

JOUKKO
JULKAISI

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



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 2 MAALISKUU 1982



KEVÄTAJO

22.—23.5. Posiolla

Kesäkauden alkajaisiksi järjestetään lupsakka pyöräilytapahtuma saunomisen ja jutustelun merkeissä.

Kokoonnumme 22.5. klo 13 lähtien moottoripyörillä Posiolla Himmerkin lomakylään. Opastus perille. Majoitus sähkölämmitteisissä majoissa (ei vuodevaatteita). Paikalla baari palveluin. Ajo on tarkoitettu Mp 69:n jäsenille. Osanottomaksu 40 mk/hlö, joka kattaa majoituksen, saunan ja runsaan aamiaisen.

P.S. Pohjoisen innokkaille motoristeille on Kontion -83 järjestelyjen perustava kokous 22.5. klo 15.00.

Ennakoilm. pakollinen joko maksamalla tilille:
Jussi Roine PSP-Oulu OU 6606 18-1
tai soittamalla
Koti 981-223 351
Työ 981-345 394
12.5. mennessä.
Tervetuloa!



N:o 2 maaliskuu 1982. 13. vuosikerta.

Ilmesty: tammi-, maaliskuu-, touko-, heinä-, syys- ja marraskuussa.

Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y. jaetaan ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69 r.y.:n jäsenille.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.:n hallitus

Puheenjohtaja

Reijo Relander
Kyttärantie 26
45810 Pilkkanmaa

Varapuheenjohtaja

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

Kassanhoitaja Merkit

Pekka Voutilainen
Palovartijantie 6 A 5
45100 Kouvola 10
Puh. 951-11104 ilt.

Kerhon postisiirtotili

numero on KO 426 781-0

Kerhoisäntä

Pertti Saarenheimo
Ruskeamäki
35100 Orivesi as.
Puh. 935-57245 ilt.

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

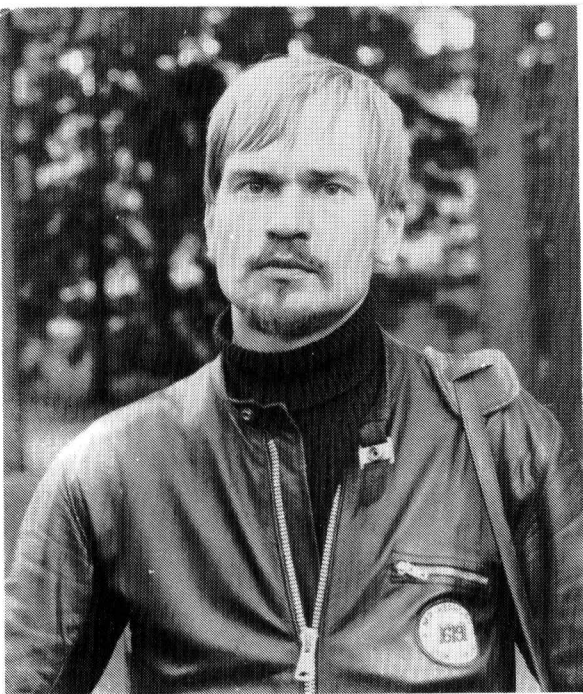
Eero Mikkola
36160 Siitama
Taavi Hiltunen
Keskustie 52 B 5
35300 Orivesi
Jussi Pursiainen
Katariinankatu 14 D 41
28100 Pori 10

Porvoo 1982 — Oy Uusimaa

Hajamieliset ja muut muistamattomat huomio

**Viimeinen tilaisuus
maksaa jäsenmaksusi
15.4.1982
mennessä,**

sillä em. päivämäärän jälkeen poistetaan ei maksaneet jäsenluettelosta. Uudelleenkirjauksesta lisäkuluja 10,- ja tietysti jäsenmaksu. Motoristi n:o 3 postitetaan vain maksaneille. Hallituksen kokouksen päätös 9.10.1981
Hyvää kesää kaikille, toivottaapi ka-sööri



Puheen- johtajan palsta

Kuusankoskella maaliskuussa

Alkupalavesta oli Kajaanisissa Suomen Kameraseurojen Liiton teemanäyttely "Suomalaisia". Sen mottona oli: Kehdosta hautaan. Tämän moton sisältämä kehityskaari pyöri mielessä, kun kiertelin MP-82 näyttelyä ympäriinsä. Pienen lapsen toivat mieleen monet

raaserityyppiset laitteet, joissa pitää melkein pä ottaa konttausasento, kun asettuu "puikkoihin". Kun siinä raasereiden vierellä pohti omaa ajoasennon kehityskaarta, huomasi itsekin aloittaneensa "rönötysasennosta." Se tuntui aikanaan ainoalta oikealta, joten sitä "rönötettiin."

Tuli toinen pyörä ja toinen ajoasento. Hieman pystympi. Oli jo purjettaikin edessä, ettei vanhan luut jäähdä liikaa. Myöhemmin vaihtui ajoasento jälleen pystympään. Jokaiselle ajoasennolle on varmasti olemassa omat kannattajansa, mutta omakohtaisesti voin todeta, että nykyinen, kauempana siitä konttausversiosta oleva, on antanut rentouttavimmat ajorupeamat, ei nimittäin ole käynyt käsien päälle pitkälläkään taipaleilla, mikä oli ainainen vitsaus silloin kun tuli vielä rönötettyä. Matalan menevä ajoasento saattaa kuulua läheisesti nuoreen, malttamattomaan mieleen, mutta vanhemmiten on tullut malttia matkailuun ja pystystä on helpompi seurata maiseimia ja tutkia tienviittoja, jotta löytäisi ne nähtävyyksien "helmet." Iän myötä sitä nimittäin malttaa paremmin vetää liinoja liki ja käydä möyrimässä sivuteitäkin, jos jonkun asian näkeminen sitä vaatii. Ennen tuli kohellettua ilman suurempia mutkia kohti kutakin päämäärää, vaikka aika ei olisi muuta-

man minuutin viivytyksistä kiinni. Jälkeenpäin vain saattoi harmitella, että taas mentiin sen ja sen paikan ohitse. Ei tässä vielä ole kasvettu siitä monasti teennäisestä kiireestä pois, joka viikonlopun retkiä saattaa vaivata, mutta parempaan päin ollaan menossa. Silloin, kun malttaa koluta jokaisen kinttupolun, saattaa huomata suoraryhtisenä ajavansa harvakseen pulttavaa ajopeliä, jonka imageenkin jo kuuluu leppoisesti lotkotella maalaismaisemassa.

Toinen seikka, jonka ns. second hand- miehenä panin merkille lievästi huolestuneena, oli sellaisten pyörien vähyys, jotka monen palvelusvuoden jälkeen olisivat huokeasti parsittavissa ajokuntoon ja hyvään sellaiseen. Monet "myllyt" ovat mallia "kompletti paketti", jolloin tarvitessasi yhden osan, ostat puoli konetta. Toisaalta pannuja on voinut kertyä niin monta, että kulut on kerrotava "porausreikin" lukumäärällä. Puistattaa pelkkä ajatuskin, kun joutuisi tekemään täysremonttia johonkin kuusireikäiseen. Jos nyt löytyisi ensin tarvittavat osat. Kilpailu ostajien sieluista on niin kova, että unohdetaan pitkäaikaisen käyttäjän tarpeet luomalla teknisesti monimutkaisia laitteita.

Moni voi ajatella, että kuka tässä nyt enää viitsii nyrkkejään saveta pyörää ropaamalla, mutta on olemassa vielä sekin joukkio, jolle on terapiaa myös pyörien parissa askartelu, eikä vain ajaminen. Ja entä nuoret, jotka pyörän vaihdon hetkellä himoitsevat suurempaa laitetta, ja jos rahat eivät riitä tuoreeseen maaliin, kannattaako suositella vanhempaa pyörää, kun tietää sen korjaamisen maksavan toisen mokoman. Mitä tästä seuraa? Muuta-

man vuoden päästä vaihtopyörinä seisoo viisi vuotta vanhoja "multimekanoita", joissa koreilee vielä suurinumeroiset hintalaput. Kukaan ei huoli niitä holhoukseensa tietäessään niiden parsimisen hinnan. Kuka maksaa viulut? Todenäköisesti me motoristit, jotka haluamme aina uutta ja ihmeellistä, emmekä voi myöntää, että järkilinja tyydyttäisi meidän pyörätarpeemme mainiosti.

Tulevaksi ajokaudeksi on ehosteltava vanhaa palvelijaa jälleen ajokuntoon, mutta löytyykö jatkossa yhtä kiitollista parsittavaa, joka kymmenen ajovuoden jälkeen hinnahtelee päästesään asfalttilaitumille, onkin jo toinen kysymys. Rattoisaa kevättä.

t.rr

PS. Muistathan vastuusi, tule EAK:lle!

sama

Parempi

näkyä

LIIKENNEMINISTERIÖ
LIIKENNETURVA



MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.



Hallituksen kokous

Moottoripyöräkerho 69 R.Y.

Aika: 10.1. 1982 klo 14.00- 18.30

Paikka: Kelopirtti, Jaala

Läsnä: Jaakko L, Markku A, Pekka V, Pertti S, Matti S, Kari K, Simo N, Antti K, Henrik B, sekä sihteerinä Reijo R.

§ 1

Asialistan ensimmäisenä oli Talviralli-82, josta viime hetken kuulumisia kertoili Antti Karttunen. Voitiin todeta asioiden olevan tiettyjä hienovirityksiä vaille.

§ 2

Käytiin läpi Kontio -82 asioita eri harkintojen, kulunkien ja ohjelmapuolen osalta. Järjetelyt ovat jo pitkällä, paikkavaraukset ovat tehty ja järjestelyporukan alustavaa työnjakoa suunniteltu.

§ 3

Pientä välipalaa jyrssiessään hallitus päätti laittaa SPR:n nälkäpäivä-keräykseen 200 mk.

§ 4

Keskusteltiin EAK- tapahtumista ja niiden järjestämisistä. Kirjokiven saunailan yhteyteen päätettiin viime vuoden tapaan yrittää hyvän osanoton saannutta kurssia. Jokioisissa järjestetään toukokuussa EAK ja sinne lähtee kerhon Suzuki töihin. Loppukesälle on alustavasti tiedossa yksi kurssi, mutta lisää tilaisuuksia toivotaan.

§ 5

Matti Storlöpare on kantanut osavastuuta Talvitapahtumasta, ja kertoi puitteiden olevan kasassa. Tapahtuman yhteydessä järjestetään perinteiset pilkki- ja hiihtokilpailut, joista viimeksimainittu ilmeisesti tarkkuus- eikä nopeuskilpailuna, suurempien läikähtymisien välttämiseksi.

§ 6

Kirkkopyhä- tapahtuman todettiin olevan ojenuksessa ja papinkin tilattuina ja ajankohta lienee helluntain tietämissä.

§ 7

MP-näyttelyynhän oli päätetty osallistua omalla osastolla ja asiasta keskusteltiin puitteiden, päivystyksen yms. osalta.

§ 8

Viimeiset jäät sulanevat Posiolta kuulemma 22. - 23.5 -82, jolloin Pohjoisen saunailta saa sijansa saunojen hehkuessa kuuluisaa ja perinteistä lämpöään.

§ 9

Perheralli aiheutti keskustelua, sillä monikaan ei ollut vaivautunut ennakoon ilmoittamaan Sanin Mikolle kiinnostuksestaan tapahtumaa kohtaan, liekö järjestelyhommiin pelossa. Tapahtuma päätettiin kuitenkin ajaa paraatikuntoon ja toivottavasti aktiivisuutta osallistumiseen löytyy suven tulleen. Ajankohdaksi on kaavailtu elokuuta.

§ 10

Perherallin yhteyteen väläytettiin ns. alkoholittoman kokoontumisen mahdollisuutta, jotta "vältettäisiin" suu-remmat lapsipahoinpitelyt, mutta asia ei saanut suuremmin kannatusta. Näin ollen vaihtoehtoisena ajankohtana voisi olla esim. juhannus, jolloin olisi "alkoholiton vaihtoehto".

§ 11

ST- ajo/Etappiajo saa sijansa Tamelan kauniissa maisemissa 22.-23.5. ja tapahtumasta päätettiin periä muodollinen 10 mk:n korvaus kerhon vastassa mahdollisten sponsoriensa kanssa päämenoista. Ko. osallistumismaksu sisältäisi ohjelman lisäksi yöpymiskustannuksia, virvokkeita jne.

§ 12

Kentältä tulleen asiallisen tiedustelun ja ehdotuksen pohjalta hallitus päätti tehdä liittymispäätöksen Suomen retkeilymajajärjestöön. Näinollen jokainen jäsen voi tulevana suvena lunastaa leirintäkortin ilman huimaa liittymismaksuja muihin yhdistyksiin vain kortin vuoksi. Jaakko Laurila valtuutettiin hoitelemaan asia.

§ 13

Vuosikokouksessa päätettiin hallituksen esityksestä kutsua AURA-yhtiön varatoimitusjohtaja Ingolf Rotkirsch kerhomme kunniajäseneksi. Kun nyt saimme tilauksessa olleen "kunniajäsen"-nimikkeellä varustetun kerhomerkin, valtuutettiin Guy toimittamaan merkki perille henkilökohtaisesti.

§ 14

Kari Kulmala laatii AURA- yhtiölle yhteenedon koulutuspyörän käytöstä kuluneelta vuodelta.

§ 15

Todettiin kerhon käyttäneen hieman varoja jouluisiin muistamisiin perinteiseen tapaan.

§ 16

Kerholle on hankittu kaksi alkometeriä NiCad-akkuineen ja kera laturin.

§ 17

Kerho oli läsnä Aimo Karlssonin viimeisellä matkalla toimittaan muistoseppeleen.

§ 18

Hallitukselle tuotiin tiedoksi mp- jualanpalvelus Liedossa älä Kirkkopyhä, 15.5.-82 ja päivää myöhemmin MP-paraati Turussa.

§ 19

Matkakuluja korvattiin seuraavasti: Simo 50mk, Henrik B 120mk, Pertti 120mk, Jaakko 80mk, Markku 40mk, Kari 140mk.

§ 20

Päätettiin kokouksen virallinen osa. Kokouksen sihteeri Reijo Relander

Hallituksen kokous Porvoossa 14.2.1982

Paikalla olivat seuraavat henkilöt: Relander Reijo, Voutilainen Pekka, Turunen Aimo, Laurila Jaakko, Wikström Guy, Saarenheimo Pertti, Ahonen Markku, Storlöpare Matti, Karttunen Antti ja Lehto Matti.

1. Antti kertoili terveiset talvirallista ja selvitteli samalla kulujen syntyjä.
2. Päätettiin selvittää kerholle mahdollisesti hankittavaksi 2 kpl joukkuetelttoja, koska on ilmennyt tällaisille tarvetta eri tapahtumien järjestäjille toimisto ja majoitus käyttöä.
3. Keskustelua herätti myös ennakoilmoittautumisen unohtaneet talviralliin tulleet ja tähän tullaan seuraavissa talviralleissa puuttumaan. Järjestäjille aiheutui ylimääräistä vaivaa ja työtä tästä, myös osa ennakoilmoittautuneista kärsi palvelun huonontumisesta.
4. Reijo osallistuu Liikenneturvan jär-

TIELIIKENTEESSÄ KUOLLEET ENNAKKOTIETOJEN MUKAAN

Joulukuun tieliikenteessä 52 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittaminen ennakkotietojen mukaan sai joulukuun tieliikenteessä surmansa 52 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli samoin 52. Vuosien 1978—1980 joulukuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 50. Tammi—joulukuun aikana kuoli tieliikenneonnettomuuksissa kaikkiaan 515 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai liikenteessä surmansa 512 henkilöä.

jestämille koulutus- ja neuvottelupäiville koskien uutta tieliikennelainsäädäntöä. Saamme myöhemmin terveiset sieltä.

5. Puhuimme MP-näyttelystä, sovimme päivystysvuorot sekä ohjelmasta. Mahdollisesti osastollemme tulisi Aura-vaakuutusyhtiöstä joku selvittämään vakuutusasioista.

6. Pertti esitti TFMK:n terveiset yhteispalaverista Tammelassa 13.—14.3.1982, jossa puitaisiin kerhojen välisistä yhteistyömuodoista jatkossa.

7. Kokous päätettiin.
Kokouskulut: Reijo 40,-, Guy 20,-, Pertti 100,-+60,-, Matti 40,-, Jaakko 30,-, Markku 55,-, Aimo 100,-.
Sihteerinä toimi Markku Ahonen.

Joulukuussa surmansa saaneista oli miehiä 38 ja naisia 14.

Joulukuun tieliikenteessä kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 25, jalankulkijoita 15, polkupyöräilijöitä 7 ja mopoilijoita 4.

Ikäryhmässä 18—44-vuotiaat sai surmansa 19, 45—64-vuotiaita kuoli 12 ja 65-vuotiaita tai vanhempia 13. Alle 18-vuotiaita oli kuolleista 6.

Eniten joulukuun liikenteessä kuolleita oli Hämeen läänissä, jossa sai surmansa 13 henkilöä. Turun ja Porin läänissä oli liikenteessä kuolleita 8.

Vuoden 1981 aikana oli Ahvenanmaalla liikenteessä kuolleita 4. Vuoden 1980 aikana oli kuolleita 3. Ahvenanmaan luvut eivät ole mukana vuosien 1980 ja 1981 tammi—joulukuun kokonaisluvuissa.

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 kuolevat myöhemmin.



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

LIKENNETURVA
LIKENNEMINISTERIÖ

Kuolleiden määrä tammi-joulukuussa v. 1980 ja 1981 ennakkotietojen mukaan.

Vuosi	Kuoll. lkm.	Miehiä	Naisia	Ikä								Tienkäyttäjryhmä					
				0-6	7-14	15-17	18-44	45-64	65-	ei tiet.	Auto kulj.	matk.	Mp	Mopo	Pp	Jlk	Muut
1980	512	369	143	12	19	28	188	121	116	28	155	69	20	40	96	120	12
%	100	72	28	2	4	5	37	24	23	5	30	13	4	8	19	24	2
1981	515	356	159	8	31	27	187	121	113	28	141	80	27	35	101	115	16
%	100	69	31	2	6	5	36	24	22	5	27	16	5	7	20	22	3

Joulukuussa 1981 kuoli liikenteessä yhteensä 52 ihmistä, joista miehiä 38 ja naisia 14.

Ikä	Joulukuu	Tienkäyttäjät	Joulukuu
0-6 v.	0	Autonkuljettaja	17
7-14 v.	2	Autonmatkustaja	8
15-17 v.	4	Traktorin kulj.+ matk.	0
18-44 v.	19	Moottorip. " "	0
45-64 v.	12	Mopon " "	4
65- v.	13	Polkupyörän " "	7
Ei tietoa iästä	2	Jalankulkijoita	15
		Muita	1
		Ei tietoa	0
Yhteensä	52	Yhteensä	52

Lääni	Tammi-Joulukuu	Joulukuu 1980	Tammi-Joulukuu 1980
Uusimaa	5	99	8
Turku-Pori	8	67	8
Ahvenanmaa	0	0	0
Häme	13	95	14
Kymi	6	43	3
Mikkeli	0	24	6
Pohjois-Karjala	2	25	1
Kuopio	3	18	4
Keski-Suomi	3	34	5
Vaasa	5	44	0
Oulu	4	33	3
Lappi	3	33	0
Yhteensä	52	515	52

Liikenneturvallisuuden muutokset vuonna 1981

Ennakkotietojen mukaan on tieliikenteessä kuolleiden määrä vuonna 1981 pysytellyt samalla tasolla kuin edellisenä vuonna. Vuoden 1980 ennakkoluku oli 515 (sisältää Ahvenanmaan 3 liikenneuhria; lopullinen luku oli 551). Viime vuonna 1981 vastaava ennakkoluku oli 519 (sisältää Ahvenanmaan liikenteen 4 uhria). Luvut vastaavat suunnilleen vuoden 1955 onnettomuuksissa kuolleiden tasoa. Moottoriajoneuvokanta on kuitenkin tuosta ajasta lisääntynyt 9,5 kertaisesti.

Vuosineljänneksittäisessä vertailussa viime vuosi oli ensimmäiseltä neljännekseltään samanlainen edellisen vuoden kanssa. Toinen neljännes (huhti—kesäkuu) sujui turvallisemmin kuin vuonna 1980: tieliikenteessä kuoli tuolloin 32 henkilöä vähemmän kuin vuonna 1980. Kolmannen neljännes sujui hie- man edellisvuotta paremmin, kuolleita oli 7 vähemmän.

Viime vuoden viimeisenä neljänneksenä tilanne kääntyi huonompaan suuntaan, sillä vuoden viimeisen neljänneksen aikana kuoli peräti 41 henkilöä enemmän kuin vuoden 1980 vastaavana aikana. Murheellinen kuukausi oli varsinkin marraskuu, jolloin tieliikenteessä menetettiin 70 ihmishenkeä, 32 enemmän kuin edellisen vuoden marraskuussa.

Kouluikäisten osuus lisääntynyt

Pahimmin liikenneturmat lisäänty-

vät Uudellamaalla (+ 25 henkilöä) ja Lapissa (+ 5). Ihmishenkiä säästy edelliseen vuoteen verrattuna eniten Oulun läänissä (- 14 henkilöä), Vaasan läänissä (- 12) ja Kuopion läänissä (- 8).

Muutokset tienkäyttäjryhmissä ovat verrattain pieniä, auton matkustajien, moottoripyöräilijöiden ja polkupyöräilijöiden ryhmässä on kuitenkin kuolemantapaukset lisääntyneet selvästi (+ 11, + 7, + 5). Eniten ihmishenkiä säästettiin autonkuljettajien ryhmässä (- 14 henkilöä.). Ikäryhmissä on 7—14-vuotiaiden osuus liikennekuolemista selvästi lisääntynyt (+ 12). Muutokset muissa ryhmässä ovat verrattain pieniä.

Alustavista laskelmista havaitaan, että raskaan liikenteen osuus kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa varsinkin loppuvuoden aikana on kasvanut huolestuttavan suureksi. Joulukuun 23:sta tutkitusta onnettomuudesta oli raskaan liikenteen ajoneuvo osallisena peräti 13 kuolemaan johtaneissa onnettomuudessa.

Talviolosuhteet vaativat kuljettajalta valppautta

Liikenneturvan toimitusjohtaja Ilpo Krootilan mukaan varsinkin loppuvuoden epäedullinen liikenneturvallisuuskehitys haastaa tutkistelemaan poikkeuksellisen vaikeita sääolosuhteita. Ankara talvi on vaikeuttanut liikenteen

Motoristin

seuraavaan toukokuun numeroon tulevan ainaston tulee olla toimittajalla 30.4.-82 päivään mennessä.

sujuvuutta ja lisännyt onnettomuusriskejä: tiet ovat olleet lumisia, liukkaaita ja jäisiä. Näkyvyys on lumipyöryjen ja raskaiden autojen nostattamien lumipilvien vuoksi erittäin huono. Mahdollisuudet havaita tiemerkin- ja liikennemerkejä runsaiden lumikinosten vuoksi ovat olleet usein ratkaisevasti rajoitetut, arvioi Ilpo Krootila.

Ajoneuvojen talviajo-ominaisuudet ovat joutuneet poikkeukselliselle koetukselle. Onnettomuusris- ki lisääntyy heti, jos jarrut ja jarrutusominaisuudet, renkaat sekä valolaitteet eivät ole olleet parhaassa mahdollisessa kunnossa.

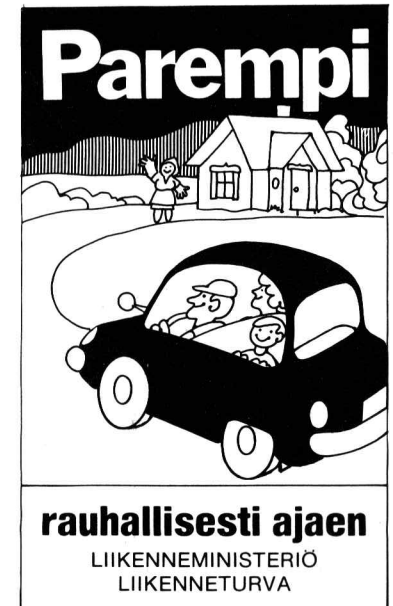
Kuljettajilta onkin Krootilan mukaan vaadittu poikkeuksellista valppautta ja myös viitseliäisyyttä. Kun talviolosuhteet näyttävät jatkuvan ankari- na edelleen myös eteläisessä Suomessa, kuljettajien olisi vältettävä tavanomaisia talviajotottumuksiaan ja sovitettava ajotapansa vallitseviin olosuhteisiin erittäinkin ohituksissa ja risteysajossa. On pidettävä riittävä turvallisuusväli ja sovitettava nopeus tilanteeseen, jossa sallittua suurinta nopeutta alhaisempi nopeus on usein turvallisempi. Näissä olosuhteissa on näkyvyyden varmistaminen tärkeää kaikissa tilanteissa.

Jalankulkija turvaa liikkumisensa pimeän aikana parhaiten käyttämällä heijastinta, painottaa Liikenneturvan toimitusjohtaja Ilpo Krootila.

Kiitokset

Hämeenlinnan seudun motoristit haluavat esittää lämpimät kiitokset Talviralli -82 järjestelyissä ja onnistuneessa läpiviennissä tukensa antaneille:

- Jaarlin Pojat Ry "Mc Duff Club"
 - Panssariprikaatti/Yliväap. Koskinen
 - Sotilaskotiyhdistys, HML
 - Pääesikunta/huolto tsto/Kapt. K. Keskinen
 - Oy Veho Ab
 - Korpivaara/Kone-Diesel Oy
 - Suurvalinta Virtanen, HML
 - Hattulan Res. Aliups. kerho
 - M.Huolto R. Myllymaa
 - Hammaslab. Muotohammas, HML
 - HML Soitannollinen kerho/Ilpo Jokinen
- Talviralli -82 järjestäjät
psta Antti Karttunen





Motoristiherrat Näveri ja Hakuli olivat kiiruhtaneet Talviralliin 'ukrainalaisella urheilupyörällä' Kouvolasta. Kiiruhtaminen oli tosin heidän kohdallaan suhteellista, koska Issikan kaasu ei suostunut aukeamaan kuin neljänneksen. Kuvassa tilanne suvereenisti korjataan.

Yhteistyö- talviralli Vanamajalla

Tänä talvena Talviralli järjestettiin ensimmäisen kerran yhteistyönä TFMK:n kanssa. Paikka oli Vanamaja parisenkymmentä kilometriä Hämeenlinnasta pohjoiseen. Kokoontumisen ikävimmästä eli järjestelypuolesta

huolehtivat Hämeenlinnan seudun kyyssyläiset ja 'turinkilaiset'. Sopivan raikkaassa pakkassäässä oli paikalle huristellut puolisoitoistasataa motoristia.

Kontrollipaikalla, Parolan Panssari-

MP 69 r.y. TFMK r.y.

TALVI RALLI 1982

la kävi melkoinen hyöriä. Pyöriä saapui tämän tästä, ihmiset kuoriutuivat ajotamineistaan ja suunnistivat joko sisälle lämmittelemään tai kahvittelemään sotilaskotiauton tuntumaan.

Talvirallin osanotto oli melkoisesti kansainvälistynyt viimevuotisesta. Liekö monessakaan Kontiossa ollut yhtä paljon ulkomaaneläviä kuin täällä? Vieraita oli melkoista pelimannihenkeä osoittaen saapunut Länsi-Saksasta useita sivaripyöräkuntia, Tanskasta pari pyöräkuntaa ja lukuisia ruotsalaisia. Tanskalaiset väittivät olevansa matkalla Rovaniemelle! Pohjoisesta L-Saksasta, Sittensenistä Ruotsin läpi ajellut sivuvaunu-BMW -kuski Klaus Maiwald kertoi tulleen kahdestakin syy-

museon parkkipaikalla, tarjottiin kuumat mehut ja jaettiin osanottajille ajo-ohjeet perille, kahvi-, ruoka- ja aamupalaliput. Niin ja tietysti tarra. Ohjeen mukainen mutkitteleva pikkutie johti sikäläisen res.au-majan pihaan. Pihal-

Talvirallissa onnistuu jopa kansainvälisten suhteiden parantaminenkin. Matti Hakuli ja Klaus Maiwald Saksan Liittotasavallasta vaihtavat BMW:n varaosien hintatietoja.





MP 69 r.y. TFMK r.y.

TALVI RALLI 1982

tä: kukaan hänen tuttunsa ei ollut ollut Suomessa helmikuussa, se siis piti nähdä, ja toiseksi sattui korviin tieto Talvirallista. Tiedon hän oli saanut motoristituttultaan, jolla on kuusysiläinen suomalaistuttu.

Pyöräkalusto oli piristävän erilaista kuin kesäisissä kokoontumisissa. Kaikenkarvaisia moottoriratsuja oli viimassa tuuletettu: näkyi sivuvaunuja Dax-Hondasta Dnjeprin kautta kuutos-Kawaan ja sooloja Soliferista Panónian kautta Bemuun. Lullavehkeiden määrä oli yllättävän suuri, ehkä kolmisenkymmentä.

Normaalin saunottelun ja avantouiskentelun lisäksi ohjelman kohokohdaksi muodostui dixieland-konsertti. Bändin soittajista useimmat elleivät peräti kaikki ovat motoristeja. Tunnin mittainen dixie-tuokio oli varsin rento ja leppoisa. Sitten ilta jatkui vapaa-muotoisena.

Loppuillasta ammuttiin. Rallipaikan militarisuudesta huolimatta ei ammuttu ketään, vaan kyseessä oli aivan rauhanoimaisten ilotulitusrakettien lähetytely. Ihan passeli lisä kokoontumisajon ohjelmaan.

Yöpyminen tapahtui perinteiseen tapaan puolijoukkueteltoissa. Kuhunkin

telttaan majoittui 10...15 henkeä. Iso teltta olisi mielenkiintoinen kokeilu kesälläkin, koska usein kokoontumisten ongelmana on vanhojen tuttujen leiriytyminen ja seurustelu omassa piirissään, erossa muista. Isossa teltassa pääsee ujompikin helposti tekemisiin uusien tuttavuuksien kanssa.

Pyhääamuna tietenkin heräiltiin — useimmat teltoissa, jotkut Vanamajassa ja muuan Mandell-niminen nuorukainen nuotion äärellä taivasalla — kokeilemaan, josko moottoriratsu vielä suostuisi käynnistymään. Vaikka pakkasta ei ollutkaan edes kahtakymmentä astetta, lisävirtaa ja nuotion lämpöä tarvittiin monelle laitteelle. Ainakin pakkaskäynnistyksessä ukrainalainen urheilupyörä tuntui päihittävän länsi/kaukoitämäisen moottoritiekiittäjän. Aamupala oli maukas ja riittävä.

Ennen kotiinlähtöä lämmiteltiin kypäriä ja puettiin matkassa oleva koko arsenaali päälle. Kotimatalla näytti useammilla motoristeilla olevan hankaluuksia tekniikan kanssa enemmän kuin menomatalla. Talviralli 82 jäi varmasti kuitenkin useimpien mieleen vallan mukavana tapahtumana.

TH

Eläköön pyöräilijä



Tiedoitus kuusysiläisille

Nyt voit ostaa KERHOPAIDAT ja -MERKIT ajelureissullasi, kunhan vain ajelet Kouvolaan. Kasööri lupaa pitää työpaikallaan Kauppalankadun Teboil huoltamolla pienen varaston em. tavaroita, ja toivottaa kaikki tervetulleeksi ostamaan tai muuten vain käymään.

NYT MYNNISSÄ MEILLÄ!!!!

Laadukkaat italialaiset E-hyväksytyt vimosen päälle tyylikkää

BIEFFE® kypärät.

Useita hienoja värejä. Koot XS, S, M, L, XL.

Tule hakemaan omasi. Sopivaan noutohintaan:

Jetti	95.00 mk, miinus 10 % jäsenetua = 85,-
Integral 4001	189.00 mk, miinus 10 % jäsenetua = 170,-
Integral 9001	325.00 mk, miinus 10 % jäsenetua = 290,-

Ei ole tänä keväänä hinta esteenä kypärän ostolle!

CONTINENTAL MP-RENGASUUTUUEDET MEILTÄ.

Eteen TK 22, taakse TK 44. Ja tietysti myymme edelleen kestäviksi kekeiltuja "vanhoja" tyyppisiä RB 2 eteen ja K 112 A taakse. Hinnat ovat viime kauden edullista tasoa, esim.

K 112 koko	4.00-18=223,-	Kymen Konela-Auto Oy Teboil huoltamo
"	4.25-18=225,-	TLKauppalankatu 37
"	120/90=230,-	KOUVOLA
"	130/80-18=225,-	puhelin 951-17 587
"	4.50-17=220,-	avoinna:

Myös sisärenkaattomia sekä mp:n sisärenkaita.

ark. 7.00—20.00
lau. 8.00—16.00
sun. 9.00—16.00

Ajo-ohje: Kouvolan keskustasta puoli kilometriä Mikkelin suuntaan.



**Vakuutusyhtiöiden
tiedotuskeskus**

BULEVARDI 28 00120 HELSINKI 12 PUHELIN (00) 19 251

LEHDISTÖTIEDOTE

Tasoristeysvahinkojen tutkimista tehostetaan

Valtionrautatiet ja Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta ovat sopineet rautateiden tasoristeys- sissä sattuvien liikennevahinkojen tutkimisen tehostamisesta. Tämän vuoden alusta on nimetty jokaisen läänin liikennevahinkojen tutkijalautakuntaan uutena jäsenenä rautatiejäsen. Tutkijalautakuntien vuoden 1982 ohjelman mukaan tullaan tutkimaan kaikki kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvon ja junan yhteenajot, joita arvioidaan vuoden aikana sattuvan noin 20.

Uutta tutkijalautakuntien ohjelmas- sa on myös se, että tänä vuonna tutki- taan moottoriajoneuvossa mukanaol- leen henkilön kuolemaan johtaneet lii- kennevahingot koko maassa. Viime vuosina nämä vahingot on tutkittu vain joissakin lääneissä.

Tänä vuonna aloitetaan myös henki- lövahinkoon johtaneiden perävaunul- listen kuorma-autojen liikennevahinko- tutkimus Keski-Suomen, Pohjois-Kar- jalan ja Uudenmaan lääneissä. Ajoneu- voissa mukanaolleen kuolemaan johta- neiden vahinkojen osalta tutkimus teh- dään koko maassa.

Muita osin liikennevahinkojen tutki- jalautakuntien ohjelma jatkuu eräin tut- kimusalumuutoksien entiseen tapaan. Kahden ja useamman henkilön kuole- maan johtaneet tieliikennevahingot tut- kitaan edelleen koko maassa. Tämä koskee myös kevyen liikenteen uhreja.

Jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöi- den kuolemaan johtaneet liikenneva- hingot tutkitaan Ahvenanmaan maa- kunnassa ja Kymen sekä Turun ja Po- rin lääneissä.

Henkilövahinkoon johtaneet erikois- kuljetusvahingot tutkitaan edelleen ko- ko maassa. Tutkijalautakunnan harkin- nan mukaan tutkitaan myös pelkkiin omaisuusvahinkoihin johtaneet erikois- kuljetusvahingot.

Kaikki henkilövahinkoon johtaneet liikennevahingot tutkitaan tietyillä alu- eilla Espoossa, Iisalmessa, Lahdessa, Rovaniemellä, Seinäjoella ja Vaasassa sekä Ahvenanmaalla henkilövahinkoon johtaneet liikennejuopumusvahingot.

Kaikki kevyen liikenteen liikenneva- hingot tutkitaan edelleen Turun, Porin ja Oulun seudulla entisillä alueilla ja en- tisen suunnitelman mukaisesti. Henki- lövahinkoon johtaneet polkupyöräon- nettomuudet tutkitaan edelleen Helsin- gissä koko kaupungin alueella.

Varsinaisten tutkimusten lisäksi vuonna 1982 jatketaan kahta tutkimus- mallikokeilua. Tampereella jatketaan VTT:n kehittämää kokeilua ja Turun ja Porin läänissä jatketaan liikennekäyt- täytymisen sisäisten mallien teorian so- velluksen kokeilua.



Suomen retkeilymajajärjestön liittyminen

Kerhomme on liittymässä Suomen Retkeilymajajärjestöön (SRM). SRM tarjoaa jäsenilleen mm. edullisia yöpymismahdolli- suuksia ympäri Suomea olevissa retkeilymajoissa. Lisäksi jäse- net saavat selvää rahallista etua hankkiessaan esim. kansain- välistä leirintä- tai retkeilymajakorttia.

Näistä asioista ja muista SRM:ön liittyvistä seikoista kerrom- me tarkemmin seuraavassa Motoristissa.

P.S. Kiireisimmät matkojen suunnittelijat voivat ottaa aikai- semminkin yhteyttä tähän asiaan liittyvissä kysymyksissä alle- kirjoittaneeseen.

Jaakko Laurila
Isokaari 29 F 34
00200 HELSINKI 20
Puh. 90-678 798
673 371 t.



**TAVATAAN RETKEILY-
MAJALLA**



Peilissä näkyi Mikon sormen- jäljet

Perjantai-iltapäivänä olin valmiina lähtemään. Kotiin jäävät olivat saattamassa. Katjalla teki mieli mukaan. Olihan hän ollut kolmena kesänä sivuvauvussa mukana matkoilla. Vaimolla teki mieli mukaan. Hänellä oli sentään useampi vuotinen kokemus moottoripyörämatkoista ja takanaistumisesta. Miko ei vielä osannut sanoin ilmaista. Hän oli edellisenä iltana ollut vieressä mukana kun tarkastelin pyörää lähtökuntoon. Ja sylissä ollessani teki peiliin pienet sormenjäljet.

Aurinko porotti lähes pilvettömältä taivaalta kun ykkönen raksahti päälle ja oli vähän haikaa tunne lähteä yksin. Pyöräkin oli niin uusi, ettei vielä oikein ollut sinut sen kanssa. Vajaa 500 km mittarissa.

Kilometrin ajon jälkeen tuli yllätykseksi Tallisen motoristipariskunta samalle tielle ja meillä oli sama päämäärä: Kontio 81. Siinä yhdessä köröttelimme viitostietä pohjoista kohden, normaalissa perjantai-iltapäivä ruuhkassa. Olikin kulunut kai kolmisen vuotta kun viimeiksi oli tullut ajettua valtavyylää pohjoiseen.

Varkauden paikkeilla tuntui jo vaikealta löytää hyvää ajo-asentoa. Alkoi huomata, että on tullut vähän ajettua tänä kesänä.

Iisalmen jälkeen kurvasin tienoheen syömään ja kahville. Talliset jatkoivat vielä Kajaaniin, yöpaikkaan. Kiirehtimättä mutustelin eväät ja kävelin läheisen joen rannalla. Paikallisen kioskin pitäjän kanssa jutusteltaessa sanoi hän, että on ihmeen kaunis kesäilta (kesä -81)

Tehdessäni lähtöä vilkaisin pyörän peiliin ja siinä näkyivät Mikon sormenjäljet. Edessä alkoivat olla yötunnit. Valoisat yötunnit. Aurinkokin alkoi paistamaan miltei vasten kasvoja.

Kajaannissa otin vielä pikkasen bensiniä, joka olikin tarpeen myöhemmin aamuyöstä. Vaikka mukana oli varakanisterikin. Kainuun korpimaisemat vilahtelivat ohitse. Väliin paksuun sumuun peittyen välillä keskiyön aurin gon punertamina. Alkoi olla viileätä. Oli aika ottaa paksumpaa käsinettä.

Olin jossain Ristijärven ja Puolangan välillä. Sammutettuani moitorin korvissa humisi. Humisi hiljaisuus, joka oli ympärillä olevissa mahtavissa metsissä. Jossain vähän alempana näkyi paksuun valkoiseen sumuun peittyneenä jokin joenuoma. Oli keskiyö Kainuun korvessa. Olin yksin. Peilistä erotuivat Mikon sormenjäljet.

Hiljalleen lähdin jatkamaan matkaa.

Olisi ollut rumaa rääkätä pyörää täällä korven keskellä. Tuli mieleeni erään motoristin haastattelu radiosta jokin aika sitten. Jutun nimenä oli: "Kuin saisin siivet selkääni". Ajatukset ja puheet kävivät yksin ohjelman ja sen hetkisen olotilan kanssa.

Oulu-Kuusamo tiellä näkyi sitten muitakin motorosteja liikkeellä keskellä yötä, todistaen, että jotain erikoista oli tekeillä. Ja mieleeni tuli joku kummallinen tunne, joka sai oikean käden kiertymään rivakammin. Tunne jota en olisi halunnut tulla tulevaksi tällä matkalla. Vielä tunti sitten ollut juhlava tunne oli poissa. Parhaimmat maisemat vilahtivat ohitse kuin lyhyet mainospalat. Kaduttuu jälkeensä.

Aamuyön tunteina saavuin rallipaikalle, jossa meno oli melkein kuin päiväsaikaan. Tulijoita taisi olla enemmänkin aamuyön tunteina. Väsymys alkoi jo tuntumaan ja olisi nopeasti saattava teltta pystyyn. Se oli lainateltta, joka kuulemma oli "helppo" pystyttää. Ja sen helppouden kyllä huomasi. Ohikulkijatkin. Paras kommentti kuului joskus lauantaina: "Kato ku riven näkönen teltta tollanen muovikin". Niin sadesuoja, oikein määrämittainen oli unohtunut kotiin ja eräs jätösäkki sai toimia suojana muutamia sadepisaroi- ta vastaan. Kyllähän siellä teltassa melkein nenä hipoi kattoa.

Nukkumiseksihan se Kontiossa olo melkein meni. Jossain vaiheessa lauan-

Lähtöhetki kotipihalla. Ilmojen Haltija oli suosiollinen, niin lähtöhetkellä kuin koko reissun ajankin.



Peilissä näkyi Mikon sormen- jäljet

Perjantai-iltapäivänä olin valmiina lähtemään. Kotiin jäävät olivat saattamassa. Katjalla teki mieli mukaan. Olihan hän ollut kolmena kesänä sivuvauvussa mukana matkoilla. Vaimolla teki mieli mukaan. Hänellä oli sentään useampi vuotinen kokemus moottoripyörämatkoista ja takanaistumisesta. Miko ei vielä osannut sanoin ilmaista. Hän oli edellisenä iltana ollut vieressä mukana kun tarkastelin pyörää lähtökuntoon. Ja sylissä ollessani teki peiliin pienet sormenjäljet.

Aurinko porotti lähes pilvettömältä taivaalta kun ykkönen raksahti päälle ja oli vähän haikaa tunne lähteä yksin. Pyöräkin oli niin uusi, ettei vielä oikein ollut sinut sen kanssa. Vajaa 500 km mittarissa.

Kilometrin ajon jälkeen tuli yllätykseksi Tallisen motoristipariskunta samalle tielle ja meillä oli sama päämäärä: Kontio 81. Siinä yhdessä köröttelimme viitostietä pohjoista kohden, normaalissa perjantai-iltapäivä ruuhkassa. Olikin kulunut kai kolmisen vuotta kun viimeiksi oli tullut ajettua valtavyylää pohjoiseen.

Varkauden paikkeilla tuntui jo vaikealta löytää hyvää ajo-asentoa. Alkoi huomata, että on tullut vähän ajettua tänä kesänä.

Iisalmen jälkeen kurvasin tienoheen syömään ja kahville. Talliset jatkoivat vielä Kajaaniin, yöpaikkaan. Kiirehtimättä mutustelin eväät ja kävelin läheisen joen rannalla. Paikallisen kioskin pitäjän kanssa jutusteltaessa sanoi hän, että on ihmeen kaunis kesäilta (kesä -81)

Tehdessäni lähtöä vilkaisin pyörän peiliin ja siinä näkyivät Mikon sormenjäljet. Edessä alkoivat olla yötunnit. Valoisat yötunnit. Aurinkokin alkoi paistamaan miltei vasten kasvoja.

Kajaannissa otin vielä pikkasen bensiniä, joka olikin tarpeen myöhemmin aamuyöstä. Vaikka mukana oli varakanisterikin. Kainuun korpimaisemat vilahtelivat ohitse. Väliin paksuun sumuun peittyen välillä keskiyön aurin gon punertamina. Alkoi olla viileätä. Oli aika ottaa paksumpaa käsinettä.

Olin jossain Ristijärven ja Puolangan välillä. Sammutettuani mootorin korvissa humisi. Humisi hiljaisuus, joka oli ympärillä olevissa mahtavissa metsissä. Jossain vähän alempana näkyi paksuun valkoiseen sumuun peittyneenä jokin joenuoma. Oli keskiyö Kainuun korvessa. Olin yksin. Peilistä erotuivat Mikon sormenjäljet.

Hiljalleen lähdin jatkamaan matkaa.

Olisi ollut rumaa rääkätä pyörää täällä korven keskellä. Tuli mieleeni erään motoristin haastattelu radiosta jokin aika sitten. Jutun nimenä oli: "Kuin saisin siivet selkääni". Ajatukset ja puheet kävivät yksin ohjelman ja sen hetkisen olotilan kanssa.

Oulu-Kuusamo tiellä näkyi sitten muitakin motorosteja liikkeellä keskellä yötä, todistaen, että jotain erikoista oli tekeillä. Ja mieleeni tuli joku kummallinen tunne, joka sai oikean käden kiertymään rivakammin. Tunne jota en olisi halunnut tulla tulevaksi tällä matkalla. Vielä tunti sitten ollut juhlava tunne oli poissa. Parhaimmat maisemat vilahtivat ohitse kuin lyhyet mainospalat. Kaduttuu jälkeensä.

Aamuyön tunteina saavuin rallipaikalle, jossa meno oli melkein kuin päiväsaikaan. Tulijoita taisi olla enemmänkin aamuyön tunteina. Väsymys alkoi jo tuntumaan ja olisi nopeasti saattava teltta pystyyn. Se oli lainateltta, joka kuulemma oli "helppo" pystyttää. Ja sen helppouden kyllä huomasi. Ohikulkijatkin. Paras kommentti kuului joskus lauantaina: "Kato ku riven näkönen teltta tollanen muovikin". Niin sadesuoja, oikein määrämittainen oli unohtunut kotiin ja eräs jätösäkki sai toimia suojana muutamia sadepisaroi-ta vastaan. Kyllähän siellä teltassa melkein nenä hipoi kattoa.

Nukkumiseksihan se Kontiossa olo melkein meni. Jossain vaiheessa lauan-

Lähtöhetki kotipihalla. Ilmojen Haltija oli suosiollinen, niin lähtöhetkellä kuin koko reissun ajankin.



tai-iltapäivällä mieleen hiipi ajatus että mitäpä jos ajaisi kotiinkin päin yöllä. Niinpä kokosin leirin lauantai-illan suussa ja potkin pyörän käymään. Ja peilistä ei ollut pieni sadekaan huuhdellut Mikon pikkuisia sormenjälkiä. Ajattelin, että minulla on reilu vuorokausi aikaa ajella kotiinpäin. Tankki täynnä bensiiniä lisäksi kanisterissa vielä 5 litraa. Olin pitkään riippumaton huoltoasemistakin. Pörtillä hyvästelini ystävät.

Suopursun tuoksu tunkeutui syvälle sieraimiini useasti ajaessani kohti Oulua. Aavaa suota. Yksitoikkoista tietä. Vapautta. Mieleen alkoi tulla samanlainen tunne kuin menomatalla. Paikanimiä vilahteli tienviitoissa, Oulun kohdalla jotain tuttuakin. Muistona edellisesän Hailuodossa käynnistä. Oli Suomen keskipisteitä ja muita nähtävyyksiä. Olin matkalla.

Pihtiputaan jälkeen alkoi tuntua, että olisi saatava jotain suuhun pantavaa. Kaarsin eräälle levähdyspaikalle järven rantaan. Aurinkokin aikoi jo jättää minut. Kompuroin alas rantaan ja koukkasin kahvivedet järvestä.

Siinä leipää mutustellessani tuli mieleen, että kuinkahan kova meno on siellä Kontiossa. Jossain 300 km päässä. Minulla ainakin on hyvä olo, että olen tien päällä. Vaikka edessä onkin taas yöntunteja. Ajattelin: olisinkohan aamukahvin aikoihin kotona. Siinä vierähti pitkä tovi ennenkuin taas yksipytyisen putputus rikkoi maantien autojen hyrinän. Laitoin vielä kasvosuojan yön kylmyyttä vastaan ja siinä sovitellani suojalaseja paikoilleen näkyivät hämärtyvässä illassa peilistä Mikon sormenkuviot.

Nyt olisi käyvä toisin kuin menomatalla. Yö tulisi aina pimeämmäksi mitä etelämmäksi ajaisin.

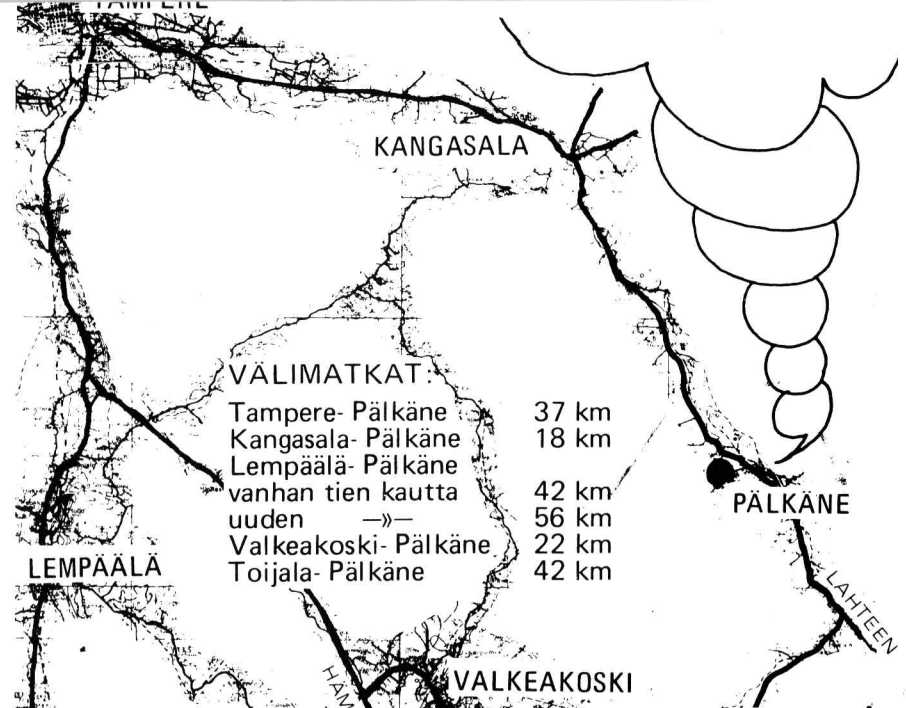
Jyväkylässä tehdessäni bensiini täy-

dennystä tuli nuoria kavereita autollinen viereen ja innostuksissaan alkoivat kysellä mistä olin tulossa ja mihin olin menossa. Auttoivatpa vielä seteliauto- maatin käytössäkin. Kun itselläni oli kourat vähän kohmeiset. Oli yön pimein aika. Ja pyörän valot olivat tosi surkeat. Mielessä suuret sarvipäiset eliöt, jotka yhtäkkiä ilmestyivät pyörän eteen. Enkä ehtinyt tehdä mitään. Onneksi niin ei käynyt.

Aamun valjettua taivas näyttikin yksitoikkoisen harmaalta. Pysähdyn pienien järvien muodostamalle kannakselle. Minusta siinä oli mukava paikka. Kävelin pitkin rantaa. Hieroin virkistävää vettä kasvoihin. Ajattelin, että on ihmeen tasapainoinen olo. Olisiko se johtunut tavoitteen miltei täyttymisestä. (Kontio -81) Vai moottoripyörämatkasta kahtena peräkkäisenä kesäyönä halki puolen Suomenmaan. Vaiko irroittautumista tavanomaisesta järjestyksestä. Oliko se vapautta. Yhden viikonlopun aikana. Kohta olin jo kotona ja matka olisi ohitse. Noin sata kilometriä enään. Linnutkin olivat aloittaneet laulunsa. Kalat tekivät renkaitaan järven peilityneen pintaan. Tuntui kuin olisi tuoksunut tulevalta sateelta. Sehän voisi vaikka tullakin. Kotiin on enää lyhyt matka.

Aamuyön hiljaisuudessa järvien muodostamalla kannaksella polkaisin yksisylinterisen käymään. Ajelin hiljalleen läpi kauniin Pohjois-Kymenlaakso- laisen maiseman. Ja noin pariakymmentä kilometriä ennen kotiporttia alkoi pisaroita ilmestymään suojalaseihin. Lisääntyen vähän kerrassaan. Oli ensimmäinen sade koko reissun aikana. Aamulla kello viiden aikoihin laittelin pyörää talliin. Pyörää jonka peilissä olivat Mikon sormenjäljet.

Ari Mänttari



Kirkkopyhä retki

1982 Pälkäneellä Pälkäneen kirkossa 1982-05-29 alkaa klo 10.00 jumalanpalveluksella.

Tämän jälkeen on tutustuminen

- Kostialinnakkeen muistomerkkiin
- Kostivirran leirialueeseen
- Pälkäneen näkötorniin
- Daniel Medelplanin muistomerkkiin ja
- Pälkäneen Rauniokirkkoon
- Tervapirttiin hirsiseen rakennukseen, joka on päältä tervattu.

Kokoontuminen ajoissa Finn Tavernan pysäköintipaikalle joka on tien n:o 12 laidassa.

Pyydän Teitä jättämään pyöränne tänne koska kaikki nähtävyydet ovat noin 1 km säteellä tästä.

Pitkamatkalaiset motoristit voivat tulla jo perjantaina sillä Motelli Tervapirtissä on 11 kpl 2-hengen huoneista ja hinnat ovat pussille sopivat yksi henkilö 90 ja kaksi henkilöä 155 mk kahviaamiaisineen, joissa kaikissa on suihkut.

Sunnuntaisin on pitopöytä katettuna klo 12—15.

Huoneet saa jokainen itse varata ja maksaa puh. 936-3075. Pälkäneellä on myös kahdentähden Kostianvirran leirintäalue.

Toivon runsasta osanottoa.
Virsikirja ota mukaan.

Pertti Holla
Puh. 90-763 762
Toimeksi saaneena

Merkittävä osa Suomen kansantietoutta on tallennettu moottoripyörällä

Kuinkahan moni motoristi tietää, että pari Suomen kansanperinteen valtavinta tallennustyötä on suoritettu moottoripyörällä kulkiessa Suomea kulkiessa syrjäisimpiä kolkkia myöten? Pari nimekkäintä kansantieteen professoriamme ja tiedemiestä on kumpikin lähes 15 vuoden ajan kulkenut matkan monta kertaa maapallon ympäri jäljittäessään katoavaa kansanperinnettä. Suomen murteiden tallennuksessa jättityön tehnyt prof. Lauri K e t t u n e n suoritti työnsä 1920—30 luvuilla. Äskettäin mahtavasta tallennustyöstään MTV:n erikoispalkinnon saanut prof. Erkki A l a k ö n n i suoritti kansanmusiikin tallentajana ja monien muiden alojen aineiston pelastajana keräystyössä v:nä 1950—65 moottoripyörällä. Pari ensi vuotta oli käytössä Royal Enfield, sitten vuoden Jawa ja lopun aikaa huippukestävä Moto Guzzi, jonka hän onnistui saamaan ensimmäisestä pienestä tuontierästä. Päätietkin oli 1950-luvulla kuraiset ja kuoppaiset, syrjäkylien tiet vielä huonommat. Auto olisi ollut epäkäytännöllinenkin. Prof. Ala-Könni kertoi, että moottoripyörään suhtauduttiin kansanomaisesti. Kun kuljettaja oli vielä reissusta rähjäntynyt, kansanmiehet ja eukot suhtautuivat avoimesti. Senaikaiset nauhurien edeltäjät sanelukoneet olivat raskaita ja hankalia kuljettaa. Niillä oli ti-

la selässä. Pyörän perässä oli valokuvaustarpeisto ja muut reissutavarat. Sädettä ja kuraa vastaan oli omatekoiset öljykangashaalarit, englantilaisten barbourhousujen mallia muuntaen. Nahkatakki ja — päähine kaupan mallia. Näillä matkoilla kertyi kymmenientuhansien musiikkikappaleiden, 8000 tunnin haastatteluäänitteiden ja satojentuhansien valokuvien elämäntyön merkittävä osuus. Vuodesta 1965 syrjäseutujen aineistokeräystä on harjoitettu mopedilla kulkiessa.

Prof. Ala-Könnille moottoripyörä on ollut ihmis- ja luonnonläheinen kulkuneuvo. Hänen poikansa on moottoripyöräilijä, kilpa-ajoakin harrastanut. Professori lupasi kertoa lehdellemme joskus enemmänkin kokemuksistaan tiedonkerääjänä Suomessa. Ja moottoripyörän ”roolista” siinä.

Eero Mikkola



Prof. Erkki Ala-Könni maisterina tieteellisessä kenttätyössä 1953. Edessä valokuvauskone, selässä sanelukoneen sisältävä laatikko. Pyörä Moto Guzzi 250 cc lamasilinteri. Ostettu Otto Brandtilta 1951.

Maija Nieminen ajoi Jawalla työmatkoja 13 vuotta

Suomessa ei liene montakaan naista, joka vuosikausia olisi ajanut työmatkojaan moottoripyörällä ja vielä kesät ja talvet. Oriveden Yliskylästä sellainen löytyy. Oriveden kenkätehtaassa työskentelevä **M a i j a N i e m i n e n** hankki Jawan v 1953 ja katsoi, että tarvii koneella olla voimaakin ja kuutioita 250. Pyörän hankintaan tomeraa tyttöä innosti tunnettujen kilpamotoristivestesten Topi ja Timo Vainion isä Aleks. Jotta tyttö ei lähes 10 km työmatkoilla vilustuisi, tarjoutui kilpamotoristeille nahkapukuja tehnyt rouva Vainio tekemään Maijallekin kunnan nahkapuvun. Kun ajovuosia kertyi 1966 mennessä 13, tarvittiin sen aikana jo toinenkin nahkapuku.

Itse Jawa palveli täysin moitteettomasti kaikissa sääoloissa ja lämpötiloissa. Mitään muuta huoltoa se ei tarvinnut kuin öljynvaihdot. Kertaakaan se ei Maijaa tielle jättänyt. Minään vauhtihurjastelijana Maija ei esiintynyt, mutta tunnetulla Kangasalantien Kautialan suoralla kerran koitti, mitä kone kulkee. 120 sillä pääsi ja yksi kokeilu riitti. Tämä suora muuten oli monien Pirkanmaan motoristien ”vauhtirata” viisikymmenluvulla. Oli riskejäkin kun kokemattomat ajajat ottivat irti sen mitä saivat viissatasista englantilaispyöristään.

Nahkapukuseen Maijaan jawoineen totuttiin Orivedellä, mutta ulkopuoliset joskus hämmästelivät. Pyysipä kerran solttupoika kyytiin Oriveden varikon ja rautatieaseman välillä. Kun Maija pysähtyi, poika sanoi suorastaan pelästyneenä: — Tehän olettekin nainen! Maija sanoi: — Hyppää kyytiin vaan! ja niin sitä lomalainen sai kyydin junalle.

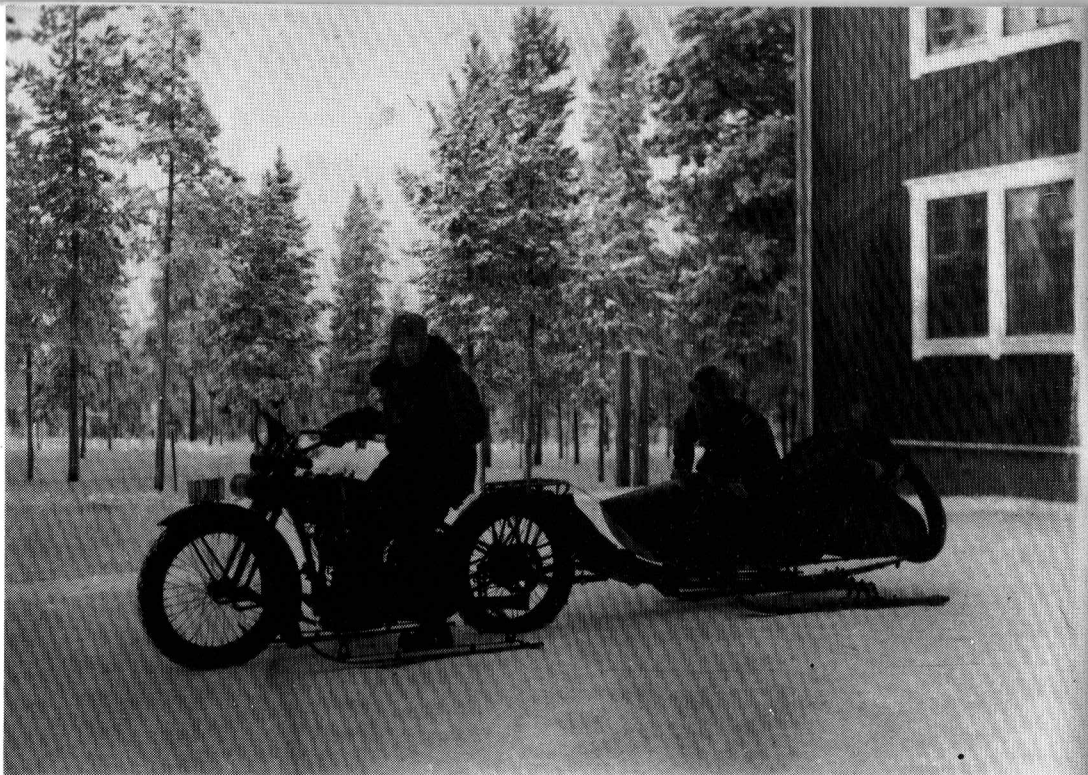
Kyllä Maija kävi matkamotorististakin. Kesäisinä viikonloppuina ajeltiin joskus pitempiäkin lenkkejä. Ammattiosaston kesäkodille Keski-Suomeen Maija ajoi kesälomillaan. Eikä Maija pelännyt ottaa kyydittäviäkään. Oheisessa kuvassakin on ikuistettuna tilanne, kun naapurintytön Impi Viskarin kanssa käytiin Urjalassa.

1966 Maija siirtyi autokantaan. Merkkiäkään reumatismista tai muista sairauksista motorismikausi ei ajajalleen aiheuttanut. Maija katsoi, että kun ei kesäaikanaakaan riskeeraa pukeutumissa, terveys kestää. Täysin nahkaan pukeutuneena on suojattuna. Kunnan kampeet on terveysvakuutus.

Hyvässä kunnossa on ent. motoristi vieläkin. Kun tätä haastattelua tehtiin, oli juuri hiihtänyt kunnan sunnuntai-lenkin.

Eero Mikkola



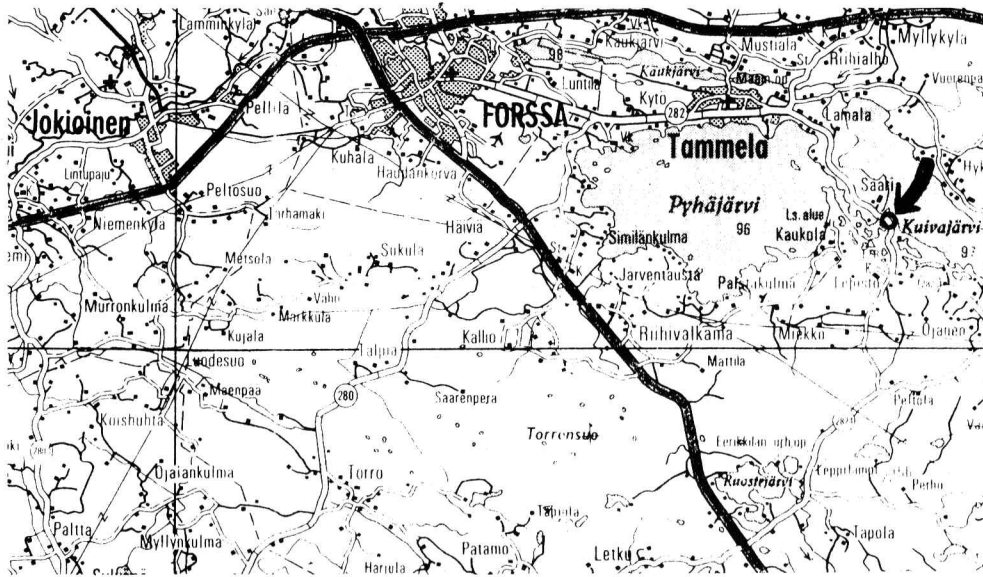


Vanhat valokuvat kertovat

Yllä moottoripyörä puolustusvoimain käytössä on päässyt tavarakuljetukseen vetojuddaksi. Kuvan historiallinen tausta tuntematon.

*Samoin viereisen sivun tuntemattomat motoristit ovat Imatran ajojen aivan alkuvuosi-
na poikenneet Imatralla kuvaamossa.
Toivomme saavamme edelleen arvokkaita vanhoja kuvia käyttöömme ja jos mahdollis-
ta niin taustatietoa mukaan.*





ETAPPIAJO ★ ST

22.05.1982

Ilmoittautumispaikka on Saaren Kansanpuisto Tammelassa. Se on avoinna lauantaina 22.05. klo 10 — 14.

Etappiajo järjestetään ST-tyylisenä, jolloin eri nähtävyydenkohteiden väliset siirtymistäipaleet ajetaan osallistujille jaettaviin karttoihin merkityä reittiä pitkin ja annettuja ajoaikoja noudattaen. Tosimielellä tai muuten vaan.

Kilpailussa palkitaan 10 parasta esinepalkinnoin. Kaikkien osallistujien kesken on lisäksi arvontaa.

Osallistumismaksu on naurettavan pieni: 10 mk/henkilö. Se sisältää pääsyn nähtävyydenkohteisiin, pullakahvit, telttapaikan ja lauantai-illan ohjelman. Luvassa on oikein vanhanajan lavatanssit.

Leirintäalueella on monipuolinen kioski. Lämmintä ateriaa ei kuitenkaan ole. Sauna on kuumana koko illan.

Perjantaina saapuville on varattu Urjalan leirintäalue. Ajo-ohje: valtiatieltä nro 9 (Turku — Tampere) käänny Urjalan kohdalla Punkalaitumelle päin. Aja n. 8 km, käänny vasemmalle ja seuraa opasteita.

Lisätietoja antaa Keijo Lumme, KOP:n talo, 31600 Jokioinen. Puhe-
lin työhön 916-14211.

KUTSU XVI KONTIOON

2.—4.7.1982

- Ennakoilmoittautuminen on mahdollinen ja se tapahtuu erikseen postitettavilla tilillepanokorteilla
- Jäsen saa kutsua yhden pyöräkunnan vieraakseen ralliin
- Ralliin pääsee ainoastaan kontrollipaikan kautta
- HUOM! TILILLEPANOKUITTI ON OTETTAVA MUKAAN JA LUOVUTETTAVA KONTROLLISSA KONTROLLIPAIKALLA
- CAMPING
- LOMAMÖKKEJÄ (Itossan Lomakeskus)
- RAVINTOLA A-OIKEUDET
- POLTTOAINEEN MYYNTI YMPÄRIVUOROKAUTINEN RALLIN AIKANA
- LUONNONPUISTO ULKOILUREITTEINEEN MATKA KONTROLLISTA RALLIPAIKALLE ON KOHTUULLINEN
- MUISTA!
- VARAA RIITTÄVÄSTI AJOAIKAA
- KÄYTÄ AJOVALOJA
- VARO POROJA
- SÄILYTÄ TUR—VAL—LI—SUUS—VÄ—LI
- KÄYTTÄYDY KUNNON MOTORISTIN TAVOIN MAANTIELLÄ SEKÄ MYÖS RALLIPAIKALLA
- TURVALLISTA MATKAA
- TERVETULOA

Kirjokiven saunailta 8.-9.5.-82 Kirjokivessä

Perinteisen kevään rupattelun rinnalla on jälleen Ennakoivan Ajon Kurssi. EAK:n luennot lauantaina ja ajot sunnuntaina Torniomäen FK-radalla.

Kurssille osallistuminen ei ole ehto saunailtaan osallistumiselle, mutta suotavaa, sillä mottona on – Tunnethan vastuusi!

Ohjelmarunko:	pe 7.5.	klo 18.00 voit saapua paikalle
	la 8.5.	klo 11.00 EAK-luennot alkavat
		klo 14.00 Ruokailutauko
		klo 17.00 Kahvitauko
		klo 20.00 Vapaata keskustelua
su 9.5.		klo 7.00 Aamupala
		klo 9.00 EAK-ajoharjoitukset Torniomäessä alkavat
		klo 12.00 Evästäuko paikalla
		klo 15.00 Kahvitauko paikalla
		klo 18.00 Kotimatka saatuja neuvoja ja oppeja sulatellen

Eväistä peritään mk 10,—15,-/nahka. Muista kuluista huolehtii kerhomme. Kurssille ilmoittautumiset puheenjohtajalle kortilla 19.4.-82 mennessä. Pelkkään saunailtaan osallistumisesta ei tarvitse ilmoittaa ennakoon.

Lämpimästi tervetuloa!

Onko ruoho sen vihreämpää aidan tai aitan tuolla puolen?

Pyörien hinnat ovat aina ajankohtainen keskustelunaihe. Nyt kun Sorsan hallituksen aikoinaan säätämät 120 %:n himoverot ovat kuin pahaa unta enää on taas isojen pyörien myynti pysynyt kohtalaisissa lukemissa, hinnoista huolimatta tai niistä johtuen — ihan miten vain. Muuten-sama mies on taas hommissa. . .

Otetaanpa vähän esimerkkiä tai vertailua uusrikkaan öljysheikki Ola Olesenin maasta Norjasta. Tässä nyt ihan vaan esimerkiksi ja kaljakeskustelun pohjaksi Kawasaki-nimisten mopojen hintoja päämaahantuojan ilmoitukselta. Ne ovat ohjehintoja liikevaihtoveroineen eli sikäläisittäin lisäarvonveroineen. Kas näin:

Malli KE 100 maastopyörä maksaa 9600 kruunua ja kurssina 76 penniä käyttäen tulee sen hinnaksi mk 7 296.— Malli Z 250 C Standard väriltään sininen maksaa Suomen rahassa mk 13 680.) ja tyyppi Z 500 B Standard (punaisena tai hopian värisenä) on mk 2 0064:n arvoinen. Meilläkin jonkin verran levinnyt Z 400 G Standard näkyy maksavan mk 17 100.— värejä on punainen ja vihronen. Sitten malli Z 650 F joko standard tai sport on puolestaan hinnoiteltu mk 23 484.—:n arvoon, kun taas Z 650 SR Custom'in saa irti mk:lla 24 624.—

Isompiin päin mennessä isonee hinnatkin mutta niinhän se on muuallakin eikä vaan Norjassa, sano. Malli Z 750 L maksaa mk 27 816.— ja Z 750 P on mk 33 744.— lisänimi Super Touring ja Z 750 Turbo Super Sport on vielä hintaa vallan vailla, väri kuuluu olevan lentoalumiini. Yläpäästä vielä pari esi-

merkkiä loron lopuksi: Z 1100 Injection Super Sport niminen laite on saatavissa mk:n 37 392.— hintaan ja malli Z 1300 Super Touring hinnoitellaan Mk:aan 52 896.

Pelkkien hintojen vertailu ei tietenkään sano asiasta vielä läheskään koko totuutta. Tarvitsis vertailla palkkatasoa ja verotusta. Tai mitä vertailemista niissa on: kaikilla on aina liian pieni liisa tai liian korkeat verot, useimmiten vielä on nämä molemmat vaivat yhdistyneenä samaan henkilöön. No entäs sitten vakuutusmaksut ja bensanhinta? Silkkää verotusta ja korotusta täynnänsä oli maa kuin maa. Suomen vakuutusmaksujen päälle tuleva vakuutusmaksuvero on jo keksintönäkin surkuhupainen. Kaikesta huolimatta — Eläköön moottoripyöräily niin Norjassa kuin Suomessakin!

Nimimerkki Tarkkailija Oslost

Uudisrakennus edistyy. . .

Kirjeenkantajamme uudisoi omin silmin nähneensä miten NAKKILAN PYÖRÄ JA MOPO — nimisen mp-liikkeen melkomoinen kaksikerroksinen pyöräalan monitoimitalo on jo harjassa ja vähän enemmänkin. Osa tiloista on jo käytössäkin. Avajaiset on suunniteltu pitää toukokuussa, ilmoittelemme niistä sitten aivan erikseen. Silloin voimme sitten mennä pällistelemään esimerkiksi E.M.L.-sivareita ja paljon muutakin.

Jambo Keniaasta!

Tarkemmin Kakamegasta Läntisen provinssin pääkaupungista noin 1 500 metriä merenpinnasta.

Parin Suomessa vietetyn patterinlatausvuoden jälkeen olen taas ulkomailta kehitysyhteistyöprojektissa. Alue ja maa tähänastisista paras. Sijainti lähes puolentoistakilometrin koekeudessa tekee ilmastosta miellyttävän, vaikka päiväntasaaja onkin 30 km etelään. Päivälämpötila nousee +30° ja hiukan yli ja öisin tarvitaan huopaa +7—14°C eikä ilma ole kostean nihkeä edes sateella. Sateita riittääkin, sillä vuotuinen sademäärä on yli kaksi metriä. Kuivakausi rajoittuu marras-helmikuulle. Päätietyt ovat lähes kaikki asfalttia, joten sateet eivät pahemmin haittaa kulkemista, vaikka teräväsarmaiset reiät päällysteessä tulevatkin paremmin esiin sateen jälkeen. Ne kun on suureksi osaksi paikattu vain savella.

Ajoneuvojen onnettomuustilastoissa Kenia onkin maailman johtavia maita, ajoneuvojen määrään verrattuna. Muuta hengenvaarallista en ole maasta löytänyt kuin liikenteen Kukaan ei tunnut noudattavan liikennemerkkejä tai ryhmittymis- ja kaistaviivoja, saati nopeusrajoituksia. Liikennettä hallitsevat "matatut" avopakettiautojen laivoil-

le rakennettuine matkustajatiloiineen. Parhaimmillaan on matkustajia toista kymmentä. Näiden autojen suurin sallittu nopeus on 65 km/h, mutta lähes päivittäin saa lukea onnettomuuksista, joissa matatun kuljettaja menetti ajoneuvonsa hallinnan ja kahdeksan kuoli.

Kaiken muun seassa tietysti moottoripyörät. Yleensä afrikkalaisten ja valkoisten vapaaehtoisten pyörät ovat pieni kuutioisia enduropyöriä, kaikki japanilaiset merkit edustettuna. Nairobissa ja isommissa kaupungeissa näkee usein isompiakin pyöriä, melkein poikkeuksetta intialaissyntyisten Sikhien ajamina. Ohjaustankot on säädetty lähes pystyyn ja ajoasuja eikä kypärää näy. Sikkarit käyttävät turbaania ja ovat kypäräpakon ulkopuolella jopa Englannissa.

Nairobin kansainvälisillä messuilla viime syksynä oli ainakin kolme vuotta vanha Gold Wing yleisön kuulattavana ja sen he tekivätkin. Ihmismuuri ei viikon aikana hävinnyt sen ympäriltä kertaakaan.

Kilpaa pyörillä ajetaan lähes kaikissa totutuissa lajeissa. Suosituin on motocross, 6—14 vuotiaita riittää viivalle toista kymmentä, pääluokan ollessa 250 cc. Radat ovat normaalisti melko tasaisella maalla ja meikäläisittäin help-

poja veden syömiä uria täynnä. Ajajien varusteet taas toivat mieleen Suomen, sillä 99 % oli sinisaloja, yökoja ja yhdet kohot. Lomalla olevat eurooppalaiset crossi-tähdet ovat täällä ajessaan voitaneet kaikki mestarit puolta pienemmillä pyörillä. Laji on ainoa, jossa myös afrikkalaiset ovat kärkisijoilla mm. varapresidentin poika.

RR-ratoja on kaksi, joista toinen Nakurussa kasvaa horsmaa (vrt. Keimola) ja toinen Nairobissa on jäämässä konttiterminaalien alle. Kaikesta huolimatta on tänä vuonna tarkoitus ajaa usempi mestaruusosakilpailu. Kalusto on yleensä vanhaa tai vakiopyöriä, mutta henki kilpailuissa on hyvä.

Trialissa ajetaan myös mestaruudesta, ja ainakin näkemässäni vanhoin säännöin. Kalusto on myös kovin kirjavaa. Mukana on muutama täysiverinen trialpyöräkin.

Kilpailuja järjestävät englantilaiset ja intialaiset asiasta kiinnostuneet. Samoja naamona näkee niin auto- kuin moottoripyöräkilpailuissakin.

Oman perheeni moottorikalusto rajoittuu toistaiseksi vain Puch Magnum X pyörään ja välttämättömään pikku dieseliin. Kilpailuissa käyntiä rajoittaa (jälleen) syrjäinen sijaintimme kilpailukeskuksista. Nairobi on noin 420 kilometrin päässä ja noin seitsemän tunnin ajomatkan, tosi rasittavan sellaisen. Nairobi ja Kampala tie on raskaiden kuorma-autojen tukkima lähes kaikkina viikonpäivinä.

Tapasin muutama viikko sitten Nairobista tullessani kaksi tosi motoristia XT-500 Jammuillaan tulossa Euroopasta ja matkalla Etelä-Afrikkaan. Aikaa oli kovin vähän, joten varsinainen haastattelu jäi tekemättä. Haaveena on tuo matka ollut meikäläiselläkin, mutta

Myytävänä

HONDA XL 250 -74. Varusteet: 2 moottoria sis. mm. 302 cc sylinterin, nastarenkaat, etukate, iso tankki. Tied. Veli-Pekka Salo, puh. 90-253 775.

Uusi Nava NAHKAPUKU. Koko 44, sini, musta, puna, valk. 2-osainen. BMW R 75/5 täydellinen moottorin TIIVISTESARJA sekä KARDAANI-AKSELI (uusi). Tiedustelut: puh. 924-16 464 iltaisin.

SUZUKI GT 550 osina vm. -72. Puh. 90-385 713.

KAWA 1000 ZIR -79. Aj. 25 000. Virheetön. H. 26 500,- myös osamaksulla. Myyd. myös eritt. runsaat lisävarusteet. Puh. 957-24 437 Ese.

Löydetty

Vanamajalta löydetty talvikengät + sukat, kenellä jalkoja paleli talvirallin paluumatkalla soittakoon 90-327 688/ Antti.

Kerhopaitoja postitse

tilattavissa kassanhoitajan osoitteesta. Kerhopaita 60 mk + postikulut 7,50.

perheen takia olisi matka tehtävä sivarilla. Eletään toivossa.

Ajoterveisin
Juhani Vehnilä Alias Iivari
P.O. Box 774
Kakamega
Kenya



Talvirallisissa havaittua

Suoritusihmisiä:

Mitä yhteistä on motoristien talvirallilla ja Finlandiahiihdolla? Se ainakin, että kummankin suosio kasvaa, osanottajia on kaikista piireistä rajoja vetämättä, ja tänä vuonna kumpikin oli Hämeenlinnan seudun maisemissa. Yhdenmukaista kummallekin "massatapahtumalle" on, että osallistuminen

edellyttää yksilöllistä pystyvyysoetta arktisen talven olosuhteissa. Talvimoottoripyöräilijälle varmasti vaativampaakin kuin hiihtäjälle. Joskin hiihtäjän on harjoiteltava pääsuoritusta varten enemmän kuin motoristin. Motoristin fyysinen ponnistelu ei ehkä ole niin kovaa suorituskykyä vaativa kuin hiihtäjän, mutta koneen hallitseminen ankarissa pakkasolosuhteissa ja toisaal-

ta liukkaissa lumiolosuhteissa edellyttää suorituskykyistä ihmistä. Osanottajien kanssa jutustaessa usein ilmeni, että motoristit tuntevat talviralliin osallistuessaan ajotapahtuman — tulon ja kotiinpaluun — tärkeämmäksi vaiheeksi kuin itse rallipaikalla oleskelun. Kesäralleissa ei ajotapahtuma vaadi niinkään paljon suoritusihmistä ja puhtia, ellei ajella ihan Lapin perukoille saakka. Talviralliin osallistuminen on myös keksijäluonteisten suoritusihmisten tilitys, jossa koetaan itse kehitettyjen tai sovellettujen lisävarusteiden käyttökelpoisuutta. Talviralliin osallistumi-

nen merkitsee joka tapauksessa suoritusta, josta voi tuntea tyydytystä ja itseluottamusta. On siinä hiukan itserääkinkin sävyä. Sitähän on myös pitkänmatkan hiihdoissa ja maratoneissa, joiden osanotto kasvaa vyörymäisesti. Monet pitävät moista rääkkiä jopa mielettömänä jos heillä itsellään ei ole puhtia pyrkiä vastaaviin suorituksiin. Ilmeisesti hiven "hullunintoa" vaativiin suorituksiin tarvitaan. Mutta monella elämänalalla hiven hulluutta on elämän piriste ja mauste. Sallittakoon talvirallinkin osanottajille tämä "hullun suorituksen" ilo.

Kontrollissa nautittiin mehut ja jälleen tien päälle matkaa jatkamaan.



Yhteistoimintaa kerhojen kesken:

Järjestelyistä vastasi suomalaisen matkamotorismin aisapari MP-69 ja TFMK. Talviralli jos mikä on juuri järjestyneitä yhteistoimintaa yhteisen asian merkeissä. Osanottajamäärä on vielä sopivan kokoinen, että kaikki mahtuvat. Talvella ajavien perusjoukosta pääosa on kummankin kerhon jäseniä. Rallin alkuvalmistelut ja itse rallin hoito vaativat vielä järkevämpää suunnittelua ja onnistumista kuin kesärallin. Jos talvirallin koneisto pettää, siitä tulee helposti katastrofi. Epäonnistunut kesäralli voidaan kuitata sillä, et-

tä osanottajat häipyvät sillä hetkellä kun eivät halua jatkaa. Ulkomaansuhteidensa vuoksi Touring voi helposti hoitaa myös kansainvälisen osanoton. Kaikki merkit viittaavat siihen, että Keski-Euroopan "suoritusmotoristeista" yhä useammat ottavat haasteen osallistua "arktisen" Suomen ralliin. Ainakin mukana olleet parisenkymmentä ulkolaista antoi viitteen tulevas- ta. Ruotsalaisen ryhmän pojat olivat sitä mieltä, että varautukaa ensi vuonna saksalaispanoksen lisäykseen. He olivat käyneet Norjan Crystal-rallissa tammikuussa. Sen 150:stä osanottajasta 80 oli tullut Saksasta! Isäntäkansaa norjalaisia oli mukana vain kolmisenkymmentä.

Sivuvaunulliset olivat talvimatkaajien suosiossa.



Laavussa nukutun yön jälkeen on pyöräkin päässyt rakovalkean lämmittävään läheisyyteen.

Armeijan apu merkittävä:

Tämän, kuten edellistenkin talvirallien puitteita on helpottanut armeijan välineistön ja kanttiinin saanti huoltoa helpottamaan. Järjestäjät kyllä kertoivat, että telttojen saannissa oli tulla esteitä ja pitkällä tähtäimellä ehkä kerhot voivat joutua pohtimaan oman telttakaluston hankintaa. Sillähän olisi käyttöä kesäkokoonumisissakin. Ilmeisesti kerhojen johdon pitäisi enemmän pitää yhteyttä armeijan suuntaan. Heidän pitäisi korostaa sitä etua, minkä kriisitilanteessa antaisi motoristit, joilla on

talviajokokemusta ja siihen sopivaa välineistöä. Talvirallia voisi siten pitää eräänlaisena kertausharjoituksena, vapaaehtoisena sellaisena. Silloin armeija paremmin voisi lainata tarvittavaa välineistöä ja ruokahuoltoaan. Aliupseerikerhon maja oli varsin sopiva sisätukikohta saunoineen ja seurustelutiloineen. Myös ampumarata oli sopiva telttakeskitykselle.

Telttaelämää:

Puolijoukkueen telttakunnassa eläminen oli ennestään useimmalle tuttua intin ajoilta. Ja se, että jalkoja kuumittaa

ja päätä palelee. Kun tuli tehtyä useita-kin telttakerroksia, huomasi että siellä yksin tulleetkin joutuivat tutustumaan toisiinsa paremmin kuin kesäralleissa joissa eristäydytään omaan tai omiin piireihinsä. Syntyi telttakunnan "henki" joka eri teltoissa oli erisävyinen, riippuen minkäsävyinen perusjoukko oli sinne sattunut. Muutamissa oli vahvaa yleiskeskustelun sävyä, toisissa taas joku "sooloilija" — ei aina selväpääpiti muiden ylitse ulottuvaa showtaan. Telttakunnissa ihmisläheisyyttä ilmeisesti paransi se, ettei purkittua ohjelmaa ollut mukana, kukaan ei ollut tuonut stereoita tms. Ilmeisesti oli mukana myös hyvin ujoja tai yksinäisiä susia, jotka tunsivat teltassa pakollisen läheisyyden toisiin kiusallisena. Joka tapauksessa talvirallin "suljettu" telttaelämä merkitsee poikkeuksellista rallitapahtumaa. Teltan toverihenkeä varmaan tehostaisi se, että porukka joutuisi itse hoitelemaan kipinämikro-voimionsa. Se olisi yhteistoiminta- ja vastuukoe. Toisaalta etenkin pitkien matkojen päästä tullee pitäisi taata myös riittävä levon mahdollisuus.

Näin metsämiehen silmin katseltuna teltojen havuvalustan järjestämisessä tapahtui läheisen nuoren kuusikon tarpeetonta vahingoittamista.

Jotkut kaatoivat havuiksi rinnakkaisia puita, jota nuorena metsässä missään tapauksessa ei saisi tehdä. Poistettavat puut olisi pitänyt etukäteen leima-

Pakkasaamun kylmäkäynnistyskokeiluja.



ta. Järjestäjät huomasivat tämän liian myöhään, mutta perussyynä olikin se, ettei luvattua havu-uormaa saatu riittävän suurena. Kuluva talven poikkeuksellisen vaikeat metsätyöolosuhteet estivät suunnitellun havujen keräämisen. Tulevissa ralleissa tämä teltanalusten vauraus pitäisi tarkemmin hoitaa. Voi muuten tulla syyte metsän raiskauksesta.

Tanskalaisten avantouinti:

Helsingörin seudun "777" kerhosta oli kaksi urhoollista osanottajaa, eikä tuntunut tulevan vilu puseroon. Monien suomalaisten osanottajien kauhuksi ja ihmetykseksi jopa uivat avannossa ja kieriskelivät lumessa pari kertaa. Kaverukset Henning Rassmussen ja Kurt Hansen ovat ajelleet Suomessa kesäisin jo lähes 10 kertaa. Tämä oli ensimmäinen talvireissu ja pojat tuntuivat nauttivan kokemastaan. Vilkas Henning kertoili, että matkapyöräily on hänen kohdallaan: mitä ansiota työssä rakennuksilla ikkunoita ja ovia sovittaessa tulee, se pitkällä matkoilla Eurooppaa kierrellessä menee. Ei ole kertynyt rahallisia pääomia, mutta näiltä reisuilta on kertynyt "aivoihin kokemuksia ja sydämeen ystäviä", niinkuin maailmankiertäjä tämän määritteli. Danskipoikien jämyyttä osoitti se, että he rallista ajoivat Jyväskylän—Kuopion kautta Rovaniemelle. Pakkastahan oli rallin jälkipäivinä kolmisenkymmentä astetta. Mitäpä siitä, olivat tänä talvena kokeneet — 29 kotiseudullaankin.

Ruotsalaisryhmä:

Talviajon välineparannusten esimerkkeinä oli neljän ruotsalaispyöräili-

jän paljon valokuvatut talvimenijät. Karjalaista syntyperää olevat Horttanen veljekset käyttävät sivuvaunupyöräänsä jatkuvasti myös työmatkapyöränä. Ruotsalaistoverukset edustivat samanlaista maailmankiertäjämotoristien perusjoukkoa kuin tanskalaisetkin. Mutta Horttanen veljeksille isien kotimaa silti merkitsee vielä lomanviettopaikkaakin.

Pannoniat, Jawat, IC:t

Kun aputoimittaja on sitä ikäkautta, joka on aikoinaan nähnyt yli 100 000 työmatkakäyttöpyörän aikakauden, olisi odottanut 1950—60 lukujen pyörien osuuden olevan suuremman talvirallissakin. Ilmeisesti verraten suurilukuinen Jawa-kauden ja englantilaispyörien entistäjäjoukko ei lähde kokeilemaan käyntiä talvirallissa, kun heillä on riittävästi vaikeuksia käydä kesäkoontumisissakin. Talvirallissa varhaisempien — ympärivuotisten — käyttöpyörien osuus oli pieni. Johtava pannonianisti Matti Viro oli kunniakkaasti edustamassa suosikkiaan. Ajo Pihtiputaalta asti on melkoinen suoritus. Työmatka-pannonianistia edusti keskiuomalainen TVL:n mittamies, joka päivittäin ajaa kolmisenkymmentä kilometriä. Pistäytyipä pikavisitillä lähellä asuva Simo Hänninenkin 1920-luvun DKW:llään ja puettuna aidosti aikahistorialliseen asuunkin.

Tuli huomatuksi:

Sanomalehdistö tuntui verraten hyvin kiinnostuneen rallista ja useat toimittajat vierailivat paikalla.

P.S: Oliskohan syytä harkita, että talvirallin kontrolli olisi lähempää koontumispaikkaa?

Eero Mikkola

Japanilaiset mp-suunnittelijat:

Teemme sitä, mikä menee kaupaksi, emme sitä, mikä on mielestämme tärkeätä!

Amerikkalainen Motorcyclist -lehti julkaisi tämän vuoden tammikuussa neljän suuren japanilaistehtaan suunnitteluvastaavien haastattelut. Niistä ilmeni esimerkiksi, että turbo on vain välivaihe uuteen tekniikkaan siirryttäessä ja ettei sillä ole mitään mullistavaa vaikutusta moottoripyöräilyyn. Yli kolmetoistasatasia ei tulla valmistamaan, noin litra on katto. Uudet materiaalit, kuten hiilikuidut, niukkahiilinen tersä tekevät tuloaan myös matkapyöriin.

Suunnittelusta yleensä

Suzukin suunnitteluosaston apulaisjohtaja Etsuo Yokouchi, jonka käsialaa ovat mm. GS 1000 ja GSX 1100,

kertoo mp-suunnittelun kolmen lähtökohdan olevan heillä seuraavat: 1) asiakkaiden vaatimukset, joita ovat mm. teho, muotoilu ja ajo-ominaisuudet, 2) taloudellisuus ja 3) lainsäädäntö eri maissa, esim. melunormit ja pakokaasujen puhtausvaatimukset. Yokouchi väittää, että taloudellisuus eli arabit määräävät kehityksen suunnan.

Kawasakin tuotesuunnittelupäällikkö Yoshio Kawasaki (yllättäen) ja mallien Z 100 J ja GPZ 1100 päädisaineri Chris Kurishima kertovat, että suorituskyky on määräävin tekijä pyörän suunnittelussa. Kulutuksella ei ole väliä: Kawan ostaja ei ohjasta ratsuaan bensansäästömielessä.

Hondalta vastaili kysymyksiin tutkimus- ja kehitysosaston varapresidentti



Soichiro Irimajiri, jonka tekosia ovat esim. tehtaan 60-luvun voitokkaan GP-ajokit sekä meille tutut CB 900 F ja pit-sikansituutti. Hänen mukaansa Honda ei luo tulevaisuutta, vaan se luo Hondan. Toisin sanoen he pyrkivät myymään oikeita tuotteita oikeaan aikaan. Irimajiri väittää, että hän ei tiedä min-kälaisia on Hondia on kaupan vuoden tai parin päästä.

Teknillinen johtaja Kenjiro Emi ja kansainvälisen merkkintointiosaston Hiroshi Ikeuchi ja Hiroo Hotta tähdensivät, että Yamaha pyrkii valmistamaan sitä mitä kysytään, ei välttämättä sitä, mitä he pitävät tärkeänä. Yamaha tavoitteena on ohittaa tuotantoluvuissa Honda. Tästä osoituksena

kerrottakoon, että Hondan Irimajirin kertoessa Hondan olevan valmis heti tuottamaan turbottomia maantiepyörän moottoreita, joiden ominaisteho on yli 200 hv/l, Yamaha vastaa: 'Jos Honda väittää pysyvänsä siihen, me emme voi sanoa ettemmekö me pystyisi.'

Turbo

Nykyisen turbomanian vallitessa olisi luullut 'Suuren Nelikon' vannovan ahtamisen nimeen, vaan ei. Kuumeen aloittajan Hondan mukaan se on vain välivaihe matkalla uuteen tekniikkaan. Ainoaksi tosiasialliseksi turbon eduksi Irimajiri myöntää pienen kulu-

tuksen per suorituskyky. Turbokoneen monimutkaisuuteen hän toteaa, että eihän kukaan Ferrarin ostaja pelkää V-12 -moottorin monimutkaisuutta. Pieniin moottoreihin ei Honda turboa tule soveltamaan: pelkän ahtimen osuus pyörän hinnasta nousisi kohtuuttomaksi.

Yamahana Emi kertoo turbon rakentamisen syiksi yhtäältä teknillisen haastavuuden ja toisaalta asiakkaiden kiinnostuksen eksoottisia ejopelejä kohtaan. Emikään ei laita ahdinta kaikkiin pyöriin, varsinkaan pieniin. Yamaha pyrkii valmistamaan sellaisia turboja, jotka ovat kilpailijoita kevyempiä, taloudellisempia ja ilmajähdytteisiä.

Yokouchi Suzukilta kertoo turbolla olevan suuria ongelmia, jotka tekevät sen kalliiksi: lämpö on sen vihollinen numero yksi, nestejähdytys on poikaa. (Tosin Suzukin tuotantoturbo on ilmajähdytteinen). Myös öljynjähdytin tarvitaan. Yokouchi on toistaiseksi samaa mieltä kuin taannoin oltiin Detroitissa: kuutioita ei korvaa mikään. Siis helpoin tapa kasvattaa tehoa on tehdä iso mylly.

Kawasakin Kurishima väittää, että turboja valmistetaan vain imagen vuoksi. Sama pätee polttoaineen suihkutukseenkin, hän lisää. Kawasaki on ainoa tehdas, jolla on kokemusta turbojen sarjamyynnistä: muutama vuosi sitten Jenkeissä myytiin 2 000 kp ysi-Kawoja Russ Collinsin ahtimella varustettuna. Tehtaan mukaan hyrrä ei ole pyörässä läheskään niin tarpeellinen kuin autossa. Lisäksi se on kallis ja ostajia on loppujen lopuksi vähän.

Uudet materiaalit

Tällä hetkellä mp-suunnittelijoiden suurin pulma on painon vähentämämi-

nen. Yli 250-kiloista ajokkia pidetään liian painavana ollakseen ihanteellinen kaikissa oloissa ja tilanteissa. Uudet kevyemmät ja/tai kestävämmät materiaalit ovat eräs ratkaisu laihdutusongelmiin.

Suzuki-miehet vakuuttavat uusien erikoismateriaalien tulevan lujaa. Toistaiseksi ne ovat kalliita ja niitä käytetään vain tehdaskilpakoneissa, kuten esim. crossmallissa RH 81, mutta aineiden hinnat tulevat putoamaan. Yokouchi väittää, että vaihtamalla muutamia moottorin osia hiilikuituisiksi saadaan tämän päivän tekniikalla 800-kuutioisesta koneesta 100 hv tehoa. Tällöin yksikään rakenne ei heikkenisi. Kuitenkaan komposiittimateriaaleja ei tulla ensimmäiseksi käyttämään moottorissa, vaan mm. ketjusuolessa, lokasuojissa, sivukoteloissa ja sitten ehkä haarukoissa. Tehtaan GP-koneissa kokeillaan NASA:n kehittämää niukkahiilistä terästä, joka oli aluksi niin kallista, että sitä voitiin käyttää vain avaruusaluksissa. Nyt sitä kannattaa pultata kilpakoneisiin ja pian tuotantopyöriin, veikkaa Yokouchi.

Myös Honda pitää hiilikuitujen suurimpana ongelmana hintaa. Nyt hiilikuitu maksaa noin 250 mk/kg, mutta sen hinnan oletetaan putoavan puoleen muutamassa vuodessa. Mutta silti se olisi turhan arvokasta: pyörä, jossa olisi hiilikuitupyörät, maksaisi kymmeniä prosentteja enemmän kuin nyt. Toinen vakava ongelma on laatu: on olemassa korkealaatuista ja heikkolaatuista kuitua. Vain parempi kelpaa moottoripyöriin ja juuri se menee nykyään tyynni sellaisiin tarkoituksiin, joissa pennejä ei venytellä eli esim. suihkumoottorin turbiinien siiviksi. Muitakin komposiitteja eli CFRP:tä, FRM:ää ja boronia on tutkittu, mutta

toistaiseksi laihoihin tuloksiin. Honda NR 500 RR-pyörässä takajarrulevy on hiilikuituinen ja se toimii paremmin kuin metallilevy. Tosin se ei pidä kunnolla alle 65°C lämpöisenä eli se ei käy maantielle.

Yamaha ja Kawasaki eivät usko hiilikuitujen tuovan vallankumousta matkapyöräilyyn. Tehtaat ovat samaa mieltä Hondan ja Suzukin kanssa uusista materiaaleista.

Elektroniikkaa

Elektroninen suorasuihkutus ei Hondan mukaan tule valtaamaan markkinoita. Sen sijaan kaasuttimet kehittyvät heikkovirtatekniikan sovelutusten ansiosta kovasti. Muutenkaan lastut eivät mullista matkamotorismia, ainoastaan tekevät sitä miellyttävämmäksi. Huhutut tietokoneohjatut jousitukset eivät ole Hondan ohjelmassa. "Tietokone ei saa olla itseisarvo", sanoo Irimajiri. Lukkiintumaton jarrujärjestelmäkään ei ole hänen mukaansa markkinointikelpoinen hintansa vuoksi. Se nostaisi pyörin hintoja jopa 30 %.

Kawasakin Kurishima ei hänkään vanna EFI:n (=elektroninen polttoaineen suihkutuksen) nimeen. Sen sijaan mekaanisiin laitteisiin sovellettu puolijohdetekniikka tulee hallitsevaksi. Kahdessa vuodessa kaikissa pyörissä on samanlaiset monitorit kuin Yamaha Secassa ja Hondan V-nelosessa. "Kurishima puoltaa lukkiintumattomien jarrujen tärkeyttä ja markkinoille tuloa. Elektroninen automatiikka tunkeutuu jousituksen säätöön, varashälyttimet yleistyvät ja isoihin matkamalleihin asennetaan vakionopeussäätäjät eli cruise controlit.

Suzuki valittelee sähköisten vempainten kalleutta suhteessa niistä saa-

tuun hyötyyn. EFI ja anti-skid -jarrut ovat kokolailla turhia.

Yamahalla elektroninen instrumentointi on Seca -malleissa pisimmällä japsipyörästä. Ainakin toistaiseksi. Tehdas on hääriinyt viime aikoina tavoitteena tuottaa todella turvallinen moottoripyörä. Anti-skid -jarrut on havaittu tärkeiksi, mutta Emi muistuttaa, että pyörä ei saa olla pitkästyttävä. "Ihminen on paras jarruttaja", hän huomauttaa.

Moottorit ja joustot

Nykyhetken muotisana mp-alalla on Vee. Hondan uutuuksia pidetään tienäyttäjänä. Yamaha on tuonut hiljakoin myyntiin 1000-, 920-, 750- ja 550-kuutioiset veekakkoset. Suzukin veenelonon on huhujen mukaan ollut jo vuosia valmiina, mutta wankel-törmäilyt ovat liian tuoreessa muistissa ja uskallus uuteen aluevaltaukseseen on puuttanut. Myös Kawan veekoneista on huuttu.

750-kupiikkisten veenelkkujen lisäksi iso H aikoo pikapuoliin aloittaa uuden uuden 500-luokan veekakkosten teon. Ei ole tietoa tuleeko uutuukaudesta mahdollisesti CX:n korvaaja. Irimajiri uskottelee, että ovaalimännät tekevät tuloaan maanteillekin ja 200 hv/l on jo nyt saavutettavissa maantiepyörissä. Ja se ilman turboa. Hondan mukaan yli 100 hv koneilla ei ole tulevaisuutta, joten suurempitehoisiin mylyihin ei satsata ja yli litran pelit jäävät pois. CBX oli Hondalle pettymys, Irimajiri tunnustaa. Automaattivaihteen CB 750 A, jota kaupattiin 70-luvun puolivälissä oli niinkään pettymys, eikä tomaattia aiota enää herätellä henkiin. Sen sijaan ylin vaihde tullaan välittämään pitkäksi.

Vaikka suuri H ripustaa mallin jos

toisenkin takapyörän Pro-Link -joustimilla, myönnetään niilläkin olevan heikkoutensa: kuormituksen vaihtelut tuntuvat liikaa. Honda herättelee uteliaisuutta kertomalla täysin uuden mootorityypin, siis ei poltto-, eikä sähkömoottorin, vaan jonkun aivan uuden kehittelystä. Saas nähdä . . .

XS 1100 tulee jäämään Yamahan ainoaksi megapyöräksi. Hitto väittää, että yli 750-luokan kysyntä tulee hiljennemään. Vain Jenkeissä yli kolmevarttilla on suuri merkitys, mutta ei muualla. Vesijäähdytys on tärkeä matkapyörässä hiljaisen käynnin vuoksi, varsinkin jos on kate. Mutta se ei ole välttämättömyys. Me voimme täyttää hallitusten vaatimukset ilman vesivaippaakin. Meitä kiinnostaa enemmän kulutus', filosofoi Yamahan Ikeuchi. Yamahan YICS-tekniikalla on jo saatutettu 10 % polttoainesäästöjä. YICS:ssä ei ole liikkuvia osia, joten se on melko varmaa tekniikkaa.

Vaikka suuren maailman mp-lehdet kertovat Suzukin isoista veenelosista ja tehtaan edustajat kieltävät huhut jyrkästi. Sen sijaan suora nelonen tulee pysymään menestysiskelmäni vielä vuosia. Suznakin tulee keskittymään keskiluokkaan, 400 . . . 750-kuutioisiin.

Nykyään enduroiden ollessa nelitahisia 2-tahteisista mukavista matkapyörästä tunnettu Suzuki yllättää kertomalla, että 2-tahttinen ei ole kuollut. Kaksitahtitekniikkaa tutkitaan jatkuvasti ja tehdas saattaa milloin tahansa alkaa tuupata maailmalle suuria kaksitahtareita. Syy niiden valmistuksen lopettamiseen ei Suzukin mukaan ollutkaan USA:n tiukentuneet saastenormit, vaan se, että 4-tahttinen on nyt pop. Uuden tulemisensa yhteydessä 2-tahttinen tulisi olemaan pienijanoi-

nen ja ääneltään nelitahista muistuttava.

Kurishiman mukaan Z 1300 ei tyydyttänyt Kawasakia kaupallisesti eikä teknillisesti. Jättiläisen kysyntä ei ole ollut odotettua. Tekniset vaikeudet johtuvat lähinnä siitä, että iso pyörä tarvitsee ison katteen. Siten jäähdytys ei toiminut tarpeeksi tehokkaasti. Siispä suuri K ei ole kovin innostunut raskaiden megapyörien rakentamisesta. Sen sijaan veekakkosten kanssa on tehty töitä jo 6 tai 7 vuotta, tunnustaa Kurishima. Luokkiin 400 . . . 900 on luvassa kiukkuisia veekoneita. Eikä mitään nelosia, vaan kunnan twinejä. Kaksitahtilinjalle Kawasaki ei tule palaamaan. He hääräsivät 2-tahttisen, 3-sylinterisen, nestejäähdytteisen urheilupyörän kanssa viime vuoteen asti, mutta tuotannosta luovuttiin. Myös wankel-protoja on KHI rakennellut, mutta sittemmin hylännyt. Veenelosleikkiin Kawasaki ei ole halukas oitis lähtemään.

Suuntaviivoja

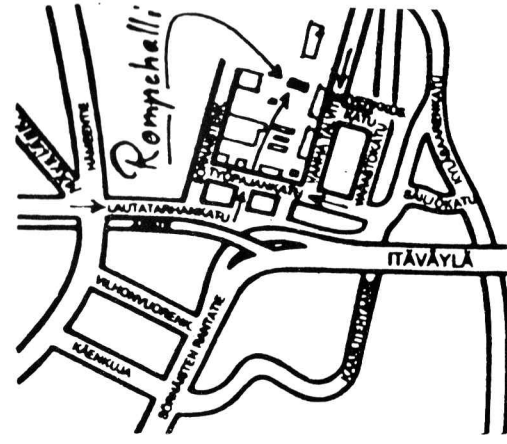
Yleinen suuntaus kaukoidässä näyttää olevan kevyempään päin. Hieman pienemmät ja paremmin ajettavat pyörät ovat nyt kuumaa kamaa. Kaikki satsaavat luokkiin 400...900. Uudet materiaalit ja elektroniikan sovellutukset tulevat olemaan ne keinot, joilla pyörästä saadaan ajettavampia, turvallisempia, kevyempiä ja ennen kaikkea myyvämpiä. Toisaalta lyhytnäköisesti varaosatoimitusten puutteellisuus tunnustetaan avoimesti Japanissa. Ei ole edes tarkoitusta tuottaa vuosikausiksi varaosia malliin CBXGLKZGSXJ 1100 Classic Custom DeLuxe Turbo.

Veteraanimoottoripyöräklubi 5. OMPILPÄIVÄT

JÄRJESTÄÄ

Eli ostomyynti- ja vaihtopäivät

H E I S I N G I S Ä lauuantaina huhtikuun 3. päivänä 1982. Paikka on sama kuin jo kahdesti aikaisemmin eli **KUKKAHALLI** ja osoite Työpajankatu 2 (katso karttaa!) Kelloaika 10.00 - 15.00. Kahvia, käänttyä ja kerhon krääsää on tyrkyllä taas kuten ennenkin. Pääsymaksu vierailta 10:--; VMPK:n vuoden 1982 maksetun jäsenmaksukortin esittävilta 5:--. Tervetuloa taas porukalla!



Omistatko italialaisen moottoripyörän?

15.—16.5.-82

järjestetään italialaisten moottoripyörien omistajille oma kokoontuminen.

Paikalle saat tulla minkä merkkisellä, ikäisellä tai kokoisella italialaisella pyörällä tahansa.

Mikäli tunnet asian omaksesi, ota pikaisesti yhteyttä, viimeistään maaliskuun loppuun mennessä.

Esko Ahonen tai
Jokue
47400 Kausala
puh. 951-61733
Markku Hirvonen
Kallioniementie 25 A 1
45200 Kouvola 20
puh. 951-12 14 12

**PS. "SCUDERIA LAVERDA FINLANDIA" -KERHO
PERUSTETTU.
LAVERDAN OMISTAJA OTA YHTEYS MARKKU
HIRVOSEEN.**

