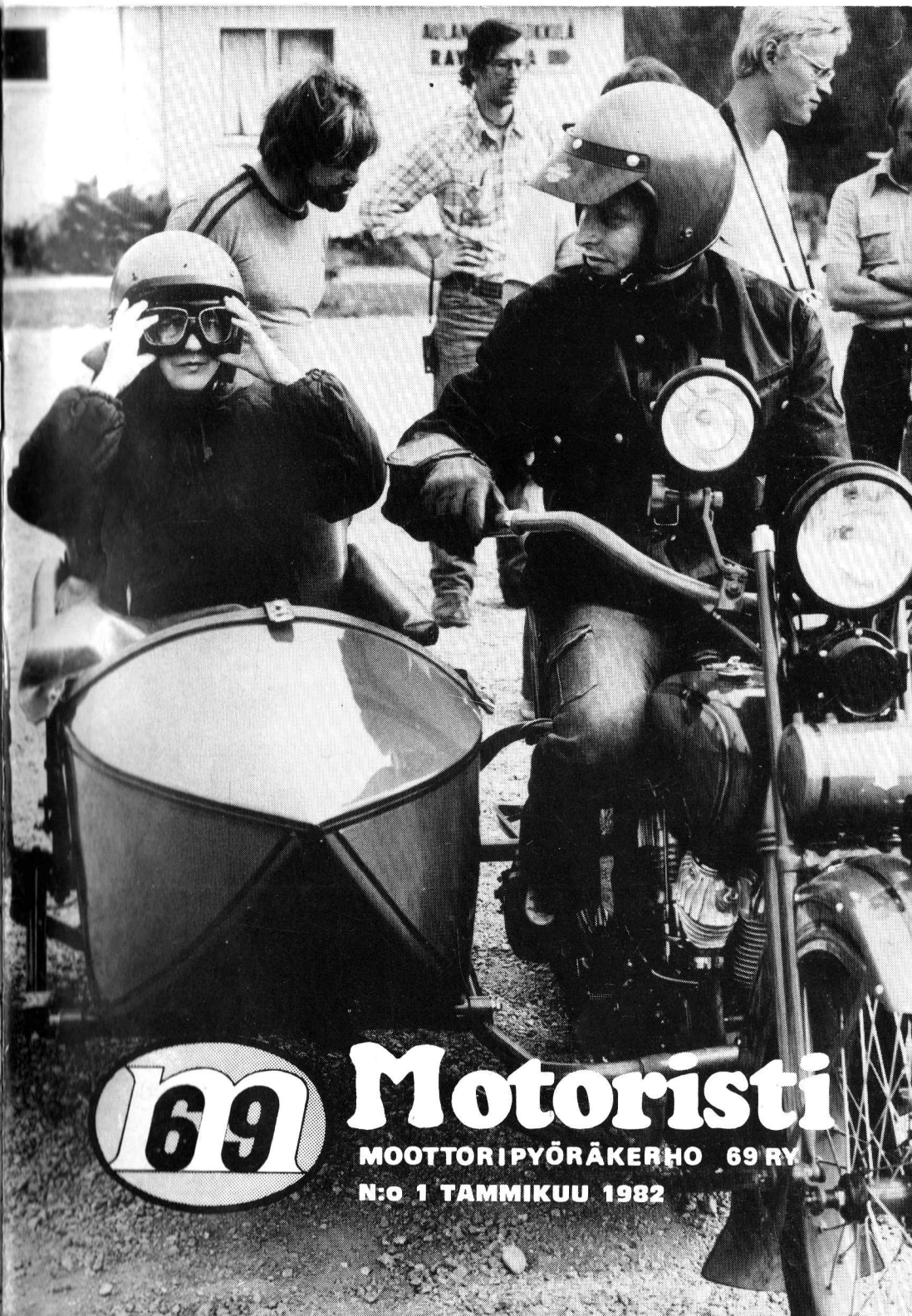


**JOUKKO-  
JULKAISU**

426781 000 000 000251  
HUUHTANEN REIJO  
PALLASTUNTURINKJ 587  
01280 VANTAA 28

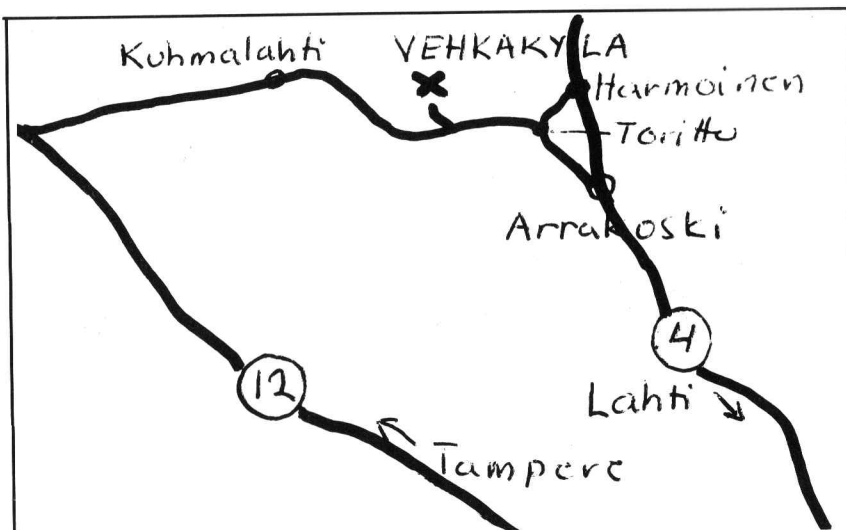


**169**

**Motoristi**

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 1 TAMMIKUU 1982



# Talvitapahtuma 1982

Vehkakylässä 6.—7.3.-82

Ilmoittautuminen 19.2.-82 mennessä tilille:  
SYP 202820-376418

Matti Storlöpare  
Uimarannankatu 1—3 C 27  
15150 Lahti 15. puh. 918/22 468

1 vrk 75,-/hlö  
2 vrk 120,-/hlö

Toivottu saapuminen 6.3. klo 13.00 mennessä.

**Ohjelma:** Hiihtokilpailut la 6.3. klo 15.00  
Pilkkiäkilpailu su 7.3. klo 10.00—12.00

**PS.** Katso lisää N:o 6/81.



N:o 1 tammikuu 1982. 13. vuosikerta.

Ilmestyy: tammi-, maaliskuu-, touko-, heinä-, syys- ja mar-  
raskuussa.

Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y. ja-  
etaan ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69 r.y:n  
jäsenille.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y:n hallitus

#### Puheenjohtaja

Reijo Relander  
Kyttärintie 26  
45810 Pilkkanmaa

#### Varapuheenjohtaja

Jaakko Laurila  
Kirjurinkatu 53  
03600 Karkkila  
**Sihteeri** Jäsenasiat  
Markku Ahonen  
Tulikallionkatu 4 B 53  
15170 Lahti 17

#### Kassanhoitaja

Merkit  
Pekka Voutilainen  
Palovartiantie 6 A 5  
45100 Kouvola 10

#### Kerhoisäntä

Pertti Saarenheimo  
Ruskeamäki  
35100 Orivesi as.

#### Varajäsenet

Guy Wikström  
Virvatie 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

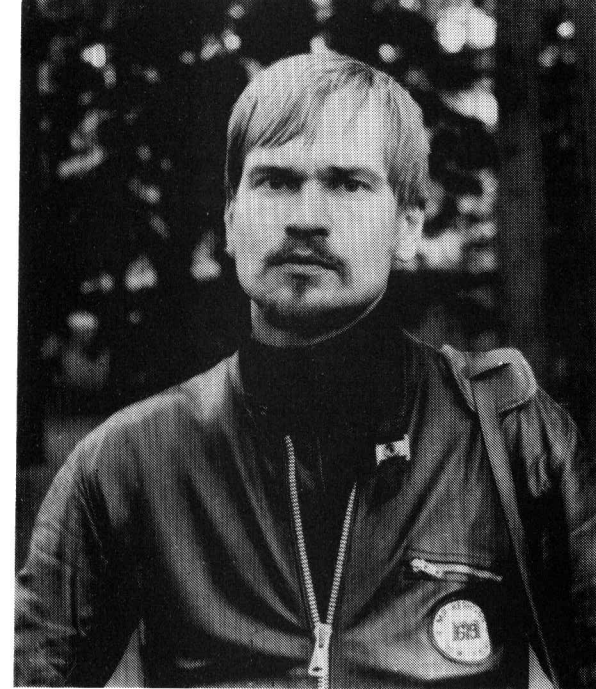
Eero Mikkola  
36160 Siitama  
Taavi Hiltunen  
Keskustie 52 B 5  
35300 Orivesi

Jussi Pursiainen  
Katariinankatu 14 D 41  
28100 Pori 10

**Kerhon postisiirtotili**  
numero on KO 426 781-0

Porvoo 1982 — Oy Uusimaa





## Puheen- Johtajan palsta

### Valtakunnallista paikallispyöräilyä ja — pyörättelyä

Hyvää alkanutta vuotta vaan kaikille. Joulutkin ne meni, vanhat sekä uudet, ilman ylenmääräisiä ylimääräisiä kiloja. Kiitos lumen Luojan, joka piti huolen lumenluojasta, kun lumenluoja loi luojan luoman lumen pois. Kelpaa sitä talvisissa tapahtumissa kelliskellä lumen seassa, eikä kolhi itseään mättäisiin ensi yrittämällä.

Uusi vuosi tuo yleensä uudet mietteet seuraavasta ajokaudesta ja kerhon-

kin toiminnasta pinnalle. Henkilökohdalliset ajohankkeet pidemmistä matkoista ovat vahvasti vireillä ja karttaa matkustetaan ristiin rastiin ja luetaan turistioppaita. Kerhotoiminnan pääruntohan on luotu jo syksyllä toimintasuunnitelman muodossa, joka tietysti on vain suunnitelma eli luonnos siitä, mitä todennäköisesti tulemaan pitää. Eikä ole pyhäinhävää, jos siitä hieman poiketaan. Pieni lisähän ei koskaan ole pahasta, paitsi selkäsaunassa ja maantienjaossa (vrt. katumaksut).

Kerhon toimintoihin liittyy seuraavakin asia, jota jotkut ovat kyselleet ja johon on vastauksiakin annettu. Kysymys on ollut kerhomme valtakunnallisuudesta ja siitä, että tulisiko toiminta hoitaa keskitetysti, kuten nyt, vai pitäisikö olla "haarakontoreita" jossakin päin sen "keskuksen" apuna. Kerhomme kanta ja linja on kautta aikojen ollut "keskusjohtoinen", mutta miksi? niin sitä tässä on jouduttu joskus perustelemaan ja perustellaanpa myös lehdessä, niin ei tarvitse kertoa jokaiselle erikseen. Kysyjien kimmoke on varmasti ollut paljolti peräisin ystävämme TFMK:n harrastamasta aluejaosajutuksesta ja on herännyt kysymys, -miksei meilläkin? Ehkei tätä koko asiaa olisi tullut ruodittua lehden palstoilla, ellei eräs tuttu aktiivimotoristi, kilpaspooreissakin kannuksia hankkinut, olisi

soittanut ja kertoillut kotikuntansa motoristien hankkeista perustaa paikkakunnalle moottorikerho. Tässä vaiheessa henkilöilmiin vielä mukana, että hieno ja kannattava ajatus. Ja kaveri jatkoi, että mitäs tuumisit, jos hän perustavassa kokouksessa ehdottaisi liittymistä Kuusysiin. Klik! Siis, liittymistä. . .?, kerho. . .? Kuusysiin? Kurlumpsis! Siinä sitten alkoikin pitkälinen ruodinta, jonka lopputuloksena voitiin todeta, että jos uusi kerho johonkin liittyy, niin se on SML. Ja miksi, niin siitä seuraavassa.

Lähtöasetelmahan on se, että MP-69 on valtakunnallinen kerho, siis kerho, vaikkakin suuri ja maanlaajuinen. Ei silti mikään katto-organisaatio. Siksi ajatus, että joku kerho liittyy kerhoon, tuntuu hieman vieraalta, vaikka matkamiehiä oltaisiinkin.

Se, että ollaan valtakunnallisia, panna miettimään, onko se liian suuri keskusjohtoisena alueena?

Jos maa jaetaan osiin, pannaanko kahtia pystyyn vai vaakaan? Vaiko useampiin osiin jne. No, pelkällä giljotiniinlähän ei tällaista asiaa pystyttäisi hoitamaan, jos se hoitaa pitäisi. Perustana pitäisi olla kartan "kuumat pisteet", eli alueet joissa on toimivia poppoita hommia hoitelemassa. Mutta jos meidän pitäisi lähteä suorittamaan omaa jakoamme toimivien, valmiiden yksiköiden pohjalta, niin kuka tästä leikkittelystä todella hyötyisi ja miten? Kun rakkaan Suomemme pinnalta poimitaan niitä "kuumia pisteitä", joissa aktiivijärjestäjiä löytyy, niin voidaan todeta, että kyseessä on paikkakuntia, joissa on aktiiviset moottorikerhot, tai talousalueita, joissa motoristit ovat keksineet erilaisia aktiviteetteja yhdessäolon virkistämiseksi. Mitä tekee enää Kuusysin lusikka tässä paikkakuntaso-

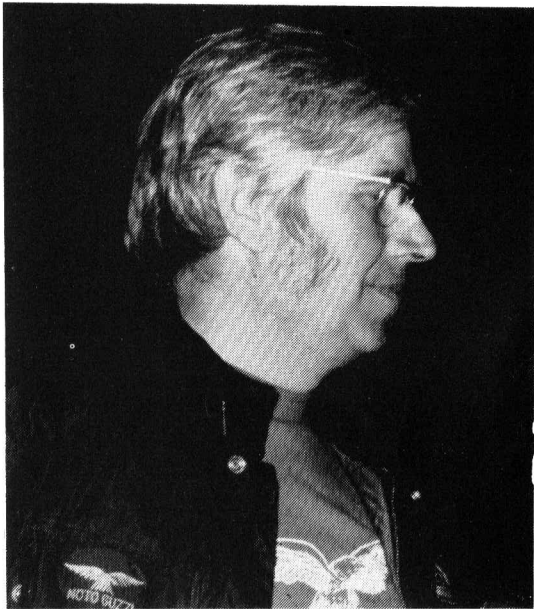
passa? Korkeintaan hämmettäisi! Kuuka, mitä, miksi? Kerhomme tapahtumille on löytynyt järjestäjäkesim. eri paikkakuntien moottorikerhojen piiristä ja kun tapahtumat on talkoilu, ne on tehty kuusysiläisinä kuusysiläisille ja sillä sipuli. Ei siinä ole tarvittu monimutkaisia tituleerauksia "haarakonttoreista" tai muista vastaavista. Jos paikkakunnan kerho toimii tai ei toimi, se on plussaa tai miinusta paikkakunnalle ja vetäjille. Jos alaosasto toimii tai ei toimi, se koskettaisi jo meitä kerhona ja voisi nousta syyttäviä sormia. Eli tällainen "haarakonttori" järjestelmä vaatisi organisatoorisesti talkoovoimia lisää ja halukkaita ei tunnetusti ole tulvimalla, olipa yhdistys sitten mikä hyvänsä, niin miksi sitten paisuttaa taikinaa?

Kerhomme asenne tällaiseen viipaloimiseen on ollut siis lievästi "passiivinen" ja pidämme paikkakuntien yksinoikeutena ja jopa velvollisuutena järjestää monitahtoista kerhotoimintaa, jotta pyöräilyn eri sektorit tulisivat ruokituksi.

Ja me kerhona olemme edelleen valtakunnallisia ja ei tule kentälle katkeruutta siitä, että miksi tuonne perustetaan "haarakonttori" ja tänne ei? Chacha-cha!

Siinähan niitä oli perusteita tietystä temasta, mutta tällä ei ollut tarkoitus lyödä pistettä asian käsittelyn perään, vaan asiasta saa olla eri mieltäkin. Kirjoitelkaa vaikka, jos tuntuu että juttua hersyy.

Kerhon aktiivisuushan on jäsenistön aktiivisuutta, joten. . . On häntä lähdeittä taas lumitöihin. . . Kevättä kohti silti mennään, sitä ennen kuitenkin Talviralliin ja Talvitapahtumaan jne. Älkää polttako nahkaanne maaliskuun hangilla!!



## Aimo Ensio Karlsson

27.6.1936 — 30.11.1981

Tuona marraskuun maanantaina kiiri tuttavapiirissä viesti, Aimo on poissa. Äkillisyydessään ja yllättävyydessään poismeno oli järkytys kaikille hänet tunteneille saaden monet puntarimaan elämän arvoja uudelleen.

Aimo oli syntyperäinen helsinkiläinen, mutta joutui paljonkin elämänsä varrella olemaan maailmalla. Sodan jaloista hän oli poissa Dannemorassa, Ruotsissa. Sieltä oli paljolti peräisin vankka kielitaito, jonka avulla oli myöhemmin hyvä luoda yhteydet Ruotsin pyöräpiireihin. Kielitaito karttui myöhemmin veren vetäessä merille, ja niiltä vuosilta oli peräisin ne tekniset tiedot ja taidot, joista niin monet saivat myöhemmin nauttia. Ankkuri heitettiin perhe-elämän vaatiessa maakravun elämää.

Aimo oli tunnettu liikkuvana tieto-

ja taitopankkina, joka ei tyytynyt pinnallisesti tutkimaan ilmiöitä, vaan halusi selvittää asiat itselleen juurta jaksain. Näin hän joutui monasti tutkimaan historian lehtiä joka tekikin tärkeäksi ajoneuvohistorian ja rakkauden veteraanilaitteisiin. Rajaa ei vedetty sen mukaan, liikkuko laite pyörillä, oliko kenties pyöriä kaksi tai neljä vai siltä väliltä, riitti, kun laite itsessään sisälsi riittävästi mielenkiintoisia ratkaisuja tai oli historiallisilta vaiheiltaan mielenkiintoinen.

Mobilisti- ja veteraanimoottoripyöräaate oli kuitenkin lähellä sydäntä, ja hän olikin Veteraanimoottoripyöräklubin kantavana voimana viime vuodet. Hän toimi myös aikanaan SML:n valiokuntatasolla kaksipyöräilyn puolesta-puhujana, mutta tällöin oli vielä matkamiesten arvostus liittotasolla olematon. Kokoontumisajorintamalla hänen panoksensa oli merkittävä Festinki-Treffenin onnistumisen kannalta. MP-69:ssä hän ei koskaan ollut näkyvästi esillä, mutta oli kullisien takana mukana lähinnä henkilökohtaisissa keskusteluissa, joissa toiminnasta vastaavat saivat varmasti paljonkin onkeensa hänen avarista näkemyksistään peilata pyöräilyn kenttää tuntiessaan mm. naapurimaittemme pyöräilyoloja verrattoman hyvin.

Ihmisenä Aimo oli jäykkä, mutta humoristinen. Hieman jorrikkämäisen olemuksen takaa löytyi lähemmin tutustuttaessa lämminhenkinen ihminen ja herrasmies, ja voi vain todeta, että jos joku ei hänen kanssaan tullut toimeen, syystä tai toisesta, saattoi etsiä syytä omasta itsestään.

Aimossa me jääme kaipaamaan sydämellistä ihmistä ja nykyajan monitaiuria, seppää.

Reijo Relander

# Ajokortti- säännösten muuttaminen

Liikenneministeriön asettama ajokorttityöryhmä keskusteli moottoripyörää koskevien ajokorttisäännösten muuttamisesta oheisen muistion pohjalta.

Ajokorttityöryhmän muodostavat: Pj. toimistopäällikkö Jarmo Hirsto. Siht. esittelijä Jorma Hörkkö. Jäsenet: toimistonhoitaja Tuovi Rajamäki, ja dipl. ins. Matti Ojala.

Asiantuntijaryhmäksi oli kutsuttu kuusi edustajaa. Heidän edustamansa järjestöt olivat seuraavat Helsingin autokatsuskonttori, Liikkuva poliisi, Liikenneturva, Liikennevakuutusyhdistys, Moottoripyöräkerho 69 ry., Suomen Moottoriliitto ry.

## Liikenneministeriön ajokorttityöryhmän muistio

Moottoripyöräonnettomuuksien vähentämiseen on maassamme viime vuosina pyritty monilla eri keinoilla. Osittain tässä onkin onnistuttu mutta edelleen moottoripyöräilijät ovat onnettomuusalttein tienkäyttäjryhmä. Asian tilan parantamiseksi on ehdotettu mm. moottoripyörän ajo-oikeuden erottamista auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin ajo-oikeudesta. Tämä on yleinen käytäntö muualla Euroopassa ja sitä voidaan perustella sillä, että auton ajo-ominaisuudet ovat aivan toisenlai-

set kuin moottoripyörän. Liikenneministeriö on asettanut työryhmän suunnittelemaan tällaista muutosta.

Työryhmä on harkinnut ajokorttiasetukseen tehtäväksi seuraavanlaisia muutoksia:

1) Moottoripyörää kuljettamaan oikeuttavan ajokortin saisi vasta moottoripyörän kuljettajantutkinnon suorittamisen jälkeen. Uusina ajokorttiluokkina tulisivat käyttöön B, BE, BC, BCE, BCDE ja BE/BC — luokat.

Nykyisin on mahdollista kuljettaa moottoripyörää ilman, että taitoa on aluksi kontrolloitu. Useimmat moottoripyöräilijät tosin suorittanevat 16-vuotiaana KT-luokan kuljettajantutkinnon. Sen sijaan 18 vuotta täyttäneet menevät yleensä AB-luokan kuljettajantutkintoon, vaikka tarkoituksena olisikin tulevaisuudessa ajaa moottoripyörää. A-luokan ajokortteja hankitaan erittäin vähän. Tulevaisuudessa A-kirjain eli moottoripyörän ajo-oikeus sisältyisi ajokorttiin vain moottoripyörän kuljettajantutkinnon suorittamisen jälkeen.

2) KT-luokka poistettaisiin ajokorttiluokituksesta ja yhdistettäisiin A-luokkaan. A-luokan ajokortin saisi 16-vuotiaana mutta sillä saisi kuljettaa

vain kevyttä moottoripyörää ja invalidipyörää siihen saakka, kunnes on täyttänyt 18 vuotta ja tämän jälkeen kaikkia moottoripyöriä ilman uutta kuljettajantutkintoa. Työryhmä on katsonut, että sen jälkeen kun moottoripyörällä ajamisen perustaidot on opittu, raskaiden moottoripyörien kuljettaminen turvallisesti riippuu enemmän iän mukana tulevasta kypsydestä kuin kuljettajantutkinnon ajokokeesta havaittavissa olevasta ajotaidosta raskaalla moottoripyörällä.

Ehdotus merkitsisi myös sitä, että 18 vuotta täyttänyt saisi suorittaa kuljettajantutkinnon kevyellä moottoripyörällä.

3) Yli 410 cm<sup>3</sup>:n moottoripyöriä saisi ajaa vasta sen jälkeen kun on saavuttanut yhden vuoden ajokokemuksen kevyemmällä moottoripyörällä.

Tätä mahdollisuutta työryhmä on miettinyt yhtenä vaihtoehtona kaikkein raskaampien moottoripyörien kuljettajien turvallisuuden parantamiseksi. Ehdotus on esitetty mm. oheisessa NTR:n raportissa. Kuutiotilavuuden raja perustuu tuon raportin sivulla 97 olevaan taulukkoon.

Työryhmä ei ole ollut varauksettomasti 3-kohdan ehdotuksen kannalla, koska ajokokemuksen kontrollointi on vaikeaa. Ehdotus tuntuu kuitenkin tarkoituksenmukaisemmalta kuin uusi ajokorttiluokka raskaammille moottoripyörille.

## Muistio

Keskustelun avasi ajokorttityöryhmän pj. Hirsto toivottamalla osallistu-

vat tervetulleiksi. Hän kertoi lyhyesti niistä taustatekijöistä, joiden vuoksi moottoripyörän ajokorttiasetuksen muutos on tullut ajankohtaiseksi. Tämän jälkeen kukin asiantuntijaryhmän jäsen esitti vuorollansa edustamansa järjestön kannan aikaisemmin jaetun muistion (oheisena) sisältämän ajokorttiasetukseen tehtävän muutoksen pohjalta.

Yleisesti ottaen kaikki asiantuntijaryhmään kutsutut edustajat olivat erittäin yksimielisiä ja kaikkien lausunnot ja kannanotot noudattelivat pitkälti oheisen muistion muutosehdotuksia.

Kohta 1 moottoripyörää kuljettamaan oikeuttavan ajokortin saamisesta vasta kuljettajantutkinnon jälkeen ei herättänyt erityistä keskustelua, vaan kaikki olivat tämän periaatteen kannalla.

Selvennyksen vuoksi mainittakoon kohtaan 1 sisältyvät kaksi asiakokonaisuutta:

a 16 vuotta täyttänyt henkilö saisi kevytmoottoripyörän harjoitteluluvan vasta teoriaopetuksen ja pyörän käsitteilytestin jälkeen. Varsinainen ajokoe suoritettaisiin aikaisemman käytännön mukaisesti normaalisti liikenteessä.

b 18 vuotta täyttänyt auton ajokortin omistava henkilö ei olisi enää oikeutettu kuljettamaan mitään moottoripyörää ilman erillistä moottoripyörän kuljettajantutkinnon suorittamista.

Edellä mainittu koskisi luonnollisesti vain niitä henkilöitä, jotka täyttävät 18 vuotta ja hankkivat auton ajokortin uuden asetuksen voimaantulospäivämäärästä eteenpäin.

Kohta 2 KT-luokan poisto ajokorttiluokituksesta ja yhdistäminen A-luokkaan. Tässä kohdassa esitettiin ehdotus omasta tutkinnosta sekä kevytmoottoripyörille että raskaille pyörille. Ehdotus ei saanut kuitenkaan kannatusta, vaan sen todettiin olevan tekijä, joka saattaisi uhanalaiseksi koko harrastuksen jatkuvuuden 18 vuotta täyttäneistä eteenpäin. Sehän toteutuessaan merkitsisi kahden perättäisen mp-korttitutkinnon suorittamista haluttaessa siirtyä raskaampiin pyöriin, jolloin taloudelliset tekijätkin astuisivat esiin. Taloudellisenä rasitteena sen kokisivat myös auto-koulut, jotka joutuisivat hankkimaan sekä kevyen että raskaan moottoripyörän opetuskalustukseen.

Käydyin keskustelun pohjalta vahvimmaksi vaihtoehdoksi nousikin nykyisen käytännön säilyttäminen pohjana ja muuten toimittaisiin ehdotuksen mukaisesti. Tämä tarkoittaisi siis sitä, että 16 vuotiaana A-kortin ajanut henkilö ajaisi kevytmoottoripyörällä 80 nopeusrajoituksineen (1 vuosi) 18:aan ikävuoteen asti, jonka jälkeen hän voisi siirtyä raskaisiin pyöriin suoraan. 18 vuotiaana ja sitä vanhemman henkilön innostuttua moottoripyöräilyyn tulisi hänen suorittaa A-kortin tutkinto samojen periaatteiden mukaisesti. Hänellä olisi oikeus suorittaa ajotutkinto kevyellä moottoripyörällä, mutta tutkinnon suorittamisen jälkeen hän voisi siirtyä suoraan raskaisiin moottoripyöriin. Tällöin nykyisinkin käytössä oleva 80 km/h nopeusrajoitus koskisi kuljettajaa 1 vuoden ajan.

Mainittakoon vielä, että asiantuntijaryhmä oli pitkälti yksimielinen ajokorttityöryhmän kanssa siitä, että raskaiden moottoripyörien kuljettaminen turvallisesti riippuu enemmän iän mukana

tulevasta kypsydestä kuin kuljettajantutkinnon ajokokeesta havaittavasta ajotaidosta raskaalla moottoripyörällä.

Kohta 3 Kohdassa käsiteltiin sitä kuutiotilavuusrajaa, jonka saisi ylittää vasta yhden vuoden ajokokemuksen jälkeen. Tämä pykälähän koskee niitä yli 18 vuotiaita, joilla ei vielä ole A-korttia ja joilla ei täten ole kokemusta kevytmoottoripyörällä ajosta.

Tämä muistion kohta puhututti eniten järjestöjen edustajia. Ehdotettiin mm. "piikkiäpakkoa" kaiken ikäisille moottoripyöräilyä aloittaville. Tämä ehdotus kohtasi kuitenkin vastustusta. Perusteluina kuultiin mm. tämän kokoluokan moottoripyörän soveltumattomuudesta matkailukäyttöön pakattuna ja kahden hengen kuormalla. Edelleen vedottiin siihen, että ehdotuksella olisi voimakkaasti rajoittava vaikutus harrastuksen pariin pyrkivien määrään.

NTR:n raportissa esitetty 410 cm<sup>3</sup> raja puhututti myös edustajia, ja todettiin mm. Suomen markkinoilta olevan tällä hetkellä vaikea saada hyväkuntoista tämän kokoluokan kalustoa käytettynä. Myös pienempää kuutiotilavuusrajaa, esim. 250 cm<sup>3</sup>, ehdotettiin vedoten nykyisten pyörien suuriin tehoihin. 500 cm<sup>3</sup>:n rajaa pidettiin liian korkeana. Kuten muistiosta voidaan todeta, perustuu 410 cm<sup>3</sup>:n raja raportissa esiintyvään taulukkoon. Sitä tarkasteltaessa todettiin pyörän painon nousevan melko ratkaisevasti mentäessä yli 400 cm<sup>3</sup>:n. Se, että rajaksi otettiin juuri 410 cm<sup>3</sup>:ä johtuu joidenkin pyörämerkien erikoisista sylinteritilavuuksista.

Kuutiotilavuusrajaa tarkempänä kysymyksenä pidettiin kuitenkin kohtaa ajokokemuksen kontrolloinnista. Ny-

**Lokakuun  
tieliikenteessä  
63 kuollutta**

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai lokakuun tieliikenteessä surmansa 63 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 54. Vuosien 1978—1980 lokakuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 63. Tammi—lokakuun aikana kuoli tieliikenneonnet-

tomuksissa kaikkiaan 393 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai tieliikenteessä surmansa 422 henkilöä.

Lokakuussa surmansa saaneista oli miehiä 44 ja naisia 19.

Lokakuun tieliikenteessä kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 29. Jalankul-

kyisen käytännön mukaisessa 80-rajoituksella ajavien kontrollonnissa on jo täysi työ. Jos vielä lisäksi tulisi valvoa mp:n kokoa suhteessa kuljettajan ikään lisääntyisi työmäärä suhteettomasti. Ajokorttityöryhmän mukaan ratkaisun tulisi ollakin sellainen, että kontrollointi olisi helppoa ja byrokratia mahdollisimman vähäistä. Tästä syystä ei ehdotus vakuutusyhtiön antamasta todistuksesta siitä, että on ollut tietynkokoisen mp:n omistaja tai haltija em. yhden vuoden ajan saanut erityistä kannatusta. Todettiin myös ettei ole harrastukselle hyväksi, jos asetukseen tulee "pakko-omistuksen" määrä.

Mihinkään yksimieliseen päätökseen tämän kysymyksen tiimoilta ei päästy ja puheenvuoroissa ehdotettiin koko 3. kohdan jättämistä pois eli raskaiden pyörien kuutiotilavuusluokitusta ei otettaisi lainkaan mukaan asetukseen.

EAK:n merkitystä ja liittämistä

A-kortin suorittamisen yhteyteen korostettiin useaan otteeseen ja sen käytökelpoisuudesta oltiin yksimielisiä. Myös ajokorttityöryhmä piti asiaa toteutuskelpoisena, mutta koska se varsinaisesti kuului opetussuunnitelmia pohjivan työryhmän toimialaan, ei asiaa voitu suoranaisesti yhdistää ajokorttiasetuksen muutokseen.

Lopuksi ajokorttityöryhmä kiitti osallistujia saamistaan arvokkaista mielipiteistä ja kannanotoista sekä ilmaisi tyytyväisyytensä saamastaan vahvistuksesta muutosehdotukselleen. Asian pikaiseen päätökseen saamisen puolesta esitettiin toivomukset puolin ja toisin.

Korostettakoon vielä sitä, että keskustelun tarkoituksena oli vain mielipiteiden kartoitus ja ehdotusten kerääminen. Mitään lopullista ei vielä ole päätetty.

Terveisin  
J Laurila

kijoita sai surmansa 14 ja polkupyöräilijöitä 13.

Ikäryhmässä 18—44-vuotiaita sai surmansa 28 henkilöä. 45—64-vuotiaita kuoli 10 v ja yli 65-vuotiaita 17. Alle 18-vuotiaita oli kuolleista 5.

Eniten kuolleita oli Uudenmaan ja Hämeen lääneissä, joissa molemmissa sai surmansa 12 henkilöä.

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

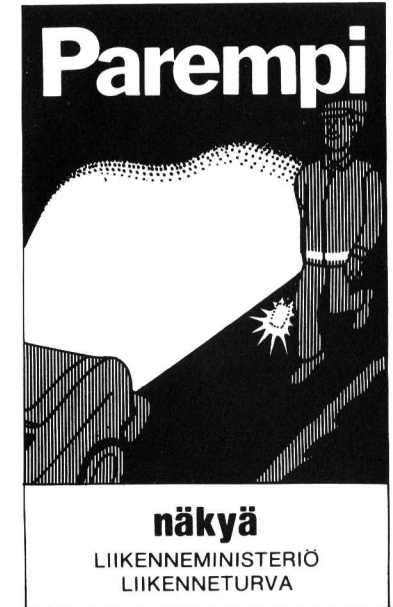
**Marraskuun  
tieliikenteessä  
70 kuollutta**

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai marraskuun tieliikenteessä surmansa 70 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 38. Vuosien 1978—1980 marraskuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 56. Tammi—



Noin 900 henkilöä loukkaantuu vuosittain vasta ajokorttinsa saaneiden nuorten kuljettajien ajamissa kolareissa. Päätä jo tänään, että sinä ajat vastuullisemmin!

LIKENNETURVA  
LIKENNEMINISTERIÖ



marraskuun aikana kuoli tieliikenneonnettomuksissa kaikkiaan 463 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai liikenteessä surmansa 460 henkilöä.

Marraskuussa surmansa saaneista oli miehiä 40 ja naisia 30.

Marraskuun tieliikenteessä kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 37, jalankulkijoita sai surmansa 20 ja polkupyöräilijöitä 9.

Ikäryhmässä 18—44 sai surmansa 24 henkilöä. 45—64-vuotiaat kuoli 15 ja yli 65-vuotiaita 18. Alle 18-vuotiaita oli kuolleista 7.

Eniten kuolleita oli Hämeen läänissä, jossa sai surmansa 18 henkilöä. Uudellamaalla oli liikenteessä kuolleita 13.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana lopullisiin tilastolukuihin verrattuna.



## Talviajossa huomioitavaa

Talven tullessa ja Talvirallin lähestyessä on paikallaan pieni katsaus talvimoottoripyöräilyyn. Monelle juuri Talviralli on antanut sysäyksen jatkuvaan talviajoharrastukseen. Aktiivisten talvimotoristien joukko on silti kovin pieni, tuskin enempää kuin Talvirallin osanottajamäärä. Moottoripyörällä liikkuminen talvisaikaan tuntuu hämmästyttävän jopa monia moottoripyöräilijöitä saati sitten muita ihmisiä. Tämä on ilmeisesti osittain perua 50-luvun Jawa-kaudelta, jolloin jouduttiin ajamaan talvella puutteellisin ajovarustein ja il-

man nastarenkaita. Kuten kaikki talviajoa vakavasti kokeilleet ovat todenneet, selviää nykyisillä ajovarusteilla kovassakin pakkasessa ja hyvillä renkailla varustettu moottoripyörä etenee liukkaissakin olosuhteissa paremmin kuin auto. Talviajo opettaa hyvin tehokkaasti oikean pukeutumisen ja pyörän hallinnan liukkaalla tiellä. Näitä taitoja tarvitaan toki kesälläkin.

Talviralliin lähteville on muutama varoituksen sana tarpeen. Toistaiseksi Talvirallin aikaan ei ole kertaakaan sattunut oikein pahoja olosuhteita. Niin-

pä moni (mm. allekirjoittanut) on käynyt rallissa isollakin pyörällä kesärensä ilman suurempia vaikeuksia. Nykyisin on onneksi talvirengaspakko. Silti jokaisen kannattaa harkita muutamia asioita ennen ralliin lähtöä. Mitä tapahtuu, jos lauantain ja sunnuntain välisenä yönä tulee 30 cm lunta, kuten pystymetsässä viime vuonna? Saatto pyöräsi ajamalla pois? Tai jos sunnuntaiamuna on 30 astetta pakkasta?

Saatko pyöräsi käyntiin ja tarkeneko ajaa? Ennen talvirallia on siis kerättävä sen verran talviajokokemusta, että tietää oman pakkasrajansa ja millaisesta kelistä omalla pyörällä vielä selviää. Sää tiedotukset kannattaa kuunnella tarkkaan ennen matkalle lähtöä.

Talviajon pukeutumismallia voi katella vaikkapa Motoristin talvirallin kuvista.

## Moottoripyörien talvirenkaita koskevat määräykset

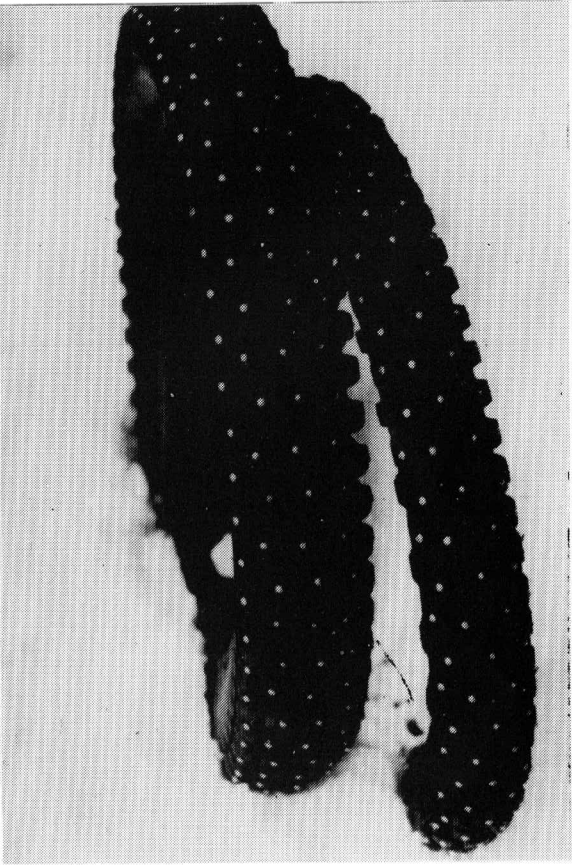
Moottoripyörässä on käytettävä joul-, tammi- ja helmikuun aikana talvirenkaita, joiden kuvion uransyvyyden pitää olla vähintään 2 mm. Millainen rengas sitten on talvirengas? Autoissa talvirenkaan on oltava valmistajan talvirenkaaksi tarkoittama ja kirjaimet M ja S käsittävällä merkinnällä varustettu. Moottoripyörän renkaissa tätä M ja S -mekintää ei kuitenkaan ole. Poliisilla ja autotekniskeskuskuksella ei ole selvää ohjetta asiasta. Ilmeisesti poliisi ei kuitenkaan kovin helposti puutu moottoripyörien talvirenkaisiin. Käyttämällä moottoripyörässä talvella maastokäyttöön tarkoitettuja renkaita (siis motocross-, trial- tai endurorenkaita) ei varmasti tule tulkintavaikeuksia. Sen sijaan asfalttirenkaita (esimerkiksi Avon Roadrunner tai Pirelli Phantom) ei voi parhaalla tahdollakaan väittää talvirenkaiksi.

### Nastarenkaiden käyttöaika

Nastarenkaiden käyttö on sallittu Pohjois-Suomessa (Kuopion, Pohjois-Karjalan, Oulun ja Lapin lääneissä) ajalla 1.10.—30.4. Etelä-Suomessa sallittu käyttöaika on 15.10.—15.4. Muuna aikana nastarenkaita saa käyttää vain kelin sitä edellyttäessä. Pidempää sallittua käyttöaika noudatetaan myös silloin kun matkan tulo- tai lähtöpaikka sijaitsee Pohjois-Suomessa.

### Nastarenkaita koskevat määräykset

Käytettäessä nastarenkaita moottoripyörässä ne on asennettava kaikkiin



*Tässä eräs esimerkki nastoittamisen mahdollisuuksista.*

pyöriin, siis myös sivuvaunun pyörään. Moottoripyörän nastarenkailta ei vaa-dita tyyppihyväksyntää, joten niitä eivät koske nastojen sijoitusta, pistovoimaa, nastalukumäärää ja nastaulkone-maa koskevat määräykset. Käytännössä moottoripyörän renkaat voi siis nas-toittaa vapaasti.

## **Nastarengasohje matka-ajoon**

Talviseen matka-ajoon sopiva nasta-rengas syntyy nasioittamalla maasto-rengas lyhyillä henkilöautonastoilla (esim. 11—12 mm pitkillä). Nastaulko-nemaksi riittää 1—2 mm, jolloin ren-kailla voi vielä hyvin ajaa paljaalla as-faltilla ja toisaalta lumisilla teillä on riittävästi pitoa. Nastoitusta kannattaa suunnitella siten, että pito paranee ren-kaan kallistuessa. Tämä saadaan aikaan panemalla reunanappuloihin enemmän nastoja tai jättämällä reuna-nastojen ulkonema suuremmaksi. Näin rengas ei aiheuta yllätyksiä kallistettaes-sa jäisellä tiellä, vaan pyrkii itse oikaise-maan luistoa. Etu- ja takarengas on nastoitettava suurinpiirtein samanlai-siksi, jotta pyörä käyttäytyy tasapainoi-sesti. Eturenkaan pito saa ehkä olla vä-hän parempi, jotta jarrutusteho saad-aan riittävästi. Henkilöautomastoja käytettäessä ja tyydyttäessä pieneen nastaulkonemaan ei nastoja tarvitse lii-mata paikalleen. Silti rengas kestää tal-viajtoa lähes yhtä hyvin kuin normaali kesärenkas kesäolosuhteissa.

## **Talvirenkaiden käyttöpakko**

Moottoripyörän talvirenkaista vallitsee käyttäjien keskuudessa suuri epätie-toisuus. Talvirenkaita koskevan moot-toriajoneuvoasetuksen täytäntöönpa-nopäätöksen 17.2.1978 määräykset-kään eivät tuo täyttä selvyyttä asiaan.  
M.V.

2. 12. 1981

## **Vakuutusmaksut nousivat**

Sosiaali- ja terveysministeriö on vah-vistanut uudet liikennevakuutusmaksut tuleviksi voimaan ensi vuoden alusta lu-kien. Tarkistus merkitsee 10 prosentin keskimääräistä korotusta vakuutusmak-sutasossa.

Pitkään jatkuneen myönteisen liiken-nehahinkokehityksen johdosta on lii-kennevakuutusmaksujen tämänkertai-nenkin korotus jäänyt vastaavaa inflaa-tionkehitystä pienemmäksi. Liikenne-vakuutuksen eläkkeisiin sovellettava TEL-indeksi ja autokorjauskustannuk-set ovat viime vuodesta nousseet 12 prosenttia.

Liikennevakuutusyhdistyksen toimi-tusjohtaja Pentti Ajon mukaan muutoin myönteistä onnettomuuskehi-tystä on tänä vuonna varjostanut liiken-nehahinkojen kokonaisuusmäärän 16 pro-sentin lisäys. Tulevaa vahinkokehitystä ajatellen on toisaalta toiveita siitä, että ensi vuonna uuden tieliikennelain seu-rauksena vähenevät erityisesti henkilö-vahingot.

Maksutarkistukset perustuvat tilas-tolliseen tutkimukseen, jossa on otettu huomioon kunkin ajoneuvoryhmän ai-heuttamat vahingot ja niistä maksetut korvaukset.

Yksityisten henkilöautojen maksut nousevat 12 prosenttia. Samansuurui-nen nousu on myös moottoripyörillä ja traktoreilla.

Yksityisten pakettiautojen, mopojen ja taksien maksut pysyvät ennallaan. Keskimääräinen korotus ammattimai-silla kuorma-autoilla on seitsemän pro-senttia ja yksityisillä kuorma-autoilla viisi prosenttia. Linja-autojen liikenne-vakuutusmaksut nousevat noin kolme prosenttia.

24. 11. 1981

## **Vahingot kasvaneet 16 prosenttia**

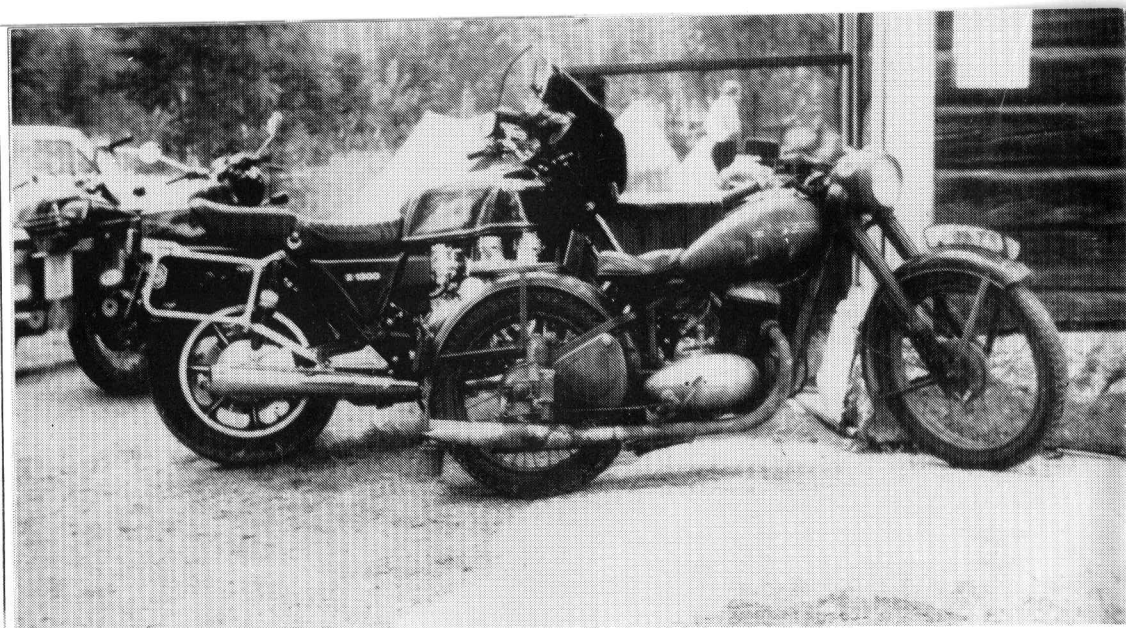
Runsaat 89 000 liikennevahinkoa il-moitettiin vakuutusyhtiöille liikenneva-kuutuksen perusteella tammi—loka-kuun aikana. Lisäystä viime vuoteen verrattuna on 16 prosenttia.

Tammi—lokakuussa kuoli liikentees-sä 393 ihmistä poliisin keräämien en-nakkotietojen mukaan. Viime vuonna vastaava luku oli 422, joten kuolemaan johtaneiden liikenneturmien määrä on laskussa.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen pii-riin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin tammi—lokakuun aikana 63 200 vas-taavan luvun ollessa edellisvuonna 54 200.

Autovahingoista oli varkauksia 6 800 ja autopaloja 4 100. Viime vuo-den vastaavat luvut olivat 6 900 ja 4 200.





# Mennyttä – nykyistä – tulevaa

Moni kamera ikuisti tänään 1950-luvun metsurin Jawan ja 1300 cc Kawan rauhanomaisen rinnakkaiselon. Totesipa eräs ääneen: "Onpas sattunut yhteen vanha konkari ja nuori orhi". Onhan siinä todella kaksi moottoripyörän historian mallikappalettakin, niin tekniikan kuin käyttötarkoituksenkin suhteen. Ja onhan se kehityksen ja elintason hyökylaineen mittakaavaakin kuvaava pari.

Jawa edustaa sitä murrosvaihetta, jolloin metsuri siirtyi moottorisahan ja tarvi motoroidun kulkuneuvonkin. Ei ollut miehellä liikaa mukavuuksia kummankaan käytössä, mutta edistystä se merkitsi ja kehitykseksi se katsottiin. Ja kummankin tekniikka ja hoito oli tarvan miehen opittavissa ja mahdollisuuksien rajoissa.

Iso Kawa edustaa harrastus- ja ajanvietepyöräilyn eliittiä. Se ei ole ajokun-

nossa 25 vuoden kuluttua, eikä sen sovikaan olla. Näin pitkäaikainen tekninen väline ei enää kuulu meidän aikamme tekniikan kuvaan. Kalliit tietokoneet saavat uusia sukupolvia muuttaman vuoden välein.

Kaksi tällaista "äärimmäisyyspyörää" rinnakkain asettaa mahdollisuuden kysymykselle: mikä on seuraava askel, tekniikan kehityksessä yleensä ja moottoripyöräiden kohdalta erikseen?

Autoalan kehityksen suuntaviivoista on viime aikoina käyty yhä tiivistyneempää keskustelua ja tulevaisuuden suunnittelua ja arvailua. Jättimäisten autotehtaiden konkurssiuhat ja työvoiman vähentämiset ovat järkyttäneet kokonaisia yhteiskuntia ja valtioiden on tarvinnut antaa tekehengitystä, ettei katastrofia sattuisi. On kuitenkin tekniikan miehiä ja talousmiehiä, jotka näkevät keskittämisen lisääntymisen yhä vielä tärkeimmäksi kehitysaskeleeksi. Varsin arvostettujen näiden alojen tuntijoiden mielestä maailmassa voisi 1990-luvulla olla enintään 8 autoteollista yritystä. Äärimmäiset rationalisoijat näkevät jäljellä vain General Motorsin ja Toyotan. EEC:n maissa optimistisimmat näkevät mahdolliseksi, että Japanin ja Amerikan jättifirmojen ohella Euroopan maat pitävät vaikka erikoistuen varassa pystyissä vielä 8 tehdasta, amerikkalaisten ja japanilaisten lisäksi.

Tähän autoalan keskityslinjoja mitatailevaan keskusteluun on viime aikoina tarjottu myös yllättävää kolmatta vaihtoehtoa: yksinkertaistettua ja kestäväää maailmanautoa, jota tehtäisiin vaikka joka maassa. Siis todella kansanauto, josta olisi riisuttu merkkikilpailun ja elintasokilpailun hohto.

Samalla olisi riisuttu mahtava määrä erilaisia kustannuksia niin teon, huollon kuin pitkäaikaisen käytönkin suhteen. Tämän ehdotuksen arvostelijat

parkaisevat; sehän merkitsisi kehityksen, kokeilun ja työmahdollisuuksien loppua. Maailmanauton puolustajat näkevät, että juuri kehityksen vakaantumisen ja maailman luonnonvarojen käytön kannalta maailmanauton perusmalli olisi kehityksen huipentuma ja kaikinpuolin järkevä ratkaisu. Vielä autoa tärkeämpi olisi heidän mielestään maataloustraktorin maailmanmalli.

Voisiko myös moottoripyörällä olla yksinkertaisen selväpiirteinen ja käyttökelpoinen ja kestävä maailmanmalli? 1950-luvun käyttö-Jawa oli viite siitä, että sellainen voisi olla. Ei ehkä enää Pohjoisen Euroopan vaikeisiin sääoloihin sopeutettuna, mutta lauhkeampien alueiden tarpeellisenä kulkuneuvona niissä olosuhteissa, joissa maailmanauto olisi liian kallis ratkaisu kansan ostokyvyn kannalta.

Vai seuraako moottoripyörän tulevaisuuden kehitys autoalalla nähtyjä kehityslinjoja, että moottoripyöriä vain suuria ja kalliita tehtäisiin vaikkapa vain neljässä tehtaassa. Tai jäljellä olisi vain Honda ja Harley Davidson amerikkalais-japanilaisen teknisen ja yhdenmukaistetun mahdin merkkeinä.

Tekniikan tulevaisuudennäkymissä on jotkut väläyttäneet myös mahdollisuutta, että kaikkien liian keskittyneiden jättifirmojen loppu on kuin dinosaurusten kohtalo: ne tukehtuvat suuruuteensa. Eri teknisten välineiden maailmanmallit sensijaan eivät pohjintaan merkitsisi niinkään suurta keskittystä, koska niiden teko olisi hajoitettu hyvin moniin maihin ja paikkoihin.

Autojen, traktoreiden, työkonien ja moottoripyöräiden suuret ja kalliit — ja usein käyttöajaltaan lyhyet — mallit ovat tavallaan lähestymässä dinosaurusvaihettaan: niitä pystytään käyttä-

# Postia provinssista

## – kerhoesittely tämäkin

Matkamoottoripyöräilyn ja sen kerhoilun tila on jo pitkään ollut vähän hii-o-hei mallilla Porissa päin tai ainakin heikun-keikun. Niinpä rupesivat men-ny keväänä (1981) paikalliset motoristit panemaan pystyyn omaa ryhmää. Tarkoituksena oli saada aikaan toimiva ryhmä, ei liian iso vaah sellai-nen joka jotain saisi ehkä aikaankin.

Näin syntyi **K o n e p y ö r ä k l u - b i**, toistaiseksi rekisteröimätön yhte-nylyöttäytymä. Nimiehdotuksia oli monenmoisia, kuten uskoa saattaa — mutta tämä valittiin, ja eihän nimi ker-hoa pahenna — eihän?

mään vain suhteellisen pienen vähem-mistön piirissä maailmassa.

Tekniikan kehitys eri aloilla on eri yhteiskuntajärjestelmienkin maissa ol-lut viime vuosikymmeninä kohti keski-tystä, suuruutta ja monimutkaisempia toteutuksia. Tekninen opetuskin eri ta-soilla on ohjelmoitu palvelemaan näitä päämääriä. Kyselijälle, ihmettelijälle ja vaihtoehtojen esittäjille on isketty luuta kurkkuun. Kapinointi ja rohkeus kysel-lä on viime aikoina vahvistunut. Selvin merkki on ydinasevarustelun lisäyksen aiheuttama liikehdintä. Ihminen uskal-

Sääntöjä on toistaiseksi vain kaavail-tu ja niiden puuttuessa toimitaan sakkidemokratian pohjalta, enemmistö mää-rää ja vähemmistö mutisee partaansa. Puheenjohtajana toimii Jyrki Järvensi-vu, varasellaisena Arto Huuromen ja kerhon vähäisiä mutta niukkoja rahava-roja vartioi Jussi Pursiainen. Muut sisä-renkaan jäsenet ovat Jari Alanen, Kari ”Nalle” Elo, Matti Hannula, Atte Pan-tzar, Markku Saksa, Jarmo Stenroos ja Kari Ståhlström eli kymmenen jotenku-ten matkapyöräilijöiksi laskettavaa.

Kuten kaikki muutkin hienot klubit on tämäkin klubi hyvin eksklusiivinen

taa jo kysyä teknisen kehityksen linjo-jen mielekkyyttä suurtenkin mahtien edessä.

Tämä varsin epäteknilliseltä tieto-pohjalta tehty juttu on tarkoitettu virik-keeksi pohtia, mitä on ollut, mitä on nyt ja mitä on tuleva. Ja kuka määrää ja hallitsee ns kehityksen linjat.

Eikö vanha Jawa ja iso Kawa rinnak-kein anna virikettä pohtia moottoripyö-rän roolin vaiheita ja mahdollisuuksia? Ja pienen, mutta kestävän pyörän mah-dollisuutta tulevaisuudessakin.

Eero Mikkola



*Osa kerhon hallitusta: vasemmalta Markku Saksa, Jyrki Järvensivu (puh.joht.) Jarmo Stenroos, Kari Ståhlström.*

eli ulossulkevainen luonteeltaan. Vaati-muksena näet on että jäseneksi pyrki-vällä tulee olla yli 125 cc:n ja ainakin A-luokan ajokortti. Eli että 125 cc:n ja alle sen pyöräilevät tai kevarikorttilai-set eivät pääse jäseniksi. Tästä voidaan tietysti olla monta mieltä ja kyllä ol-laankin. Tuliko nyt kaikille selväksi ja onko kauheaa sortoa? Liittymismaksu-kin on hirveä — ihan sata markkaa ja jäsenmaksu vuodessa 50 mk.

Toimintaakin on jo hieman ollut sor-tamisen lisäksi. Toukokuulla 1981 jär-jestettiin Kullaalla Tammen tilalla **Minimeeting** 1981 eli täyspai-noinen, mutta puitteiltaan ehkä pieni-muotoinen kokoontumisajo. Ainoana

vaatimuksena oli että paikalle piti tulla moottoripyörä- nimisellä kulkuvälineel-lä.

Sääkin suosi Minimeetingiä, ja kulut saatiin peittoon. Perinteinen moottori-pyöräilijöiden ja poliisiviranomaisten välinen yhteinen neuvonta- ja valistus- ja kyselytilaisuus pidettiin kevään kor-valla. Enemmän olisi saanut paikalle vaivautua nuorta polvea — tilaisuus oli avoin kaikille kaupungin ja ympäristön kahvankääntäjille.

Juhannuskarkelot pidettiin Siipyyn campingalueella. Hyvin meni. Pitkin loppukesää on ollut viikottainen sau-nailta Pomarkun Särkinokassa — jäse-nilleen ilmainen.

Imatralle kerholaiset osasivat ajaa omin nokin. Ajokauden päättäjäiset olivat myös Pomarkussa ja Särkinokan paikka jäi vielä ihan korjauskelpoiseen kuntoon.

Pari vierailuajeluakin on saatu aikaiseksi ja kovin sotaisia olivatkin. Keväällä käytiin Säkylyn varuskunnassa uimassa ja elokuvissa, syyskuun alussa taas Niinialossa Tykistörykmentin vieraina ja tutustuttiin samalla Tykistömuuseoon. Osanottoa oli ihan mukavasti sekä jäseniä että siipeläisiä. Ehkä jatkaankin — varuskunnat vaan rupeaa käymään vähiin lähimaastoista.

Rospuuttokauden ulottuttua paikka-seudulle on pelattu lentopalloa maanantai-iltaisin Länsi-Porin kirkon jumppasalissa, ei kolehtia. Samalla on tarpeen vaatiessa pidetty hallituksen kokouksia ex tempore.

Loppuvuoden ohjelmissa on vielä kerhopuseron hankinta ja lipun suunnittelua sekä pikkujoulujuhlien pitäminen.

Joulukuun 15. pnä 1981 pidetyssä kerhon vuosikokouksessa valittiin sama hallitus uudelleen vuodeksi 1982.

Rahastoinhoitajaksi tulee Markku Saksu, entisen rahastonhoitajan keskityessä tiedoitusointia ja kirjelmointia koskeviin asioihin. Tilintarkastajiksi vuosi 1981—1982 valittiin Atte Pantzar ja Matti Hannula.

Kerho päätti olla rekisteröitymättä ja virallistumatta ainakin v:n 1982 ajan, mutta hyväksyi sen sijaan säännöt itselleen jotka Jarmo Stenroos oli muovannut MP-69:n sääntöjen perusteelta. Eli hyvä kelpaa muillekin vai miten sanoisi? Kuten tavallista vuosikokouksissa vain kourallinen jäseniä oli katsonut voivansa vaivautua paikalle, mutta sitä sujuvamminhan sitten menivät muodollisuudet nääs kun yksi ehdotti, toi-

## Kiitos

Kerhomme 13—15.11.81 pikkujoulu-risteilyyn Silvia Reginalla onnistumiseen edesauttoivat: E-Öljyt Oy, Oy Ve-ho Ab, Oy Arwidson & Co Ab, Laakeripalvelu Oy erilaisillaan neuvoillaan ja lahjoituksillaan, josta lämmin kiitos meiltä 33 osanottajalta, sekä tietenkin 69 pikkujouluyllätyksestä, joka oli kaikkien mieleen.

## Eläköön pyöräilijä

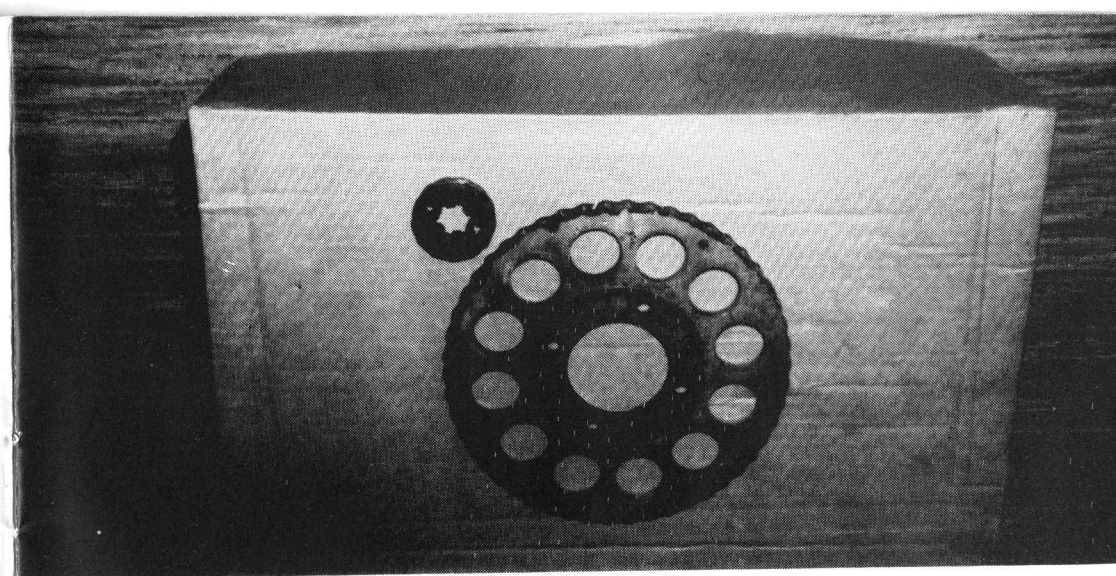


nen kannatti, kolmas veti nuijaa pöytään ja neljäs vetäisi pari sanaa pöytäkirjaan ja sillä sipuli. Poissaolevat saavat tyytyä läsnäolevien päätöksiin, sanoo yhä voimassa oleva laki "Konkursisääntö" v:lta 1868 ja se on hyvin sanottu.

Kuus-yksi kerhoon on sikäli liityntäsaumaa että useimmat hallituksen jäsenet ovat 69-läisiä, samoin osa rivimiehistäkin jo vuosien takaa. Kontiorallisakin monet tuppavat käymään jo useatta kertaa.

Että sillä lailla, maasta se pienikin ponnistele.

Jiipee



## Harvinaisen tyyni

on eräs satakuntalainen motoripyörän kuljettaja käyttänyt ja kalunnut ham-

maspyöriensä hampaat. Kuten kuvista näkyy niin piparkakkukin on vielä hyvin särmikäs laite näihin ent. hampupyöriin verraten. Kuvauspaikka on Länsipyörä Oy Pori, kuvaajana Jiipee.

## Kauppa se on joka kannattaa, mutta harrastukset aina maksaa

Näinhän asia on niinkuin otsikko väittää, mutta jos aiot pitää pyöräsi pitempään tai olet "second hand" omistaja, et joudu vararikoon tietäessäsi suunnilleen varaosahintoja. Luetteloa ei pidä tutkia kuin piru Raamattua ja vetää yksioikoisia paremmuuspäätöksiä hintoja keskenään verrattaessa, ja siksi ei hintoja myöskään ole summattu loppuun. Hintojen ilmoittamistapa vaihtelee tiettyjen tuotteiden kohdalla, esim. pyörät voivat olla pinna- tai valupyöriä, levyillä tai ilman, vaimentajat yhtä murua käyrien kanssa jne. On myös tuotteita, joita harvat ostavat alkuperäisinä, esim. ketjut. Lisäksi jotkut suotimet ovat pestäviä jne. jne.

Hinnat keräsi Juha Kähkönen.

Luettelon laati Reijo Relander

## Luokka alle 125 cc

Tuote	Honda CB 125 T	Kawa KE	KH	MZ	Suzuki TS	X4	Yamaha RD	DT
Vilkkurele	74.30	95.00	95.00	22.30	67.70	99.—	97.60	84.50
Lat. rele	—	(110.00)	110.00)	67.—	v. 38.50	is. 95.—	230.80	—
Oljynsuod.	—	—	—	—	—	—	—	—
Ilmansuod.	34.10	50.00	36.00	21.80	18.10	37.70	54.60	54.60
eturatas	20.50	66.50	66.50	26.40	27.70	27.70	35.50	35.50
takaratas	98.60	145.50	145.50	67.—	70.—	71.—	78.—	91.—
Ketju	65.—	144.50	144.50	44.30	139.—	139.—	78.—	86.—
telesk. sisäp.	244.20	307.00	307.00	116.50	268.—	190.50	244.30	230.80
etulokas.	189.50	164.00	190.00	158.90	108.60	188.—	188.50	97.50
lamppukotelo	108.50	110.00	127.50	—	71.30	82.80	74.80	71.50
umpio	136.—	111.50	111.50	+285.—	143.—	116.60	165.80	165.80
vilkut	56.10	85.50	85.50	33.50	106.—	95.30	110.50	63.10
etupyörä	486.10	800.00	800.00	344.—	n. 540.—	687.—	888.—	600.—
kierr.l.mitt.	235.20	350.00	335.00	—	356.—	406.—	253.50	279.50
nop.mitt.	262.10	426.00	426.00	?	356.—	406.—	308.50	347.80
sarvet	89.60	144.50	127.50	88.—	74.20	74.20	74.80	65.—
kytkinvipu	26.90	34.50	28.50	31.70	34.60	32.70	26.—	35.80
jarruvipu	26.90	34.50	28.50	27.90	34.60	32.70	26.—	35.80
äänenvaim. täyd.	272.60	457.—	603.00	188.40	163.90	378.50	444.—	444.—
		+ paisari			+ pais.			
		487.—			483.50			

## Luokka alle 250 cc

Tuote	Honda CB 250 T	RS	Kawa Z 250	Suzuki GSX	Yamaha RD (vesij.)
Vilkkurele	74.30	67.—	197.50	99.—	182.—
Lat. rele	—	—	278.—	125.—	—
Oljynsuod.	—	—	15.50	15.—	—
Ilmansuod.	34.10	34.80	11.50	22.50	—
eturatas	20.50	58.20	97.50	58.30	61.80
takaratas	98.60	127.70	138.50	86.50	—
Ketju	65.—	79.—	219.—	160.—	290.—
telesk. sisäp.	244.20	272.20	427.—	317.50	208.—
etulokas.	189.50	211.50	164.—	220.50	243.80
lamppukotelo	108.50	128.80	171.—	106.—	—
umpio	136.—	187.10	86.—	193.—	156.—
vilkut	56.10	50.40	85.—	129.80	54.60
etupyörä	486.10	390.20	1337.—	562.—	—
kierr.l.mitt.	235.20	280.—	361.—	398.50	480.—
nop.mitt.	262.10	362.90	581.—	552.50	—
sarvet	89.60	99.70	134.50	92.70	78.—
kytkinvipu	26.90	33.60	28.50	39.70	38.50
jarruvipu	26.90	34.30	28.50	39.70	35.80
äänenvaim. täyd.	272.60	311.60	385.—	398.50	—
				+ käyrät	
				+ käyrät	
				533.50	

## Luokka alle 500 cc

Tuote	BMW R 45	Ducati 450	Honda CX	Kawasaki Z 500	Laverda	Suzuki GS	Yamaha SR
Vilkkurele	147.—	—	64.50	197.50	76.—	99.—	182.—
Lat. rele	248.—	444.—	159.—	237.—	480.—	237.50	—
Oljynsuod.	23.10	52.80	13.40	21.50	23.40	15.—	52.—
Ilmansuod.	66.50	34.45	95.50	46.—	108.50	29.20	84.50
eturatas	—	94.80	—	96.50	136.80	47.50	71.50
takaratas	—	179.20	—	186.50	162.—	105.—	143.—
Ketju	—	85.—	—	428.—	128.—	300.—	108.—
telesk. sisäp.	632.—	363.40	296.80	427.—	526.30	305.—	334.80
etulokas.	445.—	156.30	249.60	244.—	137.50	267.—	253.50
lamppukotelo	582.—	(+ump)	227.20	179.—	vht.	106.—	136.—
umpio	271.—	161.80	227.20	171.50	515.60	193.—	260.—
vilkut	68.—	—	141.10	85.—	58.—	127.20	100.80
etupyörä	1267.—	2227.50	757.10	1391.—	976.30	707.50	1056.—
kierr.l.mitt.	804.—	335.—	272.60	365.—	598.50	307.—	390.—
nop.mitt.	551.—	319.40	340.80	581.—	412.50	337.—	500.50
sarvet	152.—	157.60	99.70	139.50	61.90	106.—	71.50
kytkinvipu	103.—	57.10	32.50	41.50	32.50	39.70	35.80
jarruvipu	103.—	57.10	28.—	41.50	34.50	39.70	35.80
äänenvaim. täyd.	528.—	410.—	336.20	592.—	1248.—	440.—	824.—
	+ kävrä				sis. käyrän	ä+k	
	334.—						

## Supermopot

Tuote	BMW R100	Ducati 900 GTS	Honda GL 1100	Kawasaki Z 1000	Kawasaki Z 1300	Laverda 1200	Suzuki GS 1000 G	Suzuki GSX 1100	Yamaha TR 1	Yamaha 850
Vilkkurele	147.—	58.40	64.50	197.—	110.50	76.—	90.30	90.30	169.—	169.—
Lat. rele	248.—	907.50	210.30	278.—	179.—	480.—	458.20	495.—	—	—
Oljynsuod.	66.50	31.50	13.40	21.50	29.50	60.60	15.—	15.—	52.—	39.—
Ilmansuod.	—	34.45	85.20	82.50	96.50	112.—	55.60	87.70	71.50	87.80
eturatas	—	150.40	—	97.50	—	185.60	—	113.—	97.50	—
takaratas	—	179.20	—	208.—	—	158.—	—	145.30	195.—	—
Ketju	—	135.—	—	117.6.—	—	145.50	—	498.—	—	—
telesk. sisäp.	455.—	652.80	327.30	444.—	595.—	526.30	366.—	400.—	390.—	292.50
etulokas.	556.—	389.80	379.70	280.—	280.—	138.—	268.—	275.50	275.—	266.50
lamppukotelo	850.—	588.—	233.90	179.—	118.50	+umpio	106.—	127.50	169.—	169.—
umpio	305.50	232.—	249.20	171.50	182.—	585.50	193.—	245.40	260.—	260.—
vilkut	68.—	84.60	93.40	146.—	103.50	58.—	145.40	129.80	65.—	100.80
etupyörä	1289.—	3223.—	845.60	1474.—	2033.—	976.30	991.—	707.50	960.—	1878.50
kierr.l.mitt.	748.—	445.—	421.10	746.—	335.—	735.60	463.20	338.—	624.—	520.—
nop.mitt.	470.—	566.40	701.20	1052.—	399.—	588.80	548.80	453.50	591.60	432.—
sarvet	195.—	169.90	154.60	166.—	186.—	61.90	112.80	112.80	97.—	71.50
kytkinvipu	103.—	59.90	39.80	41.50	41.50	32.50	39.70	39.70	35.80	35.80
jarruvipu	150.—	115.60	34.30	41.50	41.50	34.60	39.70	39.70	35.80	35.80
äänenvaim. täyd.	534.—	832.50	974.40	786.—	609.—	1685.—	558.50	550.—	816.—	845.—
	+ kävrä					sis. käyrän				
	319.—									



# Kun moottori- pyörät hinattiin kilpailupaikalle

Oheista kuvaa äkisti katsoen joku voi todeta: on kone sammunut ja pyörä joutunut hinaukseen, ja vallan nosturille on niin käynyt. Kyseessä on kuitenkin aivan rutiinjuttu liikennesääntöjen vaatimasta kilpapyörien kuljetuksesta rautatieasemalta kilpailupaikalle 1940—50 luvuilla. Niihin aikoihin vain muutamilla kilpamotoristeilla oli auto pyörien kuljetusta varten. Useimmat pyörät kuljetettiin henkilöjunien konduktöörivaunuissa. Samassa junassa miehet matkustavat myös. Yhteistoinnassa junahenkilökunnan kanssa pyörät asetettiin konduktöörivaunuun. Radan vaihteiden aiheuttamien haittojen varalta usein laitettiin pyörä liekanaruilla kiinni seinään. Ja kolhiintumisen estämiseksi pyörä vielä peitettiin huovilla. Kun pyörissä yleensä oli vahva takapyörän jalka, myös se varmensi pystyssä pysymistä. Vähintään risteysasemilla, missä junat seisoivat kauemmin, ajajat kävivät konnarivaunussa tarkastamassa, että pyörä oli paikoiltaan ja kunnossa.

Imatralla asema oli niin lähellä kilpapaikkaa, ettei pyörän siirrossa ollut paljon vaivaa. Mutta sensijaan Helsingissä ja Tampereella jouduttiin pyörät hinaamaan tärkeitä liikennekatuja myö-

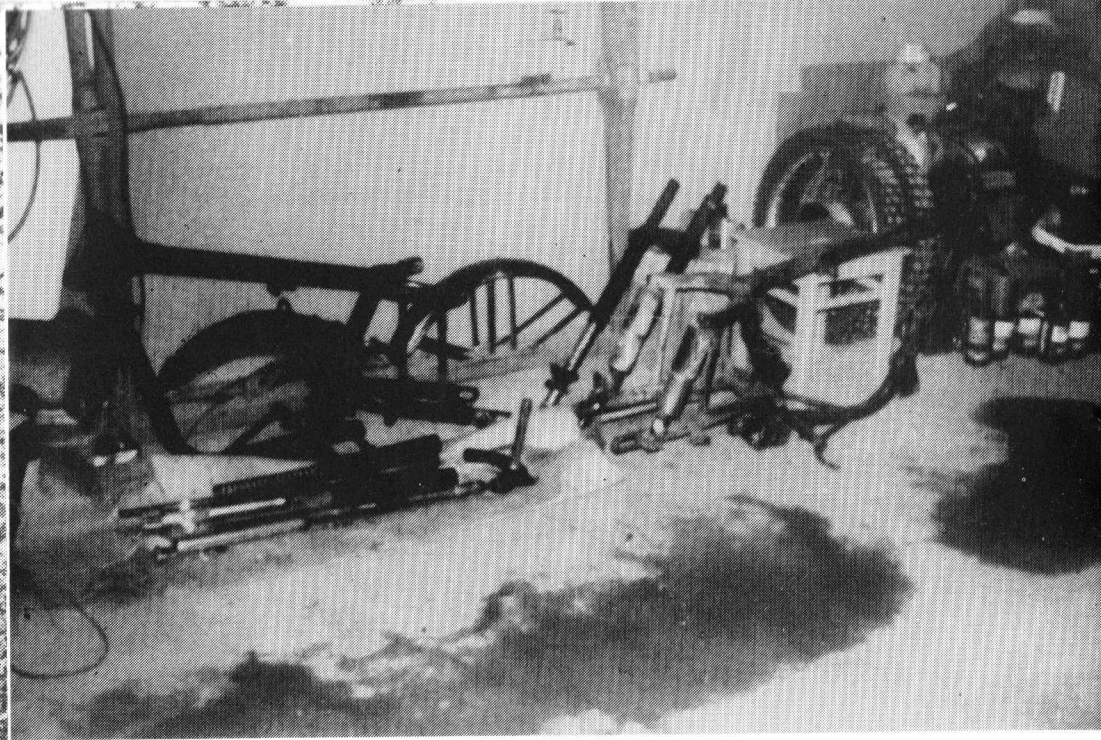
ten. Kun säästäväisyysyistä yhden hinausauton perään saatettiin pistää 4—5 pyörää, oli siinä kadulla aikamoinen troikka. Kuskit itse tietysti olivat satulassa pyörää ohjaamassa. Valitettavasti tällaisesta hinaustilanteesta ei ole säilynyt valokuvaa.

1960-luvulla alkoi kilpa-ajajille ilmentyä kuljetusautoja. Rautatienkin palvelualltius pyörien kuljetukseen heikkeni.

Tämän kuvan negatiivi ehkä vuosilta 1948—1952 on löytynyt äskettäin aikoinaan tunnetun kilpa-ajajan ja kilpa-ajotoimitsijan T O Salomaan ullakolta. Kuljetushomman vaiheista saatiin tiedot toistakymmentä vuotta menestyksellisesti kilpailleelta orivesiläiseltä TT-ajajalta Pentti Salmiselta. Hänen 21 vuotias Seppo-poikansa on muuten kilpa-ajaja toisessa polvessa. Salmis-Pena kertoili myös, että sen ajan kilpamotoristit pitivät yleiskunnon korkealla harrastamalla eri urheilulajeja, mm kilpahiihtoa. Monet toimivat myös kuntoa ja kestävyyttä kehittävässä raskaassa ruumiillisissa töissä.

Aineiston kokosi  
Eero Mikkola.





*Jawojen purkaus alkaa olla tässä vaiheessa jo loppusuoralla.*

## Se entisöinnin "ihanuus ja kurjuus"

Vuonna 1964 omistin sen ajan suosituimpiin moottoripyöriin kuuluvan tavallisen 250 cm<sup>3</sup> Jawan. Sillä pelillä ne parhaat reissut tehtiin ja tyyli oli mitä melkoisin. Brylkreeniä hiuksissa ja "kuuppa" päässä sekä teryleenit ja "rotantappokengät" jalassa. Kaksi vuotta myöhemmin tuli Jawasta loppu ja siihen se harrastus sillä kertaa jäi.

Syksyllä -78 ne nostalgiset muistot palasi uudestaan mieleen. Silloinen työkaveri Lantan Martti oli harrastanut moottoripyöräilyä vuosikautia ja sai minutkin innostumaan uudelleen näistä kaksipyöräisistä, sekä erityisesti vanhojen pyörien entisöinnistä.

Pyörän merkin ja mallin valinnassa ei ollut epäselvää, sen piti tietysti olla

Jawa, mutta se Six Days malli. Tämä pyörätyyppi oli 50—60 lukujen vaihteessa todella "kova sana". Katkeamaton Päijänne-ajon voittojen sarja Jawa-la 1958—1965 kertoo jo sen, minkälainen pyörä on kyseessä.

Innokas pyörämies Voutilaisen Pekka omisti tällaisen Six Days'in, joka oli niinsanottu "metsämalli". Tarkemmin tähän Pekan pyörään tutustuttuani se vain lisäsi innostustani. Mutta mistä sellaisen täysiverisen Jawan löytäisi? Olisiko myytävänä, missä kunnossa ja millä hinnalla? Sana alkoi kiertää, kyseltiin ja kyseltiin, mutta kukaan ei tiennyt muuta kuin, että olihan niitä Jawoja paljon silloin ennen. Vuosi oli vierähtänyt, eikä mitään löytynyt. Asia alkoi tuntua jo aika vaikealta, mutta ei auttanut lannistua.

Marraskuussa -79 se tapahtui, löytyi -59 mallinen Jawa Porvoosta ja kaksi viikkoa myöhemmin toinen -61 nalli Kuusankoskelta. Molemmat pyörät olivat erittäin huonokuntoisia, mutta se ei tuntunut haittaavan, kunhan vain oli mistä alkaa.

Varsinaiset vaikeudet alkoivat, kun ryhdyttiin käytännön toimiin. Kummassakaan pyörässä ei ollut "minkään valtakunnan" papereita, ei rekisterikirjoja, ei rekisterikilpiä. Mahtavan paperisodan jälkeen sain selväksi, että näistä "härveleistä" saa rekisterikelpoisen ajopelin ilman tyyppikatsastusta.

Alkaessani purkaustyön, tulivat vuosia missä milloinkin seisseiden pyörien ruosteauriot konkreettisesti näkyviin. Osien puuttuminen ja kulumisauriot saivat minut toimenpiteisiin vailla verta. Vanhojen Jawojen maahantuojaan välityksellä tein tilauksen osista Tšekkoslovakiaan. Toimitus kesti 10 kk ja sain vain kytkin- ja jarrukahvat. Lähetteessä luki muiden osien kohdalla: "ei

vientiin". Puuttuvien ja kuluneiden osien paikkaamiseksi ei ollut muuta vaihtoehtoa, kuin alkaa taas etsiä ja etsiä. Hyvien ystävien ja tuttavien avulla raketelun eri vaiheissa löytyikin osia eri puolilta Suomea.

Moottorin kunto oli tietysti kiinnostavin. Se olikin yllättävän hyvä. Pientä hapettumaa oli vähän. Männänrenkaat, laturi ja käynnistyspolkimen akseli meni uusiksi. Virtapuoli oli hapettunut täysin, sekin oli kokonaan uusittava. Suuren osan pulteista ja muttereista jouduin irrottamaan laikalla ja rautasahalla. Ohjaustanko, vaijerit ja kahvojen kiinnitykset oli myös uusittava kokonaan. Bensiinitankki oli sisäpuolelta täysin ruostunut. Satulan päällinen oli rikki ja kulunut. Etuteleskoopit oli ajettu kuivana pohjille, seurauksena kieroiksi vääntyneet mäntien puikot. Näiden oikaisu olikin yksi vaikeimmista toimenpiteistä. Takalokasuoja oli kummaltakin sivulta puhki ruostunut. Renkaat muistuttivat vanhoja vilttitossuja, toisin sanoen täysin pehmenneet. Eturenkaaksi löytyi oikeanmallinen 21", mutta takarenkaana ollutta 19" motocrossrengasta ei enää valmisteta, joten taakse jouduin laittamaan speedwayrenkaan.

Pinnavanteet teettivät myöskin aika-moisen työn siksi, että niitä ei voinut hiekkapuhalttaa, koska rumpuosa oli kevytmetallia. Uusi pinnoitus olisi tullut suhteettoman kalliiksi. Akselit, laakerit ja jarruliinat olivat toimintakelpoiset pelkällä puhdistuksella. Ketjut täytyi ostaa uudet. Etu- ja takarattaan keskiöihin oli sorvattava uudet hammaskehät, varaosina alkuperäisiä ei löytynyt. Pakosarjat oli puhki ruostuneet. Maahantuojaalta löytyi onneksi yksi pari, jotka pienellä muutoksella tehtynä olivat käyttökelpoiset. Äänenvaimentimet



*Tässä vaiheessa on helppo hymyillä, tuumailee Jaavamies Aku.*

olivat pahasti ruosteessa ja lommoja oli yhteensä 31 kappaletta.

Kun pyörä oli purettu yksiin kappaleisiin oli yleensäkin näkymätön pohjatyö rankka. Osa osalta ne oli hiottava suurelta osin pohjia myöten. Ennen maalauksia täytyi pohjat olla tosi puhtaat, koska jokainen pölyhiukkanen näkyisi lopputuloksessa. Pohjamaalaukset oli monen eri osan kohdalla suoritettava kahteen kertaan.

Kromattujen osien kohdalla löytyi hyvä ruosteenpoistoaine, joka ei vaurioittanut pintaa, mutta poisti ruosteen tehokkaasti. Kun kaikki osat oli vihdoinkin käsitelty asiaan kuuluvalla tavalla, alkoi kasaussvaihe.

Siinä vaiheessa tuntui, että siitä vaan kasaan ja menoksi, mutta ei se niin

helppoa ollutkaan. Kasauksen eri vaiheessa tuli aina vastaan puutteita pulteista, muttereista ym. pikkutarvikkeista. Purkauksen yhteydessä olin joutunut poistamaan paljon viallisia pikkuosia. Niiden hankinta olikin melkoisen hankala homma. Nämä Jawa "motskarien" milli ja tuumamitat olivatkin sellaisia, ettei tämän päivän mitoitukset enää pelanneetkaan. Monessa kohdassa täytyi osia teettää erikoistyönä.

Yleensä ottaen kokoaminen oli kaikkein mielenkiintoisin työvaihe. Sitä mukaa kun osia kiinnitin ja kasasin alkoi pyörä näyttää entistä enemmän moottoripyörältä. Kymmenien kasaustyötuntien jälkeen siitä tosiaan tuli ihan Jawan näköinen menopeli.

Tässä vaiheessa voisin mainita minäkäläinen tämä Jawa Six Days on muutamilta teknisiltä tiedoiltaan.

Sylinterien luku 1  
Sylinterin läpimitta 65 mm  
Iskun pituus 75 mm  
Sylinteritilavuus 248,5 cm<sup>3</sup>  
Puristussuhde 1: 8—8,5  
Teho hv 17/4750  
Kaasutin Ø 28 mm  
Tyhjäpaino 140 kg  
Renkaat edessä 3,00 × 21"  
takana 3,50 × 19"  
Huippunopeus n. 110 km/h

Kaikkien vaikeuksien jälkeen torstaina 14.5.1981 kello 22.30 kolmannella potkulla lähti sitten Jawasta vihdoinkin "savut". Kun olin ajanut pari kylmävetoa, tuli naapureiden kaverit katsomaan, mikä ihmeen laite pitää noin kovaa ääntä ja savuttaa ihan tolkuttomasti. Siinä vaiheessa minulla oli kyllä "liivinnapit pitemmällä kuin takki" kun kerroin, että vanha kunnon Jawahan se tällaiset metelit ja savut päästi.

Pienten säätöjen ja trimmausten jälkeen vein Jawan katsastukseen maanantaina 25.5.1981. (Meni muuten kerralla läpi.) Tämän jälkeen oli vielä sivupellit pois, mutta sattumalta löysin yhden parin. Saatuaani sivupellit valmiiksi ja kiinnitetyksi, oli Jawa Six Days täydellisesti valmis perjantaina 21.8.1981. Tehollisia työtunteja tähän projektiin kului yhteensä 368 (tämän lisäksi vielä tarvikkeostot ja asioiden hoidot ja selvitykset). Kokonaiskustannuksiksi tuli suurin piirtein uuden mopon hinta. Työtunteja en hinnoitellut.

Sellainen se oli uudelleen syntyneen Jawa Six Days'in tarina tiivistettynä. Omalta kohdaltani tällaisena harrastelijan entisöijänä voisin mainita tällaiseen

## Motoristin

**seuraavaan maaliskuun numeroon tulevan aineiston tulee olla toimittajalla 3.3.-82 päivään mennessä.**

## Muistathan

perinteisen Talvirallin 6.—7.2.1982 Hämeenlinnan seudulla.

## Mennään joukolla

Talvitapahtumaan Vehkakylässä 6.—7.3.-82 nauttimaan talven riemuista ja toivottamaan kevät tervetulleeksi.

## Kerhopaitoja postitse

tilattavissa kassanhoitajan osoitteesta. Kerhopaita 60 mk + postikulut 7.50.

entisöintiin ryhtyvälle, että se vaatii todella paljon kärsivällisyyttä, pitkäjänteistä asioiden hoitoa ja erityisesti huolellisuutta. Vanhan entisöinti on sellainen haaste, joka kannattaa ottaa vastaan ja toteuttaa.

Terveisin "JAAVAMIES!!  
Kouvolasta

Aulis "AKU" Kohopää





*Helteestä uupunut suomalamotoristi saapuu virkistytymään kokoontumisajon parempaan ravintolaan.*

## **Nemzetközi Motors Találkozás 5. PANNONIA eli**

# **kokoontumisajo heimoveljien malliin**

Unkarin 'suurin ja kaunein' kokoontumisajo Pannónia pidettiin elokuun 20.—22.1981 viidettä kertaa. Nyt paik-

ka oli Sirokin pikkukaupunki noin 150 km Budapestista itäkoilliseen, Matruorten kupeessa.

Kokoontumisajon oli määrä alkaa elokuun 20. päivä, joka on kansallinen juhlapäivä. Yhtä juhlaa oli myös ajo helteisessä säässä Budapestista Sirokiin. Ei pilven hattaraa, noin 30 astetta lämmintä, tie sileä. Ohittelemme unkarilaisia, tsekkiläisiä ja itäsaksalaisia C- ja MZ:tejä, meidän ohitsemme hurjastelee italialaisia, hollantilaisia, länsisaksalaisia ja itävaltalaisia isoja Bemuja ja japsipyöriä. Tunnelma oli korkealla eikä visiiriin ropise vettä tai hyttysiä. Sirokin lähestyessä tien varren ihmiset viittoivat meille rallipaikan suuntaan.

Pannónian portilla vallitsi suuren urheilujuhlan tuntu. Kuuli unkaria, tsekkiä, saksaa, italiaa, englantia ja ties mitä kieliä. Motoristien kalusto näytti sisältävän kaikkea viiskymppisen Simso-

nin ja 1340-kuutioisen Harleyn väliltä. Ralli oli FIM:n Inter Club -osakilpailu, joten ilmoittautumisessa täyteltiin kaavakkeita ja maksettiin 180 forintin eli noin 25 FIM:n osallistumismaksu. Ilmoittautuminen kävi oikein mukavasti, sillä ihmiset osasivat tarvittaessa saksaa tai englantia.

Yllätys, yllätys! Maksun suoritettuaan jokainen sai tiskin takaa paitsi ystävällisen hymyn myös kaksi muovikassilista tavaraa. Kassit olivat tietenkin juuri tämän 5. Pannónian nimikkoselaisiä. Ja niistä löytyi:

Kassi n:o 1: kaksi pulloa limsaa, sämpylöitä, paprika, maksamakkaraa purkki, pitkänomainen 'salminakki' ja sulatejuustoa.

Kassi n:o 2: Sirokin lähistön eli Ege-

*BMK:n Gyula Kovácsilla oli perhe mukana. Gyula vasemmalla ja vaimo oikealla.*



rn seudun (Egri Bikavérin kotipaikka) matkailumainoksia, ruokaohjeita, gularssi- ja paprikamaustetuubit, Pannónia-tarra, -juliste, -viiri, -metallilaatta ja rallin oma postikortti, jossa mp-aiheiset merkit ja rallin oma postileima!

Pyörän sai ajaa purkamista (siis tavaroiden) telttapaikalle, mutta sitten se piti viedä vartioidulle parkkipaikalle. Se oli todellakin vartioitu: kukin sai kaulaansa alumiinisen lätkän, johon oli stanssattu numero ja pyörään kiinnitetiin tarra, jossa oli sama numero. Pyörällä ei päässyt alueelta pois, jolleivät numerot täsmänneet.

Itse rallipaikka oli kahden vuorijonon välisessä solassa. Lähempi tarkastelu osoitti, että Budai Motor Klub oli tosiaankin syventynyt järjestelyihin. Käytössä olivat tietysti alueen normaallit palvelut: kaksi elintarvikekioskia, valkotakisella tarjoilijalla varustettu ravintola ja meikäläistä grillikioskia vastaava ulkoilmaravintola, jossa sielläkin oli a-oikeudet. Kattamattomia ulkoilmasuihkuja oli ehkä parikymmentä. Mutta BMK oli hankkinut paikalle lisäksi pankin, postitoimiston, pari viihannesmyymälää, suuren suihkuteltan, jossa oli aamuin illoin tunnin vuorot sekä miehille että naisille. Tarvittaessa löytyi virallisia tulkkeja. Esiintymis/tanssilavan luona discomusiikki kaikui kovapuhujista aamukahdeksasta puolille öin. Kaiken kaikkiaan palvelut toimivat kiitettävästi.

Ei ole ennen toimittajalle kokoontumisajossa sattunut, että ravintolan valkotakkinen tarjoilija valittelee, että meillä on nyt vain seitsemää ruokalajia tarjolla ja alkaa luetella: wienileikettä, pariisilaista leikettä, jne. Hintatasokaan ei päättä huimannut. Eikä tarvittu kauluspaitaa ja kravattia.

Pysäköintialueella oli mielenkiintois-

ta seurata kirjavaa kalustoa. Meillä niin tuttuja japsipyörien ja Bemujen lisäksi näki mitä hienommin rakennettuja ja "länsimaistettuja" Mitsuja ja Jawa-ja. Oli tyylikkäästi entisöityjä 30-luvun Harrikoita ja Indianeja.

Vapaan seurustelun lisäksi ohjelmaan kuului bussiretki lähistön kylpylöihin, sivaritaitoajokilpailu osanottajille, korkealaatuinen kansantanssiesitys, jota paikallinenkin väestö saapui seuraamaan sekä tietysti palkintojenjako. Inter-Club -osakisan voitti DDR-läinen Wismarin matkapyöräilykerho. Me suomalaiset edustumme TFMK:ia ja tulimme kuudensiksi. Lisäksi saimme kolmannen palkinnon jostain, mitä emme vielä tiedä varmasti. Kaiken kaikkiaan ajoon osallistui 1168 henkeä. Moottoripyöriä oli 632 ja autoja 93. Neljäkymmenen eri kerhon jäseniä oli ilmoittautunut.

Autojen osallistuminen selittyy sillä, että Pannónia on tavallaan ns. perheralli. Eli perheen poika tai pää huristelee paikalle setillään ja muut tulevat autolla perässä. Eräskin budapestilainen osastopäällikkö oli saapunut satapiikin CZ-pyörällään 70-vuotias isänsä kyytiläisenä. Pilke silmäkulmassahan kehui isäänsä hyväksi kyydittäjäksi, sillä hän oli ollut II Maailmansodassa upseerina ja istunut paljonkin pyörän kyydissä.

Järjestys säilyi koko ajan hyvänä. Häirikköjä en nähnyt ensimmäistään. Kun ravintolat suljettiin noin klo 23 ja disco klo 24, oli puoli yhden aikaan hiirenhiljaista. Varsinkin itäeurooppalaisten motoristien tahdikkaus oli muutekin tyypillistä.

Pannónia-ajon järjestelyjen mallikelpoisuuteen vaikuttaa osaltaan varmasti se, että sen junailee vuorovuosina kaksi budapestilaista kerhoa, Budai Motor Klub ja Kinizsi T.E. Auto Motor Tou-

ring Groupe. Klubeilla on armoton kilpailu siitä kumpi pitää paremman rallin. Olisiko meillä heistä jotain opittavaa? Pannónia ei saa minkäänlaista valtion tukea, mutta silti pitteet olivat mahtavat. Tosin onhan 180 forinttia unkarilaisten päivän palkka.

Kun säissäkään ei juuri ollut toivomisen varaa, niin laittaisivatkohan Kinizsi T.E:n pojat ensi vuonna parkkipaikalle tavallisten lautojen sijasta vaikka pa mahonkisia lautoja?

TH

**Hyvää Uutta Vuotta  
ja Turvallista ajokautta  
Motoristit! Toivoo Mirja  
ja Veikko Pätilä**

# Moto- postia

## Me, matkamotoristit

Me, matkamotoristit, olemme vapauden symboleja. Ihmiset peltikotteristaan katsovat ohittavaa motoristia: ollapa vapaa, itsensä herra, kuten hän.

Motoristien välillä rooliaidat kaatuivat. Duunari ja kirurgi saattavat ajaa samanlaisilla pyörillä. Eikä ole väliä, minkälaisella pyörällä ajaa.

Me, matkamotoristit, olemme rehtiä

Kirjelähetys  
Posti-  
maksu  
1:20

**Moottoripyöräkerho 69 r.y.**

**Markku Ahonen**

**Tulikallionkatu 4 B 53**

**15170 LAHTI 17**

ja avuliasta väkeä, ja meidän on helppo tutustua toisiimme.

Olemme maanteiden ritareita. Mallikelpoisen liikenne- ja muun käytöksen ansiosta harrastuksemme alkaa olla yleisesti hyväksyttyä ja joskus jopa ka dehittua.

Mutta.

Olemmeko vapaita? Ajammeko to della minne mieli tekee? Emmehän vain osta uutta pitsikansi-turbo-veenelosta sen vuoksi kun kaverikin niin teki? Tai siksi, että mp-kauppias sanoi vuoden vanhan pyöräsi olevan vanhanaikainen, koska siinä ei ole itsepalauttavaa vilkkua?

Kaatuvatko rooliaidat? Vai kaadameko entisiä ja luomme uusia, entistä korkeampia? Olemmeko niitä `parem-

pia motoristeja`, kuusysiläisiä? Ovatko TFMK:laiset `niitä hesalaisia"? Ovatko BMW-kerholaiset niitä ikuisia bokserinkehujia, parempiosaisia? Suhtaudummeko me, uuden ison matkapyörän omistajat, satapiikin mitsin kuljetajaan kuin motoristiveljeen ainakin?

Emmehän vain aja kaasua lisäten ohi silloin, kun näemme toisen motoristin pientareella takarengas puhki? Vaivaudummeko matkan varren kahviossa ventovieraan motoristin kanssa samaan pöytään turisemaan?

Koska ajoimme viimeksi ylinopeutta? Koska ohitimme viimeksi keltaisen viivan kohdalla tai toisen tullessa vastaan? Koska viimeksi ajoimme kilpaa sen typerän ison saabin kanssa?

kysyy nimim. matkamotoristi

## ILMOITUS OSOITEMUUTOKSESTA

Jäsennumero: .....

Nimi: .....

### Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite: .....

Postinumero: .....

Postitoimipaikka: .....

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle:

.....  
.....

## KETJUKIRJE- VILLITYKSEN KUKKASIA

### Hyvä ystävä!

Tämän ketjukirjeen on aloittanut Sinun kaltaisesi mies siinä toivossa, että se toisi helpotusta ja hyvää mieltä väsyneille ja ikävystyneille, ahkerille miehil le.

Päinvastoin kuin useimmat ketjukirjeet tämä ei maksa Sinulle pennin pyörylää. Lähetä vain yksinkertaisesti jäljennös tästä kirjeestä viidelle ystävällesi, jotka ovat samalla tavalla väsyneitä ja ikävystyneitä kuin Sinäkin. Sen jälkeen pakatoi vaimosi ja lähetä hänet miehelle jonka nimi on luettelossa ensimmäisenä ja lisää omaa nimesi luetteloon viimeiseksi. Kun Sinun nimesi tulee luetteloon ensimmäiseksi tulet samaan 10748 naista.

Jotkut niistä tulevat olemaan parempia kuin se, joka Sinulla nyt on, usko pois vaan.

Älä katkaise tätä ketjua. Eräs mies teki sen ja sai heti vanhan akkansa takaisin.

Artuhur Higgins

PS Tätä kirjoitettaessa tuli tieto että eräs mies oli jo saanut 367 naista. Hänet haudattiin eilen. Kolmelta henkilöltä meni 36 tuntia ennenkuin hymy saatiin pois vainajan kasvoilta.

Same

## Motoristin Jammu-jumppa

Yleisradion tekopirteällä äänellä ane netut aamujumppa ohjelmat on tässä muokattu motoristeille paremmin sopivaan asuun:

Aamutuimiin klo 6.45 jolloin ulkona on vielä täysi yö ja pakkasta ainakin va jaat sata astetta puetaan pyjaman tilalle karhunkarvoilla vuorattu ajohaalari ja pannaan crossisaappaat jalkaan. Sitten painellaan pyörän luo talliin manku kainalossa ja taskussa tilanteeseen sopivaa musiikkia sisältävä kasetti. Esimerkiksi se iki-ihana: " . . skootteripyörä on lälläripyörä . . "

Mankku pannaan soimaan ja musii kin alkaessa asetetaan seisomaan pyörän viereen vasemmalle puolelle. Musii kin tahdissa tehdään 20 kyykkyhyppyä iloisesti ähkien. Sitten tartutaan pyörän sarviin ja rynkytetään sarvista niin että etutelsarit iskee pohjaan kymmen kertaa. Tämän jälkeen hypätään takaperin satulaan rynkytetään tavaratelineestä vastaavasti kymmenen kertaa niin että takatelsarit iskee pohjaan. Taas hypätään lattialle pyörän viereen ja potkitaan käynnistyspolkimesta viisi kertaa niin että sylintereissä olevat talvisuojaöljyt ruiskuavat tulpanreijistä päin naamaa. Lopuksi pyörä kaadetaan varovasti vasemmalle kyljelleen lattialle ja nostetaan kuusi kertaa. Mankku pysäytetään ja ulos mentäessä juostaan kolme kertaa talon ympäri vastapäivään raikkaassa aamuilmassa. Sisälle päästyä otetaan + 30 asteinen suihku ihon puhdistukseen Swarfegaa käyttäen. Se karvahaalari on hyvä riisua pois ennen suihkuun menoa.

Näin on virkeä olo hankittu sitäkin talvista työpäivää varten. Eikä maksa paljon!

Nimim. Kokeillut

## Mustan Afrikan viisautta

Aforismi ja sananparsiviljelymme jatkoksi teemme kirjallisen näpistyksen Matti Kuusen toimittamasta otsikon nimisestä kirjasta. WSOY 1979.

Esipuheessaan kirjan kokoaja toteaa mm. että mustatkin ovat ihmisiä ja että heillä on samankaltaisia tunteita ja ajatuksia kuin valkoisillakin.

Musta Afrikka on satojen kielten ja tuhansien murteiden mosaiikki, monet sananlaskut ja lausahdukset löytyvät muista kielistä ja kulttuureista, niin koraanista kuin raamatustakin, paljon on aivan omaperäistäkin näissä.

"Kun tyhmä kuulee sananlaskun, hänelle on selitettävä mitä se merkitsee" sanoo eräs Oji-heimon sananparsi. Tässä on nyt kuitenkin pienen pieni sarja aivan yleispäteviä sananlaskuja ilman selityksiä ja heimon tai kansan nimi sulkeissa perässä alkuperää ilmaisemassa.

Naisella on yhdeksänkymmentäyhdeksän juonta, mutta sadatta ei pirukaan ole vielä huomannut.

(Hausa)

Mitäpä linnunpoika voi tehdä emonsa hyväksi, paitsi kasvaa ja lentää tiensä.

(Yoruba)

Älä sano kyselevää lasta tyhmäksi.

(Ewe)

Kaksistaan on hyvä asia, yksistään ei pysty edes kyhnyttämään selkäänsä.

(Jao)

Ei ystävyys siihen kuole, että minä pidän puoleni ja sinä pidät puolesi.

(Mongo)

Elinpäivänäsi hankit ne jotka kuolinpäivänäsi tulevat itkemään sinua.

(Ful)

Ei jano oluella sammu.

(Tsonga)

Eivät ihmiset pidä lukua siitä mitä saavat, vaan siitä mitä he eivät saa.

(Kikuju)

Joka juopuu simasta selviää, joka juopuu omaisuudesta ei selviä.

(Giryama)

Kyllä likaisellakin vedellä lika lähtee.

(Ewe)

Silmäpuoli kiittää Jumalaa vasta nähtyään sokean.

(Ful)

Kun metsästäjä palaa sieniä kantaen, on paras olla kysymättä miten retki onnistui.

(Ashanti)

Parempi hidaskävelu kuin nopea epävarma.

(Luo)

Surma edessä, surma takana — paras mennä eteenpäin ja kuolla.

(Zulu)

Ero on vihan lääke.

(Ful)

Ei maapähkinöitä kylvetä apinan katkellessa.

(Tiv)

Viisas antaa arvoa oikaisijalleen.

(Nzima)

Ei hallitsijaksi sovi mies joka hikoilee vihasta.

(Ambo)

Kyllä se vieras muistetaan joka ruukun särki.

(Kweli)

Joka on oppinut englantia, ei kuole kotikylässään.

(Yoruba)

Kuhmu opettaa pään kumartamaan alemmas.

(Idoma)

Ken opettelee varastamaan, opetelkoon myös juoksemaan.

(Haya)

## Kiinnostaako Sinua

mahdollisesti ensi kesänä ensimmäistä kertaa järjestettävä Perheralli? Jos kiinnostaa niin oletko jo vastannut viime numerossamme olleeseen mielipidekyselyyn? Mikäli et vielä ole muistanut sitä tehdä, vastaa ensitilassa ja postita mielipiteesi Mikko Sanille.

## Myytävänä

Naisten 2-osainen NAHKAPUKU uusi lämpövuorella sini/musta, joustoselkä. FinLeather koko 165 cm 55 kg. Kiwi K 7 KYPÄRÄ uudenveroinen n:o 56 valkoinen. SAAPPAAT Mustang n:o 39. Puh. 953-35 552.

## Myytävänä

Tosikova Turkishaalari tarjous postiennakolla. Tiedustelut: Pekka Kuopala puh. 90/354 428 klo 18.00 jälk.

## Turkishaalari

Pintakerros on kulutusta kestävä polyuretaanilla käsiteltyä polyamidikangasta. Vuori on kotimaista keino-turkista (100 % agryyli, paino 320 g/m<sup>2</sup>), hihoissa tikkivuori.

Edessä ja lahkeissa 9 mm:n muoviketjut. Selässä joustin- ja tuuletusaukko. Heijastinnauha oikeassa hihassa. Rinta- ja reisitaskut.

Koot, S, M, L, XL.

## Lämpimät Kiitokset

kaikille motoristiystävälle saamistani monista Joulukorteista ja Uuden Vuoden tervehdyksistä. Toivon, että kaikkien kohdalla alkanut vuosi kuluisi Onnellisissa merkeissä

Aimo

## Tullivitsi

Tapahtui pääsiäisenä siihen aikaan kun Suomen ja Ruotsin välillä matkustavia vielä oikein tullitarkastettiin eikä vaan kävelty vihreää mattoa pitkin kassit kilisten. Suomalaismamma oli menossa pääsiäisen alla kylään Tukholmassa asuvan tyttärensä luo. Tyttären nimi oli Warma Koskitar, jos joku sen haluaa saada tietää. Mammalla oli monenmoista nyyttiä ja vakkaa matkassa, päällimmäisenä tanakka pahvilaatikko jossa oli useampia tuokkosia suomalaisista pääsiäisherkkua suoraan kotileipomosta haettuna, ja tyttären nimi komeasti päälletekstattuna. Tullimies penkoi aikansa mamman tavarakasaa ja aukaisi lopuksi mämmilaatikonkin. Tullari otti sormenpäähänsä nokareen näytteeksi, nuuhki ja ihmetteli. Kysyikin lopuksi: Va' fan är de' här??

Maammaparka meni aivan änkyksi eikä saanut sanaa suustaan. Lopuksi hän vaan osoitteli paketin päällä olevaa tyttärensä nimeä. Tullimiehen ilme kirjastui: Hasåå — varma koskitar, varudeklarationen stämmer, allt i ordning. Ni får gå.



# Pohjoismainen liikenneturvalli- suusvuosi 1983

Pohjoismaiden neuvostossa tehtiin vuonna 1979 ehdotus erityisen liikenneturvallisuuksuuden järjestämisestä pohjoismaisen liikenneturvallisuuksuuden tehostamiseksi. Neuvoston liikennevaliokunta totesi viranomaisia ja järjestöjä kuultuaan, että tehostettuja yhteispohjoismaisia toimenpiteitä tarvitaan ja puolsi liikenneturvallisuuksuuden järjestämistä. Valiokunta katsoi kuitenkin, että tällainen liikenneturvallisuuksuusvuosi ei saisi olla mikään yksittäistapaus vaan että tarkoituksena tulisi olla liikenneturvallisuuksuuden edistäminen myöskin pitkällä tähtäyksellä. Pohjoismaiden neuvosto hyväksyi lopullisesti istunnossaan vuonna 1980 suosituksen liikenneturvallisuuksuuden järjestämisestä.

Liikenneturvallisuuksuutta on tämän päätöksen jälkeen valmisteltu työryhmässä, jossa on ollut mukana Pohjoismaiden liikenneturvallisuuksuusneuvosto ja Pohjoismaiden neuvoston edustajia. Työryhmä esitti tämän vuoden alussa suunnitelman liikenneturvallisuuksuuden järjestämiseksi ja maaliskuussa liikenneturvallisuuksuudesta vastaavat ministerit tekivät Kööpenhaminassa PN:n istunnon yhteydessä päätöksen vuoden järjestämisestä 1983.

## Liikenneturvallisuuksuuden ohjelma

Koska kaikissa pohjoismaissa tehdään tehokasta liikenneturvallisuuksuustyötä tarvitaan tällaisen vuoden läpiviemiseksi yhteinen teema. Liikenneturvallisuuksuuden aikana on tarkoituksena erityisesti kiinnittää huomiota liikenteessä mukana olevien asenteisiin ja käyttäytymiseen liikenteessä.

Tietoa levitetään mm. erilaisten kampanjoiden ja seminaarien muodossa. Yhteisiä ajankohtaisia aiheita ovat esimerkiksi alkoholi ja liikenne, lapset liikenteessä, autojen sisäinen ja ulkoinen turvallisuus sekä liikenne ja ympäristö. Joidenkin aiheiden osalta saattaa myöskin tulla kysymykseen yhteistyötä kahden maan välillä. Yhteisten toimenpiteiden ohella järjestetään lisäksi osana yleistä liikenneturvallisuuksuustyötä tiedotuskampanjoita kansallisella tasolla. On tietysti tärkeää, että nämäkin toimenpiteet liittyvät vuoden yleiseen teemaan.

Liikenneturvallisuuksuuteen liittyvään aineistoon ja yleiseen toimintaan tarvitaan yhteinen tunnus. Symbolin laatimiseksi järjestetään luultavasti kilpailu pohjoismaiden graafikkojen keskuudessa.

## Vuoden kustannukset

Liikenneturvallisuuksuuden järjestäminen tulee maksamaan noin 10 milj. NOK (n. 7.7 milj. FIM) 1981–1984 välisenä aikana. Suurin osa toiminnasta rahoitetaan kansallisten budjettien kautta. Lisäksi Pohjoismaiden ministerineuvosto osallistuu rahoitukseen 2 milj. NOK:lla (n. 1.5 milj. FIM).

Pohjoismaiden neuvoston liikennevaliokunta on koko ajan toiminut hyvin aktiivisesti rahoituksen järjestämiseksi. Yhteispohjoismaisesta rahoituksesta tehdyt päätökset merkitsevät kuitenkin supistuksia muuhun yhteistyöhön liikenteen alalla lähivuosien aikana. Liikennevaliokunta on kuitenkin suostunut tähän liikenneturvallisuuksuuden tärkeyden takia.

## Liikenneturvallisuuksuuskonferenssi Trondheimissa

Pohjoismaiden neuvosto järjesti 22.–24. huhtikuuta 1981 Trondheimissa konferenssin, jota voidaan pitää lähtölaukauksena pohjoismaisen liikenneturvallisuuksuuden jatkovalmisteluille. Konferenssin aikana poliitikot, tutkijat ja asiantuntijat, liikenneturvallisuuksuus- ja tiensuunnitteluviranomaisten sekä eri järjestöjen edustajat, yhteensä yli sata henkilöä, keskustelivat 70-luvun liikenneturvallisuuksuuden kokemuksista sekä liikenneturvallisuuksuusyhteistyön päättehtävistä ja edellytyksistä 1980-luvulla.

## **Kokemukset 1970- luvun liikenne- turvallisuu- styöstä**

Kaikissa pohjoismaissa kokemukset 70-luvun työstä ovat erittäin myönteiset. Esimerkiksi Suomessa kuoli vuonna 1970 liikenteessä 1 055 henkilöä ja vuosina 1971—1973 tämä luku oli vielä korkeampi. Vuonna 1979 liikenneonnettomuuksissa kuoli Suomessa 650 henkilöä ja ennakkotietojen mukaan kuolleiden lukumäärä on vuonna 1980 vähentynyt 17 prosentilla edelliseen vuoteen verrattuna.

Tämän vuosikymmenen aikana liikenneturvallisuuksien hallintoa on vahvistettu ja samalla liikenneturvallisuuksien työlle on annettu enemmän resursseja. Poliittiset päättäjät ovat myöskin aktiivisesti osallistuneet tavoitteiden asetteluun.

Vuonna 1960 kuoli Suomessa 260 henkilöä 100 000 ajoneuvoa kohti. Tanskassa 125, Norjassa 90, Ruotsissa 80 ja USA:ssa 53. Vuonna 1980 vastavat luvut olivat Suomessa 60, Tanskassa 50, USA:ssa 35 sekä Ruotsissa ja Norjassa 33. Ensimmäistä kertaa liikenneturvallisuuden taso on ollut korkeampi kahdessa eurooppalaisessa maassa kuin USA:ssa.

Myönteisiin tuloksiin vaikuttavina toimenpiteinä pohjoismaissa mainittiin konferenssissa mm. yleiset nopeusrajoitukset, tiukemmat säännökset rattijuoppoudesta, turvavyöpakko autojen etuistuimilla ja yleiset parannukset tieverkostossa.

Liikenneturvallisuuden päätehtävistä tulevaisuudessa keskusteltaessa kiin-

nitettiin kokouksessa lähinnä huomiota ympäristöön, ihmisten käyttäytymiseen ja lainsäädäntöön.

## **Liikenneturvallinen ympäristö**

Pohjoismaissa on tulevaisuudessa kehitettävä uusia ja yksinkertaisia keinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi lähiympäristössä. Esimerkiksi Tanskassa ns. pihakatujen rakentaminen on otettu vastaan myönteisellä tavalla. Erilaisten esteiden ansiosta liikenne näillä kaduilla vähenee ja autojen nopeudet pienenevät. Kaikki vaaralliset kohteet liikenteessä olisi systemaattisesti käytävä läpi ja uusia turvallisia järjestelyjä saatava aikaan, esim. erilliset väylät kevyelle liikenteelle.

## **Ihminen liikenteessä**

Konferenssissa katsottiin hyödyllisiksi turvallisuustoimenpiteiksi mm. jatkuva kuljettajakoulutus myöskin kuljettajatutkinnon jälkeen, tehostettu liikenneopetus kouluissa ja turvavyöpakko myöskin autojen takapenkillä. Ammattiautoilijat tarvitsevat erityisen turvallisen työympäristön, yksityiskohtaisia säännöksiä työajoista sekä hyvän koulutuksen.

Liikenteessä on myöskin muistettava lapset, vanhuksat ja vammat.

## **Lainsäädäntö ja informaatio**

Liikenneturvallisuuskonferenssi oli hyvin pitkälle yksimielinen siitä, että uusilla liikennesäännöillä, kielloilla ja

ohjeilla liikenneturvallisuuksien tulokset eivät enää juuri parane. Nyt on keskeytettävä asenteiden muuttamiseen liikenteessä. Lainsäädäntö olisi enemmän suunnattava liikenneturvallisuuksien hallinnon tehostamiseen. Toimenpiteiden seurantaan ja olemassa olevien sääntöjen valvontaan olisi annettava lisäresursseja.

Asenteiden muuttamiseen tarvitaan erityisesti joukkotiedotusvälineiden apua. Yhteistyön kehittämiseksi myöskin tähän konferenssiin oli kutsuttu mukaan tiedotusvälineiden edustajia.

## **Liikenneturvallisuu- styö 1980-luvulla**

Konferenssissa todettiin varsin yleisesti, että melkein kaikki nopeat ja kustannuksiin verrattuna tehokkaat keinot turvallisuuden parantamiseksi on käytetty. 1980-luvulla on kehiteltävä edelleen jo käytössä olevia ohjelmia mutta myöskin löydettävä uusia ratkaisuja ongelmiin. Uusien keinojen löytämiseksi on erityisesti liikenneturvallisuuksien tutkimukseen ohjattava lisävaroja. On myöskin yhä enemmän selvítettävä erilaisten turvallisuustoimenpiteiden tehoa käytännössä. Tällä tavalla muut pohjoismaat hyötyvät yhdestä maasta saaduista kokemuksista ja uusia keinoja voidaan nopeammin ottaa käyttöön.

Tervehdyksessään konferenssille Norjan liikenneministeri Ronald Bye esitti pohjoismaiselle liikenneturvallisuuksien työlle tavoitteeksi Pohjolan nostamista maailman turvallisimmaksi alueeksi liikenteessä.

Mitään patenttiratkaisuja tämän päämäärän saavuttamiseksi ei kuitenkaan ole olemassa. Konferenssin paras anti oli ehkä siinä, että poliitikot ja asi-

## **Kerhopaitoja postitse**

tilattavissa kassanhoitajan osoitteesta. Kerhopaita 60 mk + postikulut 7.50.

antuntijat saivat tilaisuuden keskustella erilaisista näkemyksistä ja mahdollisuuksista parantaa liikenneturvallisuuksia.

## **Liikenne- turvallisuuksien jatkovalmistelut**

Trondheimin kokouksen jälkeen valmistelutyö jatkuu pääkomiteassa, jossa on mukana liikenneturvallisuuksien asiantuntijoita ja Pohjoismaiden neuvoston liikennevaliokunnan edustajia. Myöskin kansallisella tasolla asetetaan työryhmiä valmisteluja varten. Tarkoituksena on myöskin saada vapaaehtoiset järjestöt mahdollisimman paljon mukaan liikenneturvallisuuksien toimintaan.

Järjestämällä erityisen liikenneturvallisuuksien Pohjoismaiden neuvosto pyrkii omalta osaltaan vaikuttamaan siihen, että liikenneturvallisuuksien myönteinen kehitys pohjoismaissa jatkuu ja että pohjoismaisen liikenneturvallisuuksien yhteistyö tulevaisuudessa saa yhä tärkeemmän roolin.

**Guy Lindström**

\*\*\*

Guy Lindström toimii Pohjoismaiden neuvoston Suomen valtuuskunnan apulaissihteerinä.





**MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.**



Moottoripyöräkerho 69 r.y. (MP-69)

- valtakunnallinen matkamoottoripyöräilijöiden kerho
- perustettu 1969
- jäsenmäärä yli 1100
- kerholehti MOTORISTI, ilmestyy 6 × vuodessa
- jäsenenä LIIKENNETURVASSA
- mukana LIIKENNEMINISTERIÖN lausuntokierroksilla
- jäsenenä NORDISKA MOTORCYKELRÄDissa (NMR), jossa jäseniä n. 20 000

#### Kerhotapahtumat

- Talviralli
- Talvitapahtuma
- Kevään saunaillat
- Etappiajo
- Kevätajelu/Kirkkopyhä
- KONTIORALLI
- Sunnuntaiajelut

#### Kerhon toiminnan tavoitteet

- oikean ja turvallisen liikennekäyttämisen edistämisen jäsenten keskuudessa koulutuksen ja asennemuokkauksen avulla
- opettaa jäsenilleen vastuuntuntoa liikenteessä
- liikenneturvallisuuden edistäminen
- ylläpitää yhteyksiä vastaaviin järjestöihin ulkomailla
- tehdä moottoripyöräilystä kiinnostuneiden nuorten parissa nuorisotyötä.

# MOTORISTIN PILKKIPÄIVÄT



Jokioisten Moottoripyöräilijät ry järjestää kaikille erähenkisille motoristeille pilkkikilpailun

**10.-11.04.1982**

Kilpailupaikkaa ei ilmoiteta etukäteen, saat sen selville kun tulet JMP:n verstaalle Jokioisiin lauantaina 10.04. klo 14.00, lähdemme siitä porukalla kyseiselle järvelle.

Varsinainen kilpailu on vasta sunnuntaina, mutta lauantai-illaksi on muuta ohjelmaa: mm. reikien kairausta, laulun luikutusta sekä nykytyskäden herkistystä . . .

Kolme parasta kalamiestä (naista?) palkitaan.

Leiriytyminen tapahtuu tyyliin "pystymettä". Omat eväät ja syötit sekä muut vehkeet olis hyvä olla. Lupamaksun johdosta perimme 5 mk per sierainpari.

Jos siis haluat syödä kalasoppaa toisena Pääsiäispäivänä, varmista asia osallistumalla JMP:n Suureen Sinttisafariin . . . Lisätietoja saat kun kirjoitat, soitat tai käyt: Keijo Lumme, KOP:n talo, 31600 Jokioinen puh. arkisin klo 08—16: 916-14 211.