

JOUKKO
JULKAISI

HUUHTANEN REIJO
PALLASTUNTURINKJ 5B7
01280 VANTAA 28



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 2 MAALISKUU 1983

MP-69 etappi ajo



21.-22.5.-83

Ilmoittautuminen AhmoVaaran Unionilla lauantaina klo 11.00–13.00. Jos haluat, voit tulla jo perjantaina 20.5. Olemme järjestäneet yöpymismahdollisuuden Varparanan leirikeskuksesta. Alueella on sauna ja kioski. Ruokailua ei ole. Vuodepaikkoja on rajoitetusti, ota oma teltta. Vuodepaikat maksavat 10 mk/yö ja telttapaikat 5 mk/yö, sauna sisältyy hintaan.

Lauantain ajoreitti kiertele Pohjois-Karjalan vaaramaisissa ja on pituudeltaan n. 200 km. Yksi etappi maksaa 5 mk/hlö. Ajelun jälkeen voivat halukkaat yöpyä Varparanalla. Lisätietoja antaa Kai Puhakka puh. koti 973-731 353 työ 973-21 321.



N:o 2 maaliskuu 1983. 14. vuosikerta.

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

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

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.:n hallitus

Puheenjohtaja

Jaakko Laurila
Isokaari 29 F 34
00200 Helsinki 20
Puh. 90-678798

Varapuheenjohtaja

Matti Lehto
Satamakatu 8 C 26
33200 Tampere 20

Sihteeri

Jäsenasiat
Markku Ahonen
Tulikallionkatu 4 B 53
15170 Lahti 17

Kassanhoitaja

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

Kerhoisäntä

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

Varajäsenet

Guy Wikström (NMR)
Virkatie 2
05100 Vantaa 51

Keijo Lumme (EAK)

Paronintie 1 B 14,
31600 Jokioinen

Raila Rinne
Ollintie 5 A
86800 Pyhäsalmi

Jouni Valkeejärvi
Satamatie 1
35700 Vilppula

Päätöimittaja

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

Toimittajat

Eero Mikkola
36160 Siitama
Taavi Hiltunen
Opiskelijankatu 4 C 160
33720 Tampere 72

Jussi Pursiainen
Paarnoori
28680 Pori 68

Kerhon postisiirtotili
numero on KO 426 781-0

Pankki:
SYP Kouvola Kauppatori
Tili n:o 233221-323

Porvoo 1983 — Oy Uusimaa

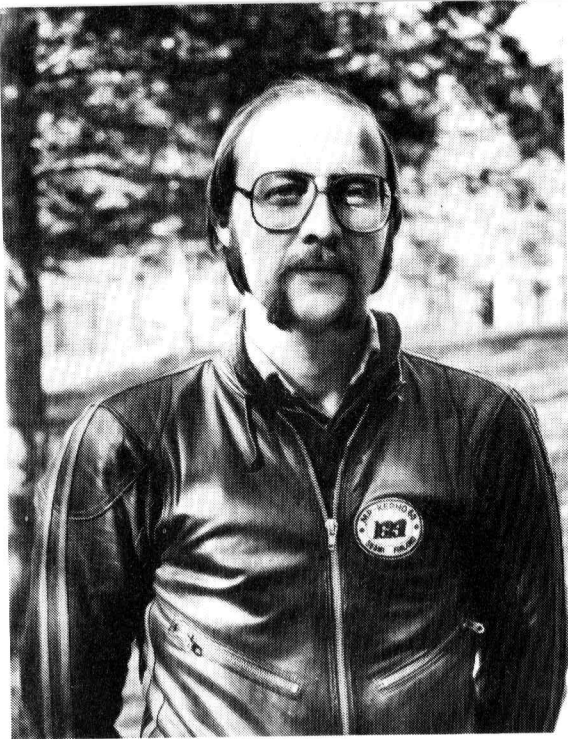
Motoristin

seuraava toukokuun numero ilmestyy touko- kesäkuun vaihteessa. Kyseiseen numeroon tarkoitettua aineistoa tulee olla toimittajalla 04.05.-83 mennessä.

Kerhomerkillä varustetun

collegepaidan

voit tilata kassanhoitajalta joko kirjeitse tai puhelimitse. Paidan hinta on 70,- mk + postikulut.



Puheen- johtajan palsta

"Viisas viisastuu ja tyhmä tulee tyhmemmäksi"

Matkailukauden tullessa kevään myötä yhä ajankohtaisemmaksi kannattaa pitää mielessä tuo jonkun viisaan italialaisen lausuma suuri totuus

matkailijoista eli turisteista. Hyvin suunniteltu matka nähtävyyksineen ja tutustumiskohteineen rikastuttaa ja avartaa varmasti vähintään yhtä paljon kuin pelkkä nopeus- ja kilometrimittariin tuijottaminen tyhmentää. Sama pätee muuhunkin henkilökohtaiseen esiintymiseen ja käyttäytymiseen vierailuilla paikkakunnilla. Matkailiaan siis asiallisesti ajeltiinpa sitten naapurikirkonkylässä tai supervallan pääkaupungissa.

Mutta siirrytäänpä aiheesta toiseen edelleen kuitenkin otsikkoa sivuten. Moottoripyörien liikennevakuutusmaksut nousivat taas parikymmentä prosenttia eli vanhat velat painavat edelleen päälle. Luonnollisesti mukana on myös yleisten taloudellisten tekijöiden aiheuttamaa hinnankorotuspainetta, mutta silti 20 % korotus tuntuu kovasti suurelta, kun huomioimme moottoripyöriäilijöiden viimeaikaisen vahinkokehityksen. Mopoilla ajettut kolarit keräävät painolastia väärään vaakakuppiin. Nykyisen käytännön mukaisesti me raahaamme omissa, toivottavasti yhä pienenevissä, onnetto-

muustilastoissamme myöskin mopoilijoiden aiheuttamia tai heille aiheutuneita vahinkolukuja. Tämä on yhtenä jarruna sille, että saisimme vakuutusmaksut kääntymään laskuun tai edes pysähtymään. Ei sillä, etteikö omissa ajotavoissamme ja liikennöimisissämme olisi edelleen parantamisen varaa. Oppia ikä kaikki, ja niinpä Pohjoismaisen liikenneturvallisuusvuoden kunniaksi pyrimme tehostamaan EAK-koulutusta entisestään.

Jäsenistössämme olevat EAK-kouluttajat ovat kutakuinkin kartoitetut, ja kevään kuluessa tapahtuvan yhteisen neuvottelun myötä voidaan rakentaa koko hommaa selkiinnyttävät puitteet ja toimintasuunnitelmat tälle koulutustoiminnalle. Kun tähän EAK-toimintaan saadaan tietty tavoitteellisuus ja systematiikka, niin sen myötä pystymme tarjoamaan tätä kurssimahdollisuutta kaikille sitä haluaville motoristeille ja mopoilijoille. Ja vasta silloin, kun tämä kurssi on jokaisen halukaan ulottuvilla lähes hänen haluamaansa aikana ja lähes hänen haluamalaan paikkakunnalla, niin silloin voimme odottaa huomattavasti nykyistä aktiivisempaa osanottoa. Ja pitkällä tähtäimellä alenevia vakuutusmaksuja.

Vielä muutama sana kerhon tapahtumista. 5.-6.3. pidettäväksi suunniteltu Talvitapahtuma peruutettiin. Tämä sinänsä varsin kannatettava urheiluhenkkinen tapahtuma on lähes koko olemassaoloaikansa potentiaalinen vähyys. Tämän vuotiseen tapahtumaan ilmoittautui muistaakseni seitsemän henkilöä. Ilmeistä on, että tätä tapahtumaa ei tulla jatkossakaan järjestämään, tai ei ainakaan tässä muodossa. Mitä yleensä tulee näihin kerhon tapahtumiin, niin ei meidän pidäkään olla niin vanhoihin kaavoihin kangistu-

Talvirallin järjestäjät haluavat esittää

parhaimmat kiitoksensa

kapteeni Antti Nuorivuorelle Parolanummelle hyvästä avusta telttä-asiasa!

BMW-aiheinen uutinen

Näitä maanmainioita baijerilaisia kulkupyöriä on alkanut 1.3.1983 lähtien myydä ja huoltaa Nakkilan Pyörä ja Mopo-niminen mp-alan monitoimitalo. Osoite on 29250 Nakkila, ja puhelin 939-72 790.

Tervemenoa siis neuvottelemaan matkapyörän ostosta. Riisimopoja ja paperirahaa otetaan vaihdossa vastaan.

neita, että vuodesta toiseen punneramme sellaisen tapahtumien kanssa, jotka eivät kertakaikkiaan vedä väkeä. Kerhon tapahtumat eivät ole mikään itsetarkoitus, vaan ne ovat osa kerhon toiminnasta. Toisin sanoen, kun henkilö kysyy, että mitä tämän kerhon jäsenyys hänelle tarjoaa, niin hän haluaa kuulla niistä eduista ja eri toimintamuodoista, joihin hän pääsee osalliseksi. Jokin tapahtuma pelkkänä nimenä ei kerro hänelle välttämättä mitään. Eli koetetaanpa juonia taas jotakin uutta. Antaa tulla ehdotuksia.

Jaa-a, eipä tässä kummempia tällä erää - toivottavasti tapasimme MP-näyttelyssä.

Hyvää kevättä.



MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.



Pöytäkirja

Hallituksen kokous Salpakankaalla
12.12.1982

Kokouksen puheenjohtaja: Jaakko Laurila

Kokouksen sihteeri: Markku Ahonen
Läsnä seuraavat henkilöt:

Jaakko Laurila

Pekka Voutilainen

Markku Ahonen

Pertti Saarenheimo

Guy Wikström

Jouni Valkeejärvi

1. Puheenjohtaja avasi kokouksen ja toivotti kaikki paikalla olevat tervetulleiksi.

2. Kerhon nimissä lähetettävät joulutervehdyksien osoitteet käytiin läpi. Kortit lähettää Pekka Voutilainen.

3. Talvirallin tiimoilta ei kuulunut mitään uutta.

4. Päätettiin tilata kerhoesitettä, jonka pääsuunnittelusta vastaa Jaakko Laurila.

5. Pekka Voutilainen kertoi kirkkopyhän järjestäjän Rauno Vilkon terveiset, järjestelyt ovat kutakuinkin valmiit.

6. MP-näyttelystä valittiin alustavasti näyttelypaikka ja Jaakko Laurila hoitaa asiaa eteenpäin. Paikanpäällä tullaan järjestämään myyntiä mm. kerhopaitoja, merkkejä ja tarroja. Näytelyilmettä tullaan muuttamaan.

7. Matkakuluja korvattiin seuraavasti:

Jaakko Laurila 77,-

Guy Wikström 60,-

Pekka Voutilainen 35,-

Pertti Saarenheimo 85,-

Jouni Valkeejärvi 25,-

8. Puheenjohtaja päätti kokouksen ja toivotti kaikille hyvää kotimatkaa.

Jaakko Laurila

Puheenjohtaja

Markku Ahonen

Sihteeri

PÖYTÄKIRJA

Hallituksen kokous

Salpakankaalla 09.01.1983.

Kokouksen puheenjohtaja: Jaakko Laurila

Kokouksen sihteeri: Markku Ahonen
Kokouksessa läsnä:

Jaakko Laurila

Pekka Voutilainen

Markku Ahonen

Pertti Saarenheimo

Keijo Lumme

1. Puheenjohtaja avasi kokouksen ja toivotti paikalle saapuneet tervetulleiksi.

2. Keijo Lumme kertoi viimeiset kuulumiset Talvirallista. Polttopuut on järjestetty, kilpailu- ja pal-

kintoasiat kunnossa, ilmoittautumislomakkeiden ym. painotuotteiden painatusasiat kunnossa ja mahdollinen ohjelma on vielä suunnitteluvaiheessa.

3. Talvirallin ruokailu on niin ikään hoidossa ja muona on perinteistä, energiapitoista ja sitä on riittävästi. Lumme huolehtii myös tapahtuman järjestäjien vastuuvakuutuksesta ja julkisen sanan sekä poliisin informoimisesta.

4. Pekka Voutilainen kertoi tarrojen painatuksen suoritettuna sekä Talvirallia että Kontiota varten.

5. Voutilainen lupasi myös huolehtia Talvirallin yhteydessä tapahtuvasta kerho-, ralli- ym. merkkien myynnistä ja lupasi myös tuoda paikalle erilaisia lämpimiä kerhopaitoja, joita hän kaupittelee sopivaan hintaan niitä tarvitseville.

6. Lumme kertoi, että EAK-kouluttajia on ilmoittautunut tähän mennessä varsin niukasti, ja hallitus toivookin kaikkien kouluttajien ilmoittautuvan lähiaikoina. Korostettakoon, että tarkoituksena on alustavasti kartoittaa jäsenistösämme olevien kouluttajien määrä – pakkotyökomennuksia ei ole odotettavissa.

7. Laurila yrittää mahdollisuuksien rajoissa saada uuden kerhoesitteen jo Talviralliin ja viimeistään MP-näyttelyyn.

8. Keskusteltiin MP-näyttelyssä tarvittavasta rekvisiitasta ja sen kuljuksesta. M. Järvi Oy, Silkkiset Oy ja Aurayhtiöt ovat esillä osastollamme ja maksavat osan näyttelystä aiheutuvista kuluista.

9. Matkakuluja korvattiin seuraavasti: Jaakko Laurila 77,00 mk, Pertti Saarenheimo 100,00 mk, Pekka Voutilainen 30,00 mk.

10. Puheenjohtaja päätti kokouksen.

Jaakko Laurila Markku Ahonen
Puheenjohtaja Sihteeri

Pöytäkirja

Hallituksen kokous Forssassa
20.2.1983.

Paikalla olivat: Jaakko Laurila matkakorvaus 95.00 mk, Keijo Lumme –, Pertti Saarenheimo 110.00, Jouni Valkeejärvi –, Guy Wikström 50.00, Pekka Voutilainen 120.00.

Kokouksen puheenjohtajana toimi J. Laurila, sihteerinä P. Voutilainen.

1. Pj Laurila avasi kokouksen ja toivotti läsnäolijat tervetulleiksi tilaisuuteen ilmaisten samalla mielipiteenään, että enemmänkin väkeä olisi paikalle mahtunut keskustelemaan muunmuassa MP-83 näyttelyyn liittyvistä asioista.

2. K. Lumme antoi nyt tiedossa olevien seikkojen perusteella selvityksen Talviralli -83 tiimoilta. Talous ei vielä ole aivan loppusaldoa myöten valmis, koska muutamia asiaan vaikuttavia laskuja on kerholle tulematta. Suoraan kentältä kuulutuna tapahtuma sai ehdottoman myönteiset arviot, ennakoilmoittautuminen sitä seuraavine ajo-ohjeineen tunnustettiin hyväksi ja toimivaksi, majoituksen järjestely, yökipinä, riittävät ja lämpimät sisätilat sekä kohtuuhintainen kanttiini oli hyvää.

3. Keijon esityksestä kokous päätti kerhon kustantavan aktiivisesti Talviralliin järjestelyissä mukana olleille saunamakkarat maalishuhtikuulla pidettävään saunailtaan.

4. Talvitapahtuma on peruutettu osanottajien vähyden vuoksi, ja jo il-

moittautumisensa hoitaneille rahat palautetaan.

5. Perheralli -83 pidetään samassa tarkoitukseen hyvin soveltuvassa paikassa Nastolassa ja ajankohtakin on sama kuin vuosi sitten. Kerho maksaa tapahtuman kulut ja m. Sanin keräämä symbolinen ilmoittautumismaksun tuotto käytetään paikalla olevien lasten ilahduttamiseen. Muistanpa että kesällä -82 lettuja oli valtavasti, mutta kyllä niitä syötiin!

6. Oulu tiedottaa: Kontiorallipaikan vuokrasopimus on allekirjoitettu.

7. 27.8. Keijon porukan järjestämään ST-ajoon nimeltään Jätjän Wenkura toivotaan mahdollisimman runsasta osanottoa, vaikkakin Keijo erään tunnetun valtiomiehen sanoja lainaten lupailikin osanottajille ”verta, hikeä ja kyyneleitä, sekä suopätkillä pyörän kantamista.” Onneksi Keijo on huumorimiehiä.

8. Keijo on saanut EAK-kouluttaja ilmoituksia jo täyden tusinan, ja tästä syystä katsottiin sopivaksi järjestää jo huhtikuussa seminaari, jossa kerhon hallitus sekä kouluttajat yhdessä suunnittelevat koulutuksen laatua ja laajuutta tulevaisuudessa. Aika ja paikka ilmoitetaan asianosaisille myöhemmin henkilökohtaisesti.

9. SMC-kalenterit ovat tilatut ja Guy hoitaa käytännön jakelutoimet heti kun tavara on kerholla, huhti-toukokuussa todennäköisesti. Kalenterin tilaaminen hoituu käytännössä siten, että tilaaja maksaa kerhon pankkitilille summan joka on 15.00 mk/per kalenteri postikuluneen ja saa sen jälkeen kalenterin lähestulkoon paluupostissa. Kirjoittakaa nimenne ja osoitteenne selvästi maksulappuun, kiitos. Omakustannushinnasta johtuen

Myytävänä

”Toistaiseksi moottoripyörättömään kauteen siirtymisen vuoksi myyn rakkaan kulkupelini HONDA CB 750 vm.-73. Syynä viime vuosien vähäinen ajokertymä. Pyörä on hyvässä kunnossa, ajettu ainoastaan n. 37 000 km. Lisävarusteena Graven -sivulaukut. Jukka Vesanto 39700 Parkano puh. 933-2498 varmimmin viikonloppuisin.”

Halutaan ostaa

Ostetaan! KAWASAKI 750 72-74.
Puh. 957-62094.

Vähän ennen hirvenmetsästyskauden alkua muuan mies tuli tapaamaan erästä metsästysseurueen jäsentä.

— Muistatko, että viime vuonna ammuut minua näihin aikoihin vahingossa?

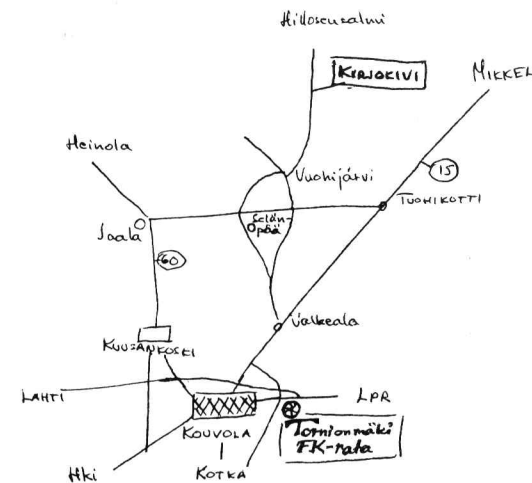
— Kyllä, mutta sinähän olet jo saanut 300 markkaa vahingonkorvausta.

— Olen, olen, mutta kohta on taas metsästysaika, ja minä ajattelen, että — miten olisi — voisinko saada hiukan ennakkomaksua?

kalentereita postitetaan ainoastaan kerhomme jäsenille. Kalentereita on vain pienehkö koe-erä.

10. Kokous päätettiin.
Jaakko Laurila Pekka Voutilainen

Kirjokiven Saunailta 7.-8.5.-83



Saunailta motoristille on kuin Juhannus suomalaiselle!

Taas on ajastaikaa vierähtänyt ja tarinanjuurta keräytynyt. Siispä Kirjokivelle.

AJO-OHJE:
Katsa tarkemmin GT-3, jos haluat tutkia pienempiäkin polkuja.

Keväisen rupattelun rinnalla on taas EAK, jonka luennot la ja ajo-harjoitukset su.

Kurssille osallistuminen ei ole ehto saunailtaan osallistumiselle.

Lauantai-illaksi on luvassa visio-viihdettä ja sunnuntaiksi keikistelykoneita Tornionmäen säkkyräiselle radalle.

Kuluista huolehtii kerhomme. **Kurssille osallistuvat!** Lähettäkää postikortilla ilmoitus tulostanne EAK-vastaava Keijo Lummelle, osoite etuaukeamalla. Kurssi ei maksa mitään extraa!

Ohjelmarunko:

pe 6.5. klo 18	voit saapua	su 8.5. klo 7	Aamupala
la 7.5. klo 11	EAK-luennot alk.	klo 9	Ajoharjoitukset
klo 14	ruokailutauko		Tornionmäessä
klo 17	Kahvitauko	klo 12	Evästauko
klo 20	Vapaata keskustelua	klo 15	Kahvitauko
	Ohjelmaa	klo 18	Kotimatka

TERVETULO!



Ennen Talvirallia muutamat Pirkanmaan matkamotoristit tekivät koeajelun perinteelliselle Monday Group-nuotiopaikalle Siitaman Jokijärvelle. Pakkasta oli -22. Ahti Kulmala (oik.) ajelee kokeneesti Bemarillaan joka päivä talvellakin, mutta Matti Larille ja Kari Hanskille koeajelu ennen Talvirallimatkaa oli tarpeen.

Valmisteluja

Talvirallisissa käynti ei ole keltanokkaiselle talvikuskille mikään yksinkertainen juttu. Jo ajovarusteiden valinnassa täytyy käyttää harkintaa ja kekseliäisyyttä. Samoin vuodenaika vaatii oman ajotekniikkansa. Useinkaan kesäpyörää ei voi/uskalla/viitsi ottaa kylmään kyytiin.

Kampeita

Hyvässä ajoin, ennen Joulua, otin yhteyttä tuttuun moottoripyöräkauppiaseeseen kysyäkseni ehtoja, joilla hän vuokraisi jonkun vaihtopyöränsä talviralliviikonlopuksi. Homma paljastui odotettua helpommaksi: hän lupasi lainata – siis ei vuokraa – lähes uuden

vm. 76 CZ 250 Sport-pyörän, joka kahden sylinterin ja 17 hevosvoiman siivittämänä kiidättäisi Lettipäätä ja minua halki hämäläismaisemien Tammelaan. Ja minä kun ehdotin vain sitä satapiikin Setsiä . . .

Ajovarusteiden hankinta ei ollut kaikilta osin yhtä helppoa. Itselleni sain hankituksi kunnan barbourit entisiltä (?) aktiivimotoristiveljeksiltä, mutta löytää ihastuttavalle morsiamelleni Lettipäälle ajopuku ja jalkineet! Onneksi tuttavapiiristä ilmaantui uhrimme kohtalaisen pienikokoinen pilkkimisen harrastaja, jolta kaappasimme tylysti tämän rakkaimman vaateen, pilkkihaalarin. Hähää! Vielä, kun vähin äänin vohkimme äitimuorin liian suuret kumisaappaat, niin jo alkoi Lyydiä kirjoittaa.

Sitten vain 90 mk Voutilaiselle, ja tuota pikaa paluuposti toi pari keltaista lappua, joissa oli ajo-ohjeet perille.

Ajamaan

Helmikuun 1. päivänä, rallia edeltävänä tiistaina, noudin CZ:n sopimuksen mukaisesti. Näin sain muutaman päivän aikaa harjoitella talviajtoa.

Kotimatalla Lempäälästä Skandinavian suurimman sisämaakaupungin Suomen suurimpaan satelliittikaupunkiin vain yksi T-risteys meni pitkäksi. Onneksi ajoin T:n vaakasuoraa viivaa, sen yläreunaa, pitkin. Muutoin liukaan kelin ajo ei vaikuttanut ollenkaan niin hurjalta, kuin olin etukäteen kuvitellut. – Tietenkään Setsissä ei ollut nastoja, mutta sen sijaan oivalliset Barum-kesärenkaat.

Kylmäkään ei pahemmin vaivannut. Ajovaatetuksena pidin puuvillakerrasta, villahousuja, toista puuvillapaitaa, villapuseroa, lämpövuorillista nahkapukua, tikkivuorista seurapuseroa

ja barboureja. Jalat uhmasivat viimaa reiluissa kumisaappaissa, joiden sisällä sopiva määrä villasukkia sekä pohjalliset. Kädessä pidin pitkävartisia nahkaisia työrukkasia sisustettuina reiluilla lapasilla. Kypärän alla oli kypärähuppu.

Vaikka Setsiä ei ollutkaan varustettu minkäänlaisella purjeella, ainoastaan moottoritiellä päästellesäni tien kuivaa kohtaa myöten ylitiöpäistä 85 km/h nopeutta alkoi vilu hiipiä hitaasti mutta varmasti käsiin ja varpaisiin. Kyläiteitten 40 . . . 65 km/h vauhteissa riitti kuopissa ja mäissä sekä tietyistä mutkissa puuhaa lämpimiksi.

Yösijan pyörälle sain motoristiystäväni Koohoon tallista 10 minuutin bussimatkan päästä. Lähiön kerrostalon pihalle ei tällaista aarretta uskaltanut talviyökseksi jättää.

Perjantaina, helmikuun 4. päivänä, kävimme Koohoon kanssa rivakalla muutaman kymmenen kilometrin lenkillä. Kaverini omalla nastarenkain varustetulla muovi-Tuutillaan ja minä Ceske Zavody Motocykle-verstaan vientituotteella.

Alku sujui kommelluksitta. Kuiva asfaltti piti baarumin alla, aurinko paistoi ja kaikki kävi hyvin.

Vaan eipä aikaakaan, kun Aitolahden tien pinta kävi jäisemmäksi. Samalla visiirini huurti vähän liikaa, ja aion kääntyä vasemmalle muuan keskikaljabaarin pihaan neuvonpitoon ajokumppanin kanssa.

Vilkuu päälle, moottorijarrutusta, pienen pieni kallistus vasemmalle ja hups! Ensin ei pitänyt etupyörä, sitten lipsui jalka ja seuraavaksi luisti takapyörä. Samassa havaitsin liukavani täysin hallitsemattomasti viistosti tien yli

baarin pihaa kohti. CZ pakeni metrin edellä.

Loppujen lopuksi pysähdyttiin. Ei ruummillisia vammoja, totesin. Äkkiä Setsi pystyy: ei suurempia vahinkoja, vain takavilkussa vähän naarmuja. Tässä vaiheessa Koohoota ja minua alkoi naurattaa.

”Sehän on Setti. Johan on kova peli. Tommosella määkin ajoon nuarempana. Oottekste menossa Päijänneraliin? Tairatte olla manselaisia? Huanosti ois käyny jos ois tullu auto vastaan. Tässähän on rumpujarrut”, kuuluivat hyvän nousuhumalan saavutaneiden baarista tulleiden sosiaalisesti työrajoitteisten kommentit erikoislaatusen tapahtuman tiimoilta.

Turhan kauan emme soittoruokalan pihamaalla vanhentuneet, vaan tusinan rivakan käynnistysyrityksen jälkeen syöksyimme Setsi & minä edellä sekä muovi-Tuutti & Koohoo perässä tien päälle.

Olimme sopineet ajavamme pikkupätkän kunnon valtatietäkin, jossa pääsi kokeilemaan miltä kesäisemmät ajonopeudet tuntuvat pakkasella. Ja mikäs siinä. Hyvin taittui oma matkani ajoittaisella 95 km/h mittarinopeudella. Honda-kuski sen sijaan valitteli jälkeensä, että oli jostain kumman syystä joutunut ajamaan ihmeellisesti tielle ilmaantuneessa sinisensävyydessä sumupilvessä. – Tais nähdä näkyjä, luulisin.

Loppuosa lenkistämme kulki pieniä teitä pitkin kummemmista ihmeistä, mitä nyt eksyskelin erälle suurelle somarontulle.

Ja sitten kaksipäällä

Iltapäivällä kävimme Lettipään kanssa kokeilemassa miltä meno maistuu. Hyvältä maistui. Vaikka kyytiläinen istuikin ensimmäistä kertaa elämässään talvella moottoripyörän perässä ei kuulemma kylmä tullut yhtään. Eikä hän edes tunnustanut, että olisi kymmemmin pelottanutkaan.

Setsin ajo-ominaisuudet eivät kyyditettävästä huolimatta heikentyneet mitenkään kohtalokkaasti. Jarrut pitivät edelleen tasaisen heikosti eikä takapäänkään pohjannut kohdalle sattuneissa montuissa. Mikä tärkeintä, voimaa piisasi myllyssä.

Enää oli jäljellä tankkaus, pyörän ajo talliin ja ryhtyminen odottamaan seuraavaa aamua, jolloin pääsi lähtemään Tammelan suunnalle.

Iso Viile



Talviralli-83

Talven-83 'hurmahenkien kuurapartojen miittinki' pidettiin Tammelan seurakunnan omistaman Käitalammin leirikeskuksessa helmikuun ensimmäisenä viikonloppuna. Satakolmekymmentäviisi osallistumismaksun suorittanutta saapui Keijo Lummeen luotsaamien jokioislaisten & kerhoisin ju-nailemaan kokoontumiseen. Lämmin-tä majoitustila, pullakahvia, paparia, nuotiotulia ja aamupuuroa riitti kaikille. Harva, jos kukaan, lie lähtenyt pettynään kotimatalle.

Uutta

Kaikki kehittyi ja uudistuu; niin Talvirallikin.

Tänä vuonna kokoontumispaikka ei aikaisempien vuosien malliin julkaistu kaiken kansan tietoon etukäteen, vaan se ilmoitettiin vain osallistumismaksun etukäteen maksaneille. Näin välttyttiin edelliskerralla uhanneelta (onneksi vain uhanneelta) telttatiilojen puutteelta. Vuonna-83 ei-ennakkoilmoittautuneita saapui odotettua enem-



Tänä vuonna kontrolli ja vastaanotto olivatkin yksi ja sama toimenpide ja ne suoritettiin itse rallipaikan kentällä.

män, ja jos olisi tullut muutama jälki-ilmoittautunut lisää, niin heitä olisi pitänyt käännättää takaisin kotimatkalta. Nyt tila riitti, eivätkä järjestäjien hermot tämän takia kiristyneet.

Toinen uutuuksia oli palkintojen jako pitkämatkalaisille. Koska tänä vuonna saksalaisia ei tullut, olivat pisimmän matkan ajaneet ulkomaalaiset, vanhat talvirallikonkarit, ruotsalaiset Karin Ström, Aulis Horttana ja Bosse Dagermark sivari-tuutilla. Ajomatkaa Halls-tahammarista Västeräsin länsipuolelta kertyi 260 km. Leila Pörsti pudotteli naisten sarjan ykköseksi Puchillaan Kuusankoskelta 180 km päästä. Pisimmän matkan kevytmoottoripyörällä taistoi Pertti Heikkinen Kajaanista; ajokkina Yamaha DT 125 MX ja matkaa 585 km. Miesten soolopyöräsarjan

voittoon päätyi Jorma Impola vm.-55 600-Bemulla; reitti kulki Raahesta Rovaniemen kautta Ivalon Särmijärvelle, josta Kemijärvelle, mistä piti palata takaisin Sodankylään noutamaan unohtunutta reittikorttia. Sitten matka jatkui Kuusamon ja Itä-Suomen kautta Tammelaan. Sivareitten pisimmät kierrokset tekivät Reino Hakala ja Aimo Partanen Kuutos-Kawalla reittiä H:ki-H:linna-Lapinlahti-Salla-Rovaniemi-Haaparanta-Lapinlahti-Tammela. Talvirallimatkan pituudeksi tuli 2 080 km.

Kolmantena uutuuksena voi mainita järjestelmällisen pysäköinnin. Koska tällä kertaa oli käytössä iso piha, voitiin toinen toistaan kummallisemmat ajopelit parkkeerata siisteihin ja ympäristöystävällisiin riveihin.

Oikeastaan loppu ralliin liittyvä oli vanhaa, koettua ja hyväksi havaittua. Oli sauna, liekki lepatti kamiinoissa leppoisasti, muutakin lämmikettä pihasi, buffetti pelasi ja mukavaa oli.

Havaintoja

Entiseen tapaan Talvirallissa tapasi jälleen outoja moottoripyöriä ja näiden reippaita kuljettajia. On ilahduttava havaita, kuinka monet erittäin hyväkuntoiset vanhat Jawat, IC:t, Pannoniä ja CZ:t ynnä muut ovat löytäneet asiaankuuluvaan käyttöön eli matkajoon. Juuri kukaan ei em. pyöriä – joita nurkista löytyy kukkuramäärin – kesäisin pitkiin ajorupeamiin allensa ota. Syyt ovat moninaiset: on omistuk-

ssa soveliaampi ajokki, ei luoteta tekniikkaan tai ulkonainen painostus on liian kova.

Vaan näkyipä viimeisen päälle kesärenkain varustettuja viimeisen päälle kesäpyöriä – mm. Honda Gold Wing ja Kawasaki Z 1100 ST – kulkeutuneen jollakin konstilla paikalle. Tiedä häntä kuinka paniikkijarrutus onnistuu jäisellä tiellä, kun vauhtia hidastavina komponentteina on yht'aikaa kaksi levyjarrua ja pitkittäin kuvioitu asfalttikumi. – No, jos pyörä on hallinnassa, niin mikäs siinä.

Sunnuntaiaamuinen kylmäkäynnistys on mielenkiintoinen tapahtuma. Aika monta ratsua ei oltu aikaisemmin pakkasyön jäljiltä startattu tahi muuten käynnistetty. Mutta hyvin näytti-

Talvirallin paikka oli korkeatasoinen ja viihtyisä Tammelan srk:n Kaitalammin leirikeskus.





Talvirallissa teltailli ja viihtyi 135 motoristia yön tai kaksi.

Lauantaina oli yhteinen ohjelmallinen illanvietto leirikeskuksen sisätiloissa.



Pisimmän matkan sivuvaunulla ajaneet Reino Hakala ja Aimo Partanen kiersivät Sallan kautta Talviralliin.

vät koneet savuja lykkivän. Tällä kertaa ei tainnut kenenkään tarvita sulatella polttoainejärjestelmää tai sahata useita akkuja tuhjäksi. Pakkanenkaan ei ollut hirvuihin.

Puute?

Vaan yhtä eivät rallin isännät ja emännät olleet saaneet järjestetyksi. Yritys oli hyvä, mutta silti. Nimittäin pakkaneen jäi vähän lapselliseksi, noin -15 astetta ja sillä lailla. Eipä silti, olihan edellisenä ja seuraavana viikonloppuna vielä lämpimämpää.

Nyt vain täytyy Talvirallia muistella tai ulkomaan eläville kerrottaessa vähän narrata, että oli vähintään 20 astetta pakkasta. Mutta näinhän se on ollut aina ennenkin.

-TH

Talviralli -83

- Ennakoilmoittautuneita oli 160, joista 135 saapui.

- Osallistujista oli 3 ruotsalaista ja 132 suomalaista.

- Osallistujista oli miehiä 129 ja naisia 6.

- Toimihenkilöinä 28 Jokioisten Moottoripyöräilijät ry:n (JMP:n) jäsentä, joista n. 2/3 kuuluu myös MP-69:ään.

- Paikka, jossa ralli pidettiin, on Tammelan Srk:n omistama Kaitalammin leirikeskus.

- Majoitusta varten hankittiin 14 telttaa: Tampereen kaupunki lainasi 7, armeijalta Parolannummelta vuokrattiin 5, JMP:n omia oli 2. Lisäksi oli 3 telttaa, jotka osallistujat toivat mukanaan.

– Pisimmän matkan ajaneiden kilpailussa palkittiin seuraavat henkilöt:

Pisin matka sivuvaunullisella: Reino Hakala ja Aimo Partanen, pyörä Kawasaki 1300. Reitti kulki Helsingistä H:linnan ja Lapinlahden kautta Sallaan, sieltä Rovaniemen kautta Haaparantaan ja paluumatkallakin pojat ajoivat Lapinlahden kautta. Matkaa yht. 2 080 km.

Pisin matka/naiskuljettaja: Leila Pörsti Kuusankoskelta. Matkaa 180 km, pyörä Puch 250 vm-67.

Pisin matka/mieskuljettaja/soolopyörä: Jorma Impola, 1 890 km, pyörä BMW 600 vm-55. Reitti kulki kotoa Raahesta Rovaniemen kautta Ivalon Särmijärvelle, sieltä Kemijärven kautta Kuusamoon ja Itä-Suomea alas. Oli sitkeä kaveri: huomasi Kemijärvellä, että reittikortti jäikin Sodankylän Ke-soilille. Joten takaisin vaan . . . Todelinen matka olisi siis yli 2 000 km!

Outi ja Tapsa kurkistelevat kannen alle miten hernekeitto muhii ja joko kohta päästäisiin nauttimaan muutakin kuin sen tuoksua.

Pisin matka/kevytmoottoripyörä: Pertti Heikkinen Kajaanista, matka 585 km. Pyörä Yamaha DT 125 MX. Pertillä iski perille päästyään kuume päälle, joten majoitimme hänet ensimmäiseksi yöksi sisätiloihin. Tämä kaveri oli kotona punninnut yllään olevat varusteet: paino nousi tasan 15 kiloa!

Pisin matka/ulkolaiset: koska kaikki kolme ulkolaista osallistujaa tulivat yhdellä pyörällä (sv-Honda 750 vm-73) oli matkakin sama: 260 km. He olivat Karin Ström, Aulis Horttana ja Bosse Dagermark. Kotipaikka Hallsthammar, Västeråsins länsipuolella.

– Palkinnot saatiin lahjoituksina seuraavilta liikkeiltä: Oy Arwidson Ab, Bensowin MP-Shop, Ahma-Sport ja Aura-yhtiöt.

Keijo Lumme



Tuulahdus naapurista

Talvirallin ulkomaalaiset osanottajat olivat tänä vuonna Ruotsista. Aulis Horttana Hallstammarista ja Bosse Dagermark and Karin Ström Kolbäckistä saapuivat samalla sivuvaunupyörällä. Pojat uusivat talvirallikokemuksensa, sillä he olivat mukana v. 1982. Ryhmä palkittiin pikku palkinnolla.

Tiedotuskatkon vuoksi tieto Talvirallista ei nyt kulkenut Keski-Eurooppaan joten sieltä ei nyt tullut osanottoa. Toivottavasti asia hoidetaan paremmin ensi vuonna, mikäli ei rallia sitten pidetä yksinomaan suomalaisten kokoontumisena. Ulkolaisten osanotto kyllä antaisi oman värinsä ja uskalkoille myös kokemuksia.





Talvirallin ensikertalaisia

(Kuva vier. siv.)

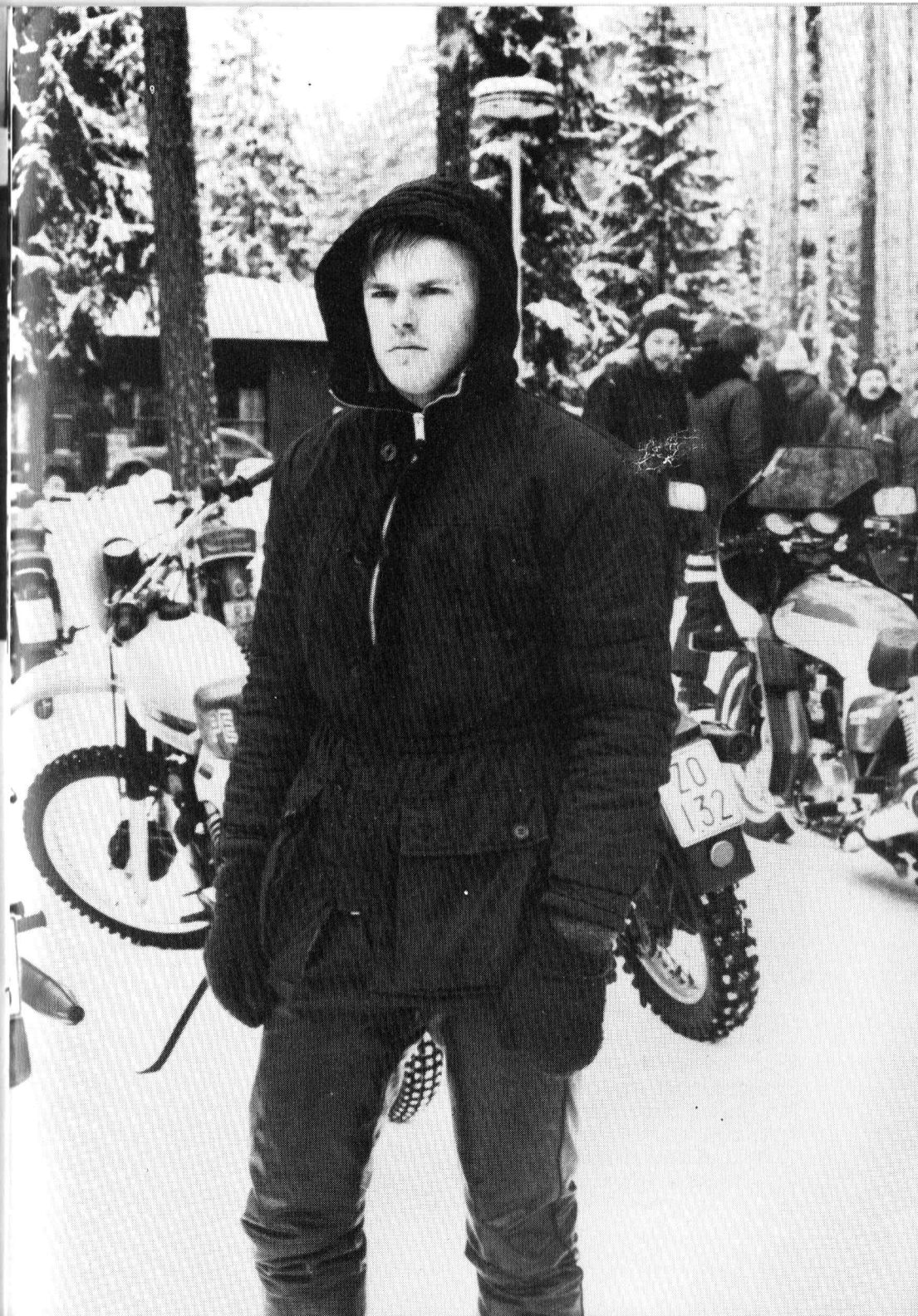
Parkanosta

PETRI VIITANEN ja HARRI KOSKINEN ovat 18-vuotiaita ”piikki-kaveruksia”. 200 km tulomatalla pidettiin kolme taukoa. Pojat ajelevat jonkinverran talvisin mm. koulumatkoja ja jäällä. Kerran kuussa osallistuvat paikallisen kerhon kokoontumisiltaan. Matkamotorismi kiinnostaa, mutta mahdollisuudet ovat vielä rajoitetut. Kesämatkailuun saatiin tuntuu käväisemällä Ahvenanmaalla viime kesänä.

Mikkelistä

ILKKA HYNYNEN, 21, merkonomi. Ajoin ilman talviajoharjoittelua DT 125 Yamahalla. Kesäajossa pojalle kertyy 10 000 km. Pystymättä totesi, että kyllä Talviralliinkin on tavoitettava. Näissä pikkuralleissa kun on hyvää porukkaa ja hyvä henki.

Vakuutusyhtiöille pyysi lähettämään sellaisia terveisiä, että jo periaatteellisista syistä moottoripyörien vakuutuksia pitäisi alentaa, eikä nostaa, koska kerran kolaritilastot kaunistuvat.





Vantaalta

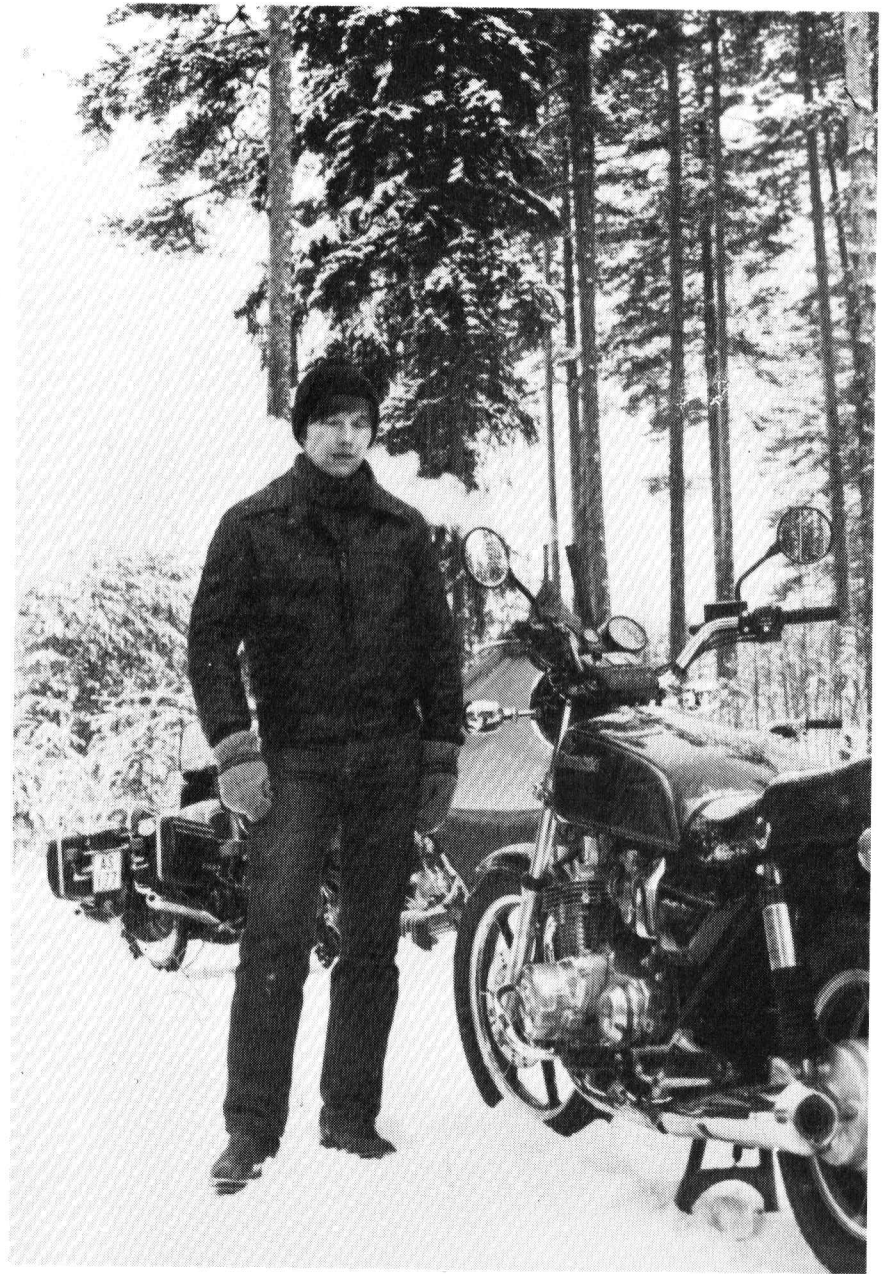
SEPPO VÄISÄNEN, 24, lentokonepuhdistaja, ajeli lainapyörä Suzuki 175:llä, ehdittyään harjoitella talvikelä vain 2 km. Perille pääsi. Kommentti: "Komeeta hommaa. Kivaa. Tulen uudestaankin".

RAUNO VÄISÄNEN, 26, torimyyjä, halusi kokeilla 500 cc Kawan kulua talviolosuhteissa. Hyvin kulki. Varmasti tulee ensi talvenakin. Halusi myös lähettää terveisiä vakuutusyhtiöille: Moottoripyörien talviajajia ei pitäisi "rangaista" korkeilla maksuilla. Hehän ovat harrastuksen varmintä väkeä. Ja moottoripyörällä liikkuminen muutenkin kehittää liikennesilmää ja he ovat autolla ajajinakin senvuoksi keskimääräistä parempia vakuutettuja.

Lepaan puutarhaopistolta

HENRIK SAXEN, 25, puutarhatekniikko, Tampereen poikia, ajeli 1100 Kawalla. Keli oli pojan mielestä niin hyvä, ettei se kesäkelille varsin paljoa hävinnyt. Lumipyryä enteilevä taivas lauantai-iltana kyllä vähän pisti mieltämään miten pyryn tullessa paluumatka sujuisi. Onneksi pyryä ei tullut. Henrik on ollut aktiivi matkamotoristi vasta 2 vuotta, mutta nyt harrastus on vahva ja kaikkia olosuhteita kokeileva. Telttayöpyminen oli mukava kokemus. Vakuutusyhtiöille lähettää sellaisia terveisiä, että mopoilijat ja moottoripyöräilijät erotettaisiin omiin maksuluokkiinsa.

(Kuva vier. siv.)



Haastattelut: Eero Kuvat: Aimo →



Kaiken sään ajajan kokemuksia

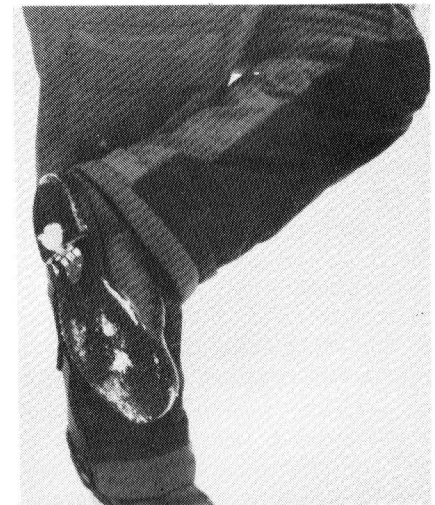
Talvirallinkävijä Jari Turunen, 33, mittamies Haapamäeltä ajeli ralliin Pannonialla. Hän on ajanut 15 v. ja on ollut uskollinen samalle pyörämerkille, eli kuulunut Matti Viron "talliin". Viitena viimeisenä vuotena moottoripyörä on ollut hänelle ympärivuotinen työmatkapyörä. Päivittäinen matka on 70 km ja työnantaja hyvittää siitä 56 p/km. Vuodessa ajoa kertyy 15 000 km.

Kun joutuu olemaan tien päällä kaikissa säätilanteissa ja paljon pimeällä, siellä joutuu tilanteisiin jossa sydän pompottaa aikataavalla. Hengenvaaratilanteet eivät ole lainkaan harvinaisia. Autoilijat eivät noudata väistämismellisuutta. Kolmion takaa saattaa auto syöksyä tielle. Kyseessä on ilmeisesti virhearviointi. Moottoripyörä arvioidaan mopoksi, koska etenään talvikautena ei moottoripyörän oleteta olevan liikenteessä.

Talviralliin tulo osoitti todellista matkamotoristia-matkatapaa. Ajettiin pääasiassa sivuteitä ja "koluttiin" Pirkanmaalla muutama sellainen kulmakunta, jonka sorateitä ei ennen ollut tullut katsottua. Turusen pyöräilyfilosofiaan kuuluu aina uuden kokemuksen, kun siihen on mahdollisuutta. Ja ajo on aina kiinnostavampaa, mitä enemmän siihen liittyy haastetta ja toteutuu motoristin elämänmuoto. Siksi Talviralli onkin hänen mielestään vuoden tiivistynein mp-kokoontuminen. Siellä parhaiten toteutuu harrastuksen alku- ja perusidea. Turusen mielestä mm. Kontioralli on jo paisunut sellaisiin mittoihin, että siitä on tullut mas-

satapahtuma. Joissain muissa kokoontumisissa "hajonnan" tunnelma voi olla vieläkin vahvempi. Siksi Turunen onkin välttänyt viime vuosina suuria kokoontumisia. Moottoripyöräilyn filosofia ja elämykset toteutuvat paremmin pienemmissä puitteissa ja aivan arkipäivän motorismissa. Sitä kai voisi nimittää "elämisen laaduksi" jota saatetaan motorismissa, niin sen piristävissä kokemuksissa kuin vaikeissa tilanteissakin.

E.M.



Verraton apuväline on kengän pohjaan kiinnitettävä liukueste joka käännetään koron taakse suojaan sisään mentäessä etteivät lattiat kolhiinnu.

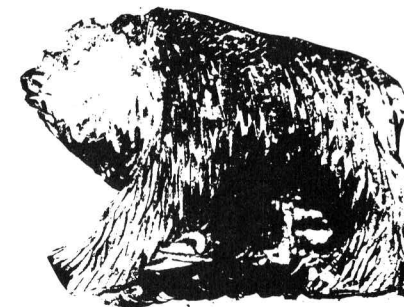
Uskollinen kävijä

Kajaanin poika

PERTTI HEIKKINEN, 21, pp-mekaanikko, ajeli Kajaanista 600 km torstai-illaksi Riihimäelle ja sieltä perjantaina kuumeessa rallipaikalle. Onneksi tauti parani kotiinlähtön mennessä. Taukoja piti n. 100 km välimatkoin 125 DT Yamahan tankkauksen vuoksi. Pakkasta oli Iisalmen-Kajaanin tienoilla -30°. Ajajan tarkeneminen oli taattu vaatetuksella, joka punnituksessa painoi 15 kiloa, saappaidenkin osuus 3 kg. Pertti ajelee pyörällä päivittäin työmatkatkin, joten kylmän sään ajossa on kokemusta. Vuodessa tulee ajokilometrejä 30 000, joista puolet talvikaudelle.

Pertti pitää eniten pikkuralleista, joissa on todellista motoristien yhteishenkeä aistittavissa. Ja talvirallin hohoto on siinä, että se on haaste ja mitä enemmän on vaikeuksia, sitä mukavampi sitä on muistella jälkeenpäin.

Piikkimiehen ongelmaksi talvisessa tieliikenteessä on todennut sen, että autoilijat luulevat mopoksi ja tekevät vauhdin suhteen virhearvion. Rekkamiesten liikennesilmä näissä tilanteissa ja muutenkin talvimotoristin kannalta saa Pertiltä kiitosta. Pertti sai ansaitusti yhden rallissa ajetuista palkinnosita.



Kontio -83

1. - 3.7.1983

- Kontrollipaikka sijaitsee Kittilän kirkonkylässä.
- Kontrollipaikalla huoltoasema ja kahvila.
- Kontrollin lähistöllä leirialue.
- Ennakoilmoittautuminen PAKOLLINEN, joka tapahtuu jäsenille lähetettävällä tilillepanokortilla.
- Pisin matka suomalainen nainen ja mies -palkinto jaetaan uusien sääntöjen perusteella, ohjeet em. tilillepanokortissa, jossa myös muut tarkemmat tiedot rallista ja kontrollipaikasta.
- Jäsen voi kutsua yhden pyöräkunnan vieraaksi ralliin.
- Tilillepanokortit postitetaan huhtikuun lopulla.

Kontioterveisin

Pohjois-Suomen 69:läiset

Moottoripyöräilyn aallonpohjan aikaa:

Tällaista oli vuonna 1965

Ensimmäinen Kontioralli 1967 ja kerhomme perustaminen 1969 olivat moottoripyörään ja -pyöräilyyn uskovien protesti moottoripyörän puolesta. Yleinen kansalaismielipide oli tuominnut moottoripyörän niin täydellisesti, että sitä nykyisin on vaikea käsittää. Vanhoja mappeja järjestäessäni tuli silmiini eräs katsaus vuoden vaihteelta 1965. Se on hiilipaperijäljennös englanninkielisestä raportistani englantilaiselle opettaja-nuorisotyöntekijä- motoristille, jonka kanssa vaihdoimme aineistoa nuorison jengiytymis- ja muoti-ilmioistä 1960-luvulla. Koska nykyhetken motoristille siinä saattaa olla jotain kiinnostavaa, poimin siitä joitain kohtia.

Suomen ajoneuvokanta 1965:

Tänä ajankohtana maan henkilöautokanta ylitti puolen miljoonan rajan ja vuotuinen kasvu oli melkoinen. Työelämässä ja yleisessä liikenteessä oli menossa vaihe, joka johti yhä useammat siirtymään henkilöautoon työmatka-ajoneuvona. Myös auto vapaa-ajan yksilöllisenä ja perheajoneuvona tuli yhä useammalle mahdolliseksi hankinnaksi. Vastaavasti moottoripyörien ja mopediä suosio käyttöajoneuvona vähentyi. Se oli enää yleisempää syrjäisillä maaseudun kylillä. Vapaa-ajan kulkuneuvoina niihin suhtauduttiin halveksien, eikä ajan kehitystä seuraavat kehdanneet niillä ajella. Vakuutus-

rekisterissä oli kuitenkin vielä lähes 250.000 mopedia ja 120.000 moottoripyörää ajorekisterissä. Moottoripyörien lukumäärää osin piti korkeana scooterit, joilla siinä vaiheessa oli suosijansa kaupungeissa ja jossain määrin maaseudullakin. Vanhoilla moottoripyörillä ollut kysyntää, mutta monet pitivät niitä vielä rekisterissä muutama vuoden, vaikkei niillä juuri ajeltukaan.

Scotteri muotiakin:

Eteläisemmän Euroopan scotteri- muoti tavoitti jonkin verran Suomenkin. 1960-luvun puoliväli olikin scotterin suosion huippuaikaa täällä.



Oman aikansa TT-ajojen mestareita jotka olivat katsomoiden arvostamia sankareita ja varsinkin pikkupoikien ihailun kohteita.

Scotteri oli kuitenkin enemmän keski- ja yläluokan nuorison suosima kesäajoneuvo. Työläis- ja maaseutunuoriso suosi sitä vähemmän. Scotteri kaupungeissa ja taajamissa oli lähinnä kortteliajoneuvo nuorison keskinäisessä tapaamisessa. Scotterit eivät kuitenkaan aiheuttaneet sellaista jengiytymisilmiötä kuin moottoripyörät joitakin vuosia aikaisemmin. Scotteri oli enemmän ns. lössi- kuin jengiluonteisen nuorisokokoon tumiseen liittyvä, eikä se luonut ajoneuvon liittyvää pukeutumistyyliä. Oli suorastaan ehdoton scotteristin vaatimus, ettei hän pukeutumisessa eronnut muusta muo-

tia seuraavasta nuorisosta. Scootterit ajavat avopäin, terylenehousuissa, tikkipuseroissa ja puolikengissä. He tietoisesti välttivät asuja, jotka yhdistäisivät heitä moottoripyöräilijöihin. Kypärä, nahkapusero ja saappaat olivat scotteristille kauhistus, kuten ne yleisesti siinä vaiheessa olivat kaikille alle 25-vuotiaille.

Farkkujenkin suosio järkkyy:

Kun farmarihousut vahvasti liittyivät 1950-luvun moottoripyöräilyn ja väkivaltaimiöihin liukuneiden nuori-

sojengien asuun, farkkujenkin suosio oli alamaissaan 1965. Niinä vuosina kehittyi nuorisoikäluokkia, joissa oli monia yksilöitä jotka torjuivat farkutkin yhtä sopimattomina kuin nahkarotsit ja saappaatkin. (Farkut kokivatkin uuden läpimurtonsa älymystö- ja radikaalinuorison asuna vuosikymmenen loppupuolella ja 1970-luvulla). Nuorisokäiset työntekijät työpaikoilla joutuivat pilkan ja painostuksen kohteeksi, jos he käyttivät vähänkin moottoripyöräilyvaatetukseen liittyvää. Kun heistä vielä jotkut käyttivät työmatkoilla moottoripyörää tai mopedia, jotka etenkin talviaikaan vaativat kunnon pukeutumista, tämä pilkka usein johti sen kohteeksi joutuneen siirtymään autokantaan. Myös naiset, äidit ja työtöystävät tässä vaiheessa olivat vahvoja painostajia moottoripyöriä ja siihen liittyvää, väkivaltaiseksi tuomittua pukeutumista kohtaan. He tuhosivat hyväkuntoisia mustia nahkapuseroita (joilla nyt olisi arvoa ja suosiota), jotta näistä kriminalisoiduista vaatekappaleista päästäisiin eroon. Nahkahousujen tuho oli vielä täydellisempi.

Myös kouluissa ja oppilaitoksissa oli asenne moottoripyöriä kohtaan niin vahvasti torjuva, ettei juuri löytynyt nuoria jotka enää olisivat suostuneet koulumatkoja niillä ajamaan. Kuten työpaikoilla, oli oppilaitoksissa samaa asennetta, että pyörällä vielä voi ajaa, jos ei käytä kypärää, nahkavaatteita eikä saappaita. Niiden torjunta oli fa-naattista.

Kilpamotorismin suosio:

Moottoripyörän, nahkapuvun ja kypärän torjunta ei kohdistunut kilpamoottoripyöräilyyn. Etenkin TT-ajojen katsomot olivat hyvin kansoitettu-

ja ja kilpamotoristit arvostettuja. Mutta katsomoon ei siinä vaiheessa voinut mennä mp-asussa, eikä matkaa tehdä moottoripyörällä. V. 1965 Pyynikin ajoissa merkitsi eräänlaista aallonpohjaa: 25.000 katsojasta ehkä 10 oli tullut moottoripyörällä ja he visusti piilottivat ajokkinsa alarinteen tiheikköön ja tulivat katsomoon ilman ajovaatetukseen vivahtavaakaan. (1967 tuleva kuusysin kantaporukkaa tuli Pyynikille jo avoimesti jättäen pyöränsä parkkipaikalle ja olivat katsomossa nahkapuvuissa. Se hermostutti pahasti järjestymiehiä ja poliisia).

1960-luvun paradoksi:

Kun silmäilin tätä 1965 raporttia, jolla kerroin englantilaiselle tuttavalleni, että moottoripyörä yhdistyneenä nuorison jengiytymisilmiöön on Suomessa onnistuttu täydellisesti eliminoimaan, jotenkin tämä moottoripyörän ja nahkavaatteiden senhetkinen tuomio tuntuu ajankohdan paradoksilta. Kaikilla muilla aloillahan silloin padot murtuivat ja sallivuus saavutti uusia ennätyksiä. Seksi ja alkoholisenteet vapautuivat, rikollisuus kasvoi mahtavasti, rattijuoppous oli laji sankaruutta. Maaseutuvihamielisyys nousi hyökyaallon tavoin ja työikäisten suomalaisten pakoalto Ruotsiin kiihtyi.

Vuodesta 1965 ei ollut kuin viisi vuotta ajankohtaan, jolloin moottoripyöräilyn uusi tuleminen oli tosiasia, jopa hyökyaalto. Mutta se ei enää ollutkaan "moraalinen" ongelma, vaan liike-elämä myi tehokkaasti niin pyöriä kuin kypäriä ja nahkakampeita. 5 v. aikaisemmin se automyyntinä edistämiseksi torjui moottoripyörää.

Eero Mikkola

Sarjassamme motoristi yrittäjänä

Kenkäkauppias

Asko Leppänen Forssan Kenkä

Forssa

Toimittuaan useita vuosia Friitalan myymälät-nimisen myymäläketjun esimestehtävissä päätti pomarkkulaissyntyinen Asko Leppänen panna pystyyn oman kenkäkaupan. Tämähän kyllä luontuu Askolle kun ammattitaidon lisäksi on vielä kotoa käsin perinteitä — isällä ja sedällä on jalkinealan valmistusyritys eli suomeksi sanottuna kenkätehdas. Forssan Kenkä -niminen myymälä koki täyden uudestisyntymisen sillä koko sisustus, kalustus, valaisimet, hyllyt uusittiin aivan viimeisen päälle. Vanhaa on enää vain osoite, Si-beliuksenkatu 1. Puh. 916-12 434.

Askon moottoripyöräharrastuksesta pitää mainita että se alkoi vuonna 1968 "piikkisellä" ja sen jälkeen on ollut jos jonkinlaista japaninimettä ajokkina. Vuonna 1979 Asko osti BMW R 80 jolla tuli taivalta mittariin yli 65000 km ennen kuin se keväällä 1982 vaihtui samanmerkkiseen R 100-malliin. Erjavaimon kanssa on tullut tehdyksi toi-



nen moottoripyörämatka niin kotiin kuin ulkomaillakin. Jatkossa nähdään miten yrittäjän aika liikenee tähän rakkaaseen harrastukseen.

Sen verran pitää tähän juttuun mainosta tunkea, että suosittelemme kaikille lehtemme lukijoille tätä kenkä- ja saapasalan liikettä. Kenkä sopii, saapas sopii, hinta sopii ja myydään vain laatuvaraa.

Motoristien erikoisjalkineita tullaan pitämään varastossa kysynnän mukaan. Ja jos jotain bootsia ei ole, sitä hankitaan! Lisäksi löytyy nahkapuseroa ja nahkahousua, tarvittaessa aivan mitankin mukaan.

Joten eiköhän poiketa kauppoilla?

6. Pannonia -kokoontuminen

Jatkoa numerosta 1/83

Mukavia tuttavuuksia

Kansainväliset kokoontumisajot jos mitkä ovat erinomaisia tilaisuuksia nykyään niin usein peräänkutsutun rauhantöiden tekemiselle. Ei tarvita paljoa rohkeutta – eikä kaljaa – kun jo juttu vierasmaalaisten kanssa sujuu. Näin ainakin Unkarissa. Aina ei tarvita edes yhteistä kieltä. Moottoripyöristä on nimittäin helppo keskustella vaikka vain elehtimällä ja onomatopoeettisesti äännelemällä. Varsinkin Itä-Euroopan maiden kansalaiset ovat kovin innokkaita tutustumaan ulkomaisiin motoristeihin.

Hyvä esimerkki suomalaisten tuttavuuksista on Matti Hakulin – kymenlaaksolaisen kansainvälisen bemumiehen – ystävineen Balaton-järvellä tapaama itäsaksalainen Detlev. Kaveri oli joutunut auton törmäämäksi ja 150-kuutioisen Mitsin osien saanti tuli kestämään pari viikkoa. Niinpä Masa kaverineen adoptoi 17-vuotiaan itäsaksan mukaan Pannoniaan. Tuota pikaa Detlev kastettiin tietysti ottopojaksi. Lahjaksi ystävyystä poika lupasi lähettää DDR:n armeijan saappaat jotka näyttävät erinomaisilta ajokengiltä. Saa nähdä kuinka käy...

Tutustuimme myös jo kypsään ikään ehtineeseen budapestiläiseen Bus'in pariskuntaan, jotka ovat käy-

neet lähes kaikissa Euroopan maissa pyörämatkoillaan. Aluksi he matkasivat satapiikin Danuviolla ja 60-luvun lopulta lähtien 250-Pannoniolla. Nordkapin matkallaan 1968 he ajelivat eteläänpäin Suomen kautta.

Myös Jiri Satanek, Tshekkoslovakian ainoa litran Laverdan omistaja, viihtyi kovasti suomalaisseurassa. E. Luoma ja J. Mandell näkyivät suunnittelevan hurjia italialaisporukoissa. Isobritti Wilf Bartholomew oli toista kertaa Pannoniassa ja samoin toista kertaa suomalaisporukassa. Maimittamisen arvoista on myös se, että suuri osa härmän jätkistä ja mimmeistä kävi kokoontumisen pääorganisaattorin Gyula Kovácsin kotona kyläilemässä.

Pannonia-ajo osoittautui oivalliseksi tilaisuudeksi hoidella vanhoja ja solmia uusia kansainvälisiä ystävyysuhteita.

Palkintoja

Koska ralli on FIM:n inter-club-osakisa, palkintoja ja pisteitä jaettiin monenlaisin perustein, joka vaikuttaa ”jokaiselle jotakin” -periaatteelta.

Ja jälleen kerran pieni Suomi pääasissa TFMK:n edustamana jäi keskieurooppalaisen kotiinvedon uhriksi – huolimatta kv. juryn Suomen edustajan kiivaista vastaväitteistä kokouksis-

sa. Järjestäjien pistelasku- ja etäisyydenmittausmenetelmien mukaan Saksan Itämeren rannikolta oli matkaa esim. Wismarista 1246 km, mutta Helsingistä 1500 km!

Sitten jaettaessa palkinnot mihinkään kerhoon kuulumattomille (FIM Regl. 12/C-4) vei ykköstitilan oikeutusti Petteri Alanen Kurusta, mutta nyt matkaa olikin jo 2100 km. Toisen tilan vei Antti Nieminen Tampereelta, matka 2000 km. Tampereelta Helsinkiin on matkaa siis 500 km!

Toisaalta on todettava, että ei kisa niin kovin totista ole, ja melkein kaikki palkinnot olivat samanlaisia.

Tuloksia: Liittojen väliset; 1. OMK – BRD 143.007 p., 2. ADMV – DDR 133.928 p., 3. KNHV – Hollanti 63.130 p.

Inter-club: 1. MC Wismar DDR 22.428 p., 2. MTC Touring Dresden DDR 21.216 p., 3. MTC Holland 18.200 p., 4. TFMK 18.000 p.

Kerhon osanottajamäärien mukaan: 1. Ctyrtaktklub Zesov CSSR 53 henkeä, 2. MTC-Touring Dresden DDR 39, 3. MC-Wislar DDR 32.

Kerhot etäisyyksien mukaan: 1. P.P. Motorclub Barcelona Espanja 2100 km, 2. MF Insel-Föhr BRD 1802 km, 3. TFMK FIN 1500 km.

Ei-FIM-kerhon jäsen: 1. Petteri Alanen FIN 2100 km, 2. Antti Nieminen FIN 2000 km, 3. Pascal Fontaine FRA 1790 km.

Arvioita

Kuudes Pannonia ei aivan lyönyt vertoja edellisen kesän rallille, joka pidettiin maaseudulla Mättravuoristossa. Nyt tapahtumapaikka oli siis varrittutun ratikkamatkan päässä kahden miljoonan asukkaan kaupungin keskustas-

ta. On selvää, ettei noin 1700 motoristia voi sellaisessa paikassa majoittua väljästi. Myös pesu- ja WC-tilojen puhtaus olisi aiheuttanut paljon sanomista, mutta kukaan ei tuntunut olevan siitä kovinkaan huolestunut. Se oli siis odotettavissa. Myös rallipaikan kaipa ja pitkä muoto ei suosinut informaation kulkua kaikkialle. Monien mielestä osanottajille jaettu muovikasillinen krääsää oli hyvä, muutamien mielet täytti epätoivo ylitseperuavan ystävällisten unkarilaisten tuputtaessa yhä useampia kassillisia lippuja ja lappuja, kalentereita, lehtiä, viirejä, tarroja, metallilaattoja, aurinkolippoja ”Wartburg”, jne. jne.

Toisaalta vajaan kolmenkymppin (FIM) osallistumismaksulle sai täyden katteen suurenmoisen ja taatusti riittävän ohjelman muodossa. Sai telttapaikan uima-altaan ääreltä neljäksi-viideksi yöksi, sai uusia ystäviä, näki merkittäviä ajopelejä, koki unkarilaista vieraanvaraisuutta ja mikä tärkeintä: tylsää ei ollut.

Taavi Hiltunen

●
— Muistatko mitä tapahtui vuonna 1776?

— No, enhän minä muista edes, mitä eilen tapahtui?

●
Nuori mies palaa takaisin onnistuneelta Mallorcan matkalta ja tullimiehet tiedustelevat:

— Konjakkia, viskiä, tupakkaa?

— Ei kiitos, mutta kupillinen kahvia maistuisi.

Muistoja Karpaateilta

Ensimmäinen jakso

Alkulause N:o 1

Ette saata arvatakaan rakkaat lukijat ja kerholaiset miten minua ottaa päähän, suorastaan sieppaa nuo mainiossa kerholehdyksessämme aika ajoon toistuvat kertomukset siitä miten minä ja minun rakas morsiameni kesällä 1981 menimme autolautta Finn-Jetillä Saksaan jollakin jaappanilaisella riisimopolla, ehkä peräti ihan 350-kuutiolla miten me sitten käytiin ihan Päijerissa asti ja olis varmaan menty pitemmällekin jossei bensa olisi loppunut justinsa yhden kaljakellarin ovenpielessä ja pois niin päin. Nämä jutut ovat silkkaa itsethostusta, p---anpuhumista ja paperinhaaskiota, sanon minä.

Alkulause N:o 2

Niinpä panen tässä paperille — kun hyvää aikaa on — kristallinkirkaasta muististani poimien autenttiset muistelukseni eräästä ikimuistoisesta mp-matkasta joka tehtiin jo pari kesää ennen suurta maailmankäihinää (tarkoitetaan siis tätä jälkimmäistä eli toista maailmansotaa).

Kulkuvälineenä oli minulla niihin aikoihin Harley Daawidssonin fabriikin tekemä noin 1000 kuutiometrinen sivuvaunuvehje — ja se oli kuulkaa pyörä se. Tässä kerrottavan matkan aikana sillä tuli koluttua kautta Euroopan ai-

na Epyktiin asti ja sieltä vielä Apressinijaan kuten myöhemmin selviää kunnan ehditään sinne asti.

Alkulause N:o 3

Saanan tässä vielä esittäytyä: Kerhomme nimilistoissa esiinnyn nimellä Risto J. Pääkköläinen, syntymäajaksi olen antanut merkitä 1957 ja kotiosoitteeksi Konnevesi k.k. ja vielä pyöräkseni Honda 450 — muuten vehje jonka päälle en edes ---sisi! Oikea nimeni on kuitenkin Alfikar-ab-Halim, shunnilaisen mattokauppiaan isätön pojanpoika vanhasta Kazanin kuvernementista, sittemmin Wiipurista jossa sukuni möi lähes aitoja iziriläisiä ja täbrisiläisiä mattoja kaupungin n.s. paremmille ihmisille. Minulla on m.m. Suomen kansalaisuus, mutta ulkomailla liikuin mieluiten n.s. Nansen passilla. Nykyinen pyöräni on Rudge 500 v/m 1940, ikäni on henkilökohtainen, ja aivan riittävä, mielestäni.

Kas näin sujui matkani valmistelu ja alku:

maaliskuulla 1937 aloin kasata kamppetta ja rompetta ja tarpeellisempaa varaosaa lajittelua varten Antrean kirkonmäellä sijoitettavaan sukuni mattovarastoon. Olipa siinä tarviketta jos minkälaista. Mainitsen tässä vain muutamia tarpeellisimpia: rautakanki, pri-

muskeitin, samovaari, vilttisaappaat, koivistolainen karvalakki, suopunki, kuivaa kenkäheinää, petromaxi (eräänlainen öljylamppu jos ei joku ole kuullut) ja muuta itsellisen mp-matkailijan rekvisiittaan eittämättä kuuluvaa. Puoli tusinaa varakummeja ja paimentolaistelutta ja siihen kuuluvat matot olivat tietysti listoillani. Silloin kuten nytkin oli sivuvaunupyöränkin kuljetuskyky rajallinen joten aivan kaikkea haluamaani en saanut mukaa ni kuormatuksi. Selviytyäkseni matkan varrella olevista tulliasemista jouduksaasti laadin omaisuudestani suomen, saamen, vennään, liettuan, serbokroaatin, turkin ja farsin sekä arabian kielillä luettelot joista kävi ilmi että olin kulkukauppias joka edustaa Wiborgs Spårvagnelinjor A.B. nimistä maahantuontiliikettä ja että nämä esi-neet ovat näytteitä tämän kauppahuoneen tavaravalikoimista. Vaimovai-naani toimi siivoojana Antrean ortodoksisella ruumishuoneella ja ”lainasi” sieltä virallista leimasinta jolla leimattiin listoihin liimaamani edellisen vuoden joulupostimerkit, niin valmistu tuli. Allekirjoitus muuten listoissa kuului Nikolai Bobrikoff.

Huhtikuun 1:mäisenä päivänä sitten ajelin Helsinkiin ilman isompia komelluksia. Sieltä lähti samana päivänä suuri virolainen höyrylaiva, jäälohkuja Vanemuine kohti Rääveliä (sanovat Tallinnaksi nykyisin) ja sen keulapalkalle vinssattiin kulkupelini. Kuormasta pytosi yksi rynnimakkara jäälle ja siitä noutamaan syöksynyt tullivahtimestarin pirtukoira Kaleva hukkui onnettomuudeksi jäälohkareitten sekaiseen veteen. Tullivahtimestari alkoi vaatia minulta korvausta, mutta vaiensin hänet työntämällä hänet koiransa seuraksi möljän reunan yli. Ja yleisöllä oli hauskaa — nääks kun ne tullarit eivät

oikein olleet vironmatkaajien suosiossa silloin.

Näin onneksaasti alkoi matkani ja jäälohkujan kapteeni pyysi minut heti alkumatkasta syömään pöytänsä jossa minä teinkin puhdasta jälkeä vaikka sen itse sanon. Näin keräämäni vararavinto tuli myöhemmin hyvään tarpeeseen taistelllessani läpi takatalven vaivaman Transsylvanian alppiseudun Moldavian ja Rumaanin metsäillä rinteillä, eli siellä Karpaateilla siis.

Taisteltuansa aikansa, välillä syöksyjäkin tehden laivamme voitti kevättalviset jääesteet ja saapui Räävelin kansainväliseen jäänmurtajasatamaan. Tulliselvitys kävi kuin tanssi saamenkielisen listani avulla ja Nansen-Passini läiskäistiin Eesti Vabariigin tuloleiman lisäksi muutama kahviknorriin tahrata. Koska tunsin kaupungin vanhaat n.s. liikematkojeni ajoilta en tuhannut aikaani sen nähtävyyksien töllytelyyn, täydensinpähän vain matka-apteekkiani muutamalla yksiköllä Viru Valge -nimistä influenza- ja vatsatautilääkettä joka myöhemmin tulisi olemaan hyvään tarpeeseen Transsylvanian metsäseuduilla. Matka alkoi sujua kuin mikäkin tanssi läpi kevääseen heräävän Viron maaseudun kohden seuraavaa maata, Latwijaa. Rajanylitys kävi taas kuin tyhjää tehden — samalla lomakkeella kuin Räävelissä. Maan nähtävyydet olin jo ennen katsellut, joten tyydyin hankkimaan matka-apteekkiini muutaman saviruukullisen Riga Balsam -nimistä influenza- ja vatsalääkettä joka tulisi olemaan hyvään tarpeeseen Transsylvanian kapolisilla alppiteillä.

Yövyttiäni erään tuttavan matto-kauppijaan Anastas M:n viraanvaraisessa kodossa lähellä Liettuan rajaa jatkoin matkaani läpi Liettuan jossan

jokien kevättulvat paikoin pakottivat minut tekemään ajokillani laajojakin kiertolenkkuroita. Viivytysten johdosta vasta neljäntenä aamuna saavuin Puolan rajalle. Maassa oli silloin vallassa kenraali P:n sotatilahallitus ja tullissakin meni melkoisesti aikaa. Kuuuu tulleen perinteeksi tuo kenraalihalitus tässä maassa myöhemminkin. No kauppiamies kun ei puhu politiikkaa ainakaan ei tullissa, niin hymyilin vain kuin Izmirin aurinko ja sujauttelin väärinnettynä Wennään vallankumouksen aikaisia sadan ruubelin seteleitä tullimiesten kouriin, niin jopa selvisi asiat — ja alta puolen päivän.

Ajelin Harlikalla kohti Warszawaa tiellä olevia hevosten jätöksiä väistellen. Iltamyöhällä haeskelin Warszawian Stara Miesto-kaupunginosasta käsiini vanhan kauppatuttavani Tadeusz Przewalskij-nimisen mattokauppiaan, jonka luona yövyin ja juovuin. Tämän tuttavani kanssa uskalsin puhua politiikkaa vapaasti — niin monta kertaa olimme molemminpuoliseksi tyytykseksi pettäneet toisiamme mattokau-poissa. Erityistä huolta pan Przewalskij tuntui kantavan läntisen naapurimaan päämiehen erään kansleriksi itseään nimittävän hra A.H.:n uhittelevasta ulkopoliitikasta. Eikä suotta — kuten myöhemmin nähtiin, voidaan näin jälkiviisaasti todeta. Saatuaamme isäntäni kanssa Euroopan poliittiset olot järjestetyiksi edes jonkinlaiselle kantille, hoilasimme aamuyöstä kolmen korvilla vanhan uljaan kapinalaulun Warzawiankan kolmiäänisesti perheen koiran ulinallaan säestäessä ja vaivuimme virkistävään uneen.

Seuraavan aamun olotilani selostaminen ei kuulu sivistyneen maailmanmatkaajan tapoihin joten totean vain lyhyesti että elämä voitti — joskin ta-

vallista pitemmän odotteluajan jälkeen. Heitin hellät jäähyväiset isäntävälleeni ja ratsuvartion saattamana ajella köröttelin Harlikalla kohti etelä-Puolaa ja Zakopanoa eikun Zakopaneaa tai kuinka se nyt kirjoitetaan. Ratsuvartion vaivannäön saattamisestani ulos kaupungista kuittasin yhdellä 4 litran Karhu-viinapullolla, jonka partiomiehet kiitollisina paikan päällä särpivät partoihinsa. Matkani edistyi ilman mainittavampia metkuja kohti vuoristoseutuja jossa ei v 1937 kevään edistyminen ollut vielä niin edistynyt kuin maan tasankoseuduilla. Onneksi minulla oli lumiketjut jotka jouduin pariinkin otteeseen kiinnittämään Harrikan taka-ulkokumiin loskaliiron estämiseksi, tepsivä, halpa konsti muuten — pankaa mieleenne nuoret lukijat!

Tatra-vuoret nousivat horisontista, vaan mutta kun olin ennen matkalle lähtöä Motoristista lukenut että niiden ylitys sujuu tottuneelta motoristilta kuin kujawiak (eräs puolalainen tanssi) en niitä mäkimaita osannut pahemmin pelätä — yli vaan ja loivemmat myötämät vapaalla hurutellen. Eikä aikaakaan kun jo saavuin Prahaan — tuohon kultaiseen kaupunkiin jossa myydään itä-euroopan parhaat bryselinmatot, sanokaa mitä sanotte. Ensimmäisen maailmansodan ajoilta tunsin sieltä erään sotamies Sveijkin, mutta en onnistunut tavoittamaan häntä kotosalta. Naapuritalon talonmiehen muija väitti hänen olevan parhaiten tavoitettavissa eräästä kaljakuppilasta joidenkin kirjailijaretkujen seurasta olutta särpimässä, — joten katsoin parhaaksi yöpyä vaihteeksi Grand Hotel Metropol'iin, ja otinkin oikein luksus-sviitin saadakseni nauttia kuumasta kylvystä, jota ylellisyyttä en sitten Wiipurin yleisen täisaunan jälkeen kol-

Moto-postia

BMW:n rivimoottorinen tonnin pyörä ja protona koeajolla

Das Motorrad-lehdestä (No 26-1982 sivu 6) teemme pienen kirjallisen varkauden. Siinä nimittäin on luettavana kuvitettu uutinen tästä prototyypistä koeajojen johdosta. Niitä tehdään kuulemma Italiassa asti sikäläisillä rekareilla ja ilman tehtaan merkkiä tankin poskissa. Teknillisiä tietoja oli niukalti, kuitenkin tähän tapaan: moottori makaa rungossa pitkittäin laapalaan, sylinterien yläpää ja venttiilikoneisto ovat ajosuuntaan katsoen vasemmalla puolen. Kone on nelisylinterinen suorarivimoottori. Siinä on Bos-

mea viikkoa ennen lähtöäni ollutkaan kropallani suonut. Ah — se vasta luteita krassasi! Hotellihuoneen hinta oli joltisenkin huikeaa, mutta väärinnettöillä vallankumousruplilla maksu kylä järjestyi. Koska tiesin maan korkean teknillisen kulttuurin tason, huollatin Harrikkani perusteellisesti olihan mittariin jo pitänyt kertyä huomattavia kilometrimääriä maileissa mitatenkin vaan kun mittarin vajjeri oli poikki koko ajan Räävelistä alkaen. Matka-apteekkini vaati jälleen täydennystä ja Slivovitziahan sen olla pitää tässä oluen maassa vallankin kun Transsylvaniaan alpit sen kun vaan lähentelivät — ja ties mitä susilaumojia tai muuta siellä olisi odotettavissa.

chin polttoaineensuihkutusjärjestelmä. Yhden litran suuruisen koneen teho on 90 baijerilaista oluthevosvoimaa. Nokka-akseleita on kaksi kappaletta, vaihteita on viisi. Takahaarukka on yksivartinen ja voimansiirto kardaanilla — kuinkas muuten. Äänenvaimentaja on kuvissa tuollainen kirnunkokoinen pönttö, sauhuputkia menee kovasti yhteen.

Tankki on sekin melkoinen mollukka jossa on kolot kuskin polvitiloiksi, tankin peräosa tulee melkein syliin asti. Kuvasta päätellen koneessa olisi nestejäähdytys, jos ei se vempelit-ten vaan ole lämpölaite? Mittarit ovat kuulemma tavanomaiset, eli elektro-niikan ihmeiltä säästyään.

Edessä on tuplalevyjarru rei'itettyin levyin, ja pyörissä valuvanteet. Sporttiversio nimeksi tulee kuulemma 100 SRS, ja muita malleja on katteeton perusmalli (köyhille ja kehitysmaavien-

Lopetankin tältä erää nyt muistelmieni sanelemisen tähän kun ei tuo kunnalliskodin johtaja nyt jaksa kirjoittaa enempiä ylös paperille tänään. Uskon voivani kuitenkin jo aivan lehtemme lähinumeroissa jatkaa tätä vuoden 1937 kevään matkani muistelua. Konneveden kuntainliiton terveyskeskuksen avo- ja umpisairaanhoidon erityispiiriin johtolautakunta on valtakunnallisen vanhustyön hyväksi tehdyn erityiskeräyksen tuottamalla varoilla luvannut hankkia minulle aivan ikimänelumagnetofonin jolla tämä muistelmien teko käy kuin luomisen työ puhtahin liinavaattehis.

Kuulemiin siihen asti!

R.J. Pääkköläinen

tiin) ja katettu matkailumalli (ns. eliittäjälle).

Saapas näkee joko tulokasta on kevään näyttelyissä kuulattavana. Toi- nen vielä jännempi asia on hinta Suo- messa ja tuonnin aloittaminen tänne, kunhan nyt tuotantokin ensin alkaa. Näistä asioista ei ollut selostusta, eli lu- kijat on hyvät vaan ja ottaa rauhassa vaikka baijerilaista, kyllä se sieltä aika- naan tulee ja maksaa varmaan kanssa muutaman tuopin hinnan. Eli tuo otsi- kon sana ”tonni” ei tarkoita hintaa. Maahantuojia ei ole sponsoroinut eikä inspiroinut tätä kirjoitusta hiukkaa- kaan, eli tämä on uutisluonteinen teke- le.

Aputoimittaja

Kristityt motoristit

-järjestö on syntynyt uskovien moto- ristien keskuudessa niiden tarpeiden pohjalta, joita jo olemassaolevat mp- järjestöt eivät ole pystyneet täyttä- mään.

Tätä taustaa vasten ko. järjestö on nähtävä kehityksenä mp-harrastuksen piirissä. Toisaalta maailmankatsomus on olennainen osa jokaisen ihmisen identiteettiä. Toisen ihmisen kohtaa- minen tasavertaisena merkitsee tällöin myös hänen maailmankatsomuksensa kohtaamista — ja kunnioittamista. Jos näin ei tapahdu, niin pinnallisuus pais- taa läpi ihmissuhteistamme.

Tunnuksella Kristityt motoristit em- me ole tyrkyttämässä uskoamme tai ajatuksiamme vaan lähestymässä tois- ta ihmistä kertomalla jotain itsestäm- me. Onhan sellaiseen ihmiseen hel- pompi tutustua, josta jo jotain tietää kuin aivan tuntemattomaan.

Kristittyinä motoristeina emme ha- lua kadottaa identiteettiämme vetäes-

sämme nahkahaalarit päällemme — olemmehan vasta löytäneet itsemme ja tarkoituksemme Kristuksessa.

Sakari Virkki

Kristityt motoristit – Ei ketään vastaan Tavalliset motoristit – Ei kenenkään puolesta

En missään tapauksessa hyväksy, et- tä minkään yhteiskunnallisesti vaikut- tavan instanssin aatteita annetaan le- vittää moottoripyöräharrastuksen pa- riin.

Jos kristityt motoristit hyväksytään, samalla annetaan lupa kaikille muille- kin. Nimenomaan poliittisille yhteisöil- le. Miltäs kuulostaisi: Moottoritoverit itäpyörillään, Akateemiset motoristit Bemareilla, Kakolaklubi varastetuilla prätkillä, Pułtsarijengi, joilla olis kor- tit kuivumassa, Kokoomusnuoret, joi- den isit ostelis Harrikoita, katanoita ja ruiskukawoja, Demokraatit T-500:lla ja pyöräkaupat hoitais mustalaisMP? Vieläkö moikkaisit vastaan tulijalle? Tilanne on jo nyt huono: On nakkari- miehiä, trialruskeja, crossiporukkaa, matkamotoristeja, veteraaneja, endu- rosakkia ja RR-väkeä. Nämä lohkot ovat hyvin vieraita toisilleen. Onko hy- vä?

Eihän motoristit pyri eduskuntaan eikä kirkollisvaltuustoon moottoripyö- räilijöiden edustajina, vaan he edusta- vat jotain puoluetta tai seurakuntaa. Pitäköön ihmiset aatteensa, puolueen- sa ja uskontonsa, mutta moottoripyö- räharrastukseen ne eivät kuulu. Jos jo- ku haluaa kuulla kristinuskon vapaut- tavaa sanomaa, menköön kirkkoon, motoristit menkööt Kontioon!

Timo Myöhänen
Pakana-Motoristit e.r.y.

Raimo Teitto

50 vuotta

Helmikuun 25 päivänä saavutti ’papp- pa’ miehen iän. Hän on Kymenlaak- son Valkealan poikia. Iloisena ja vil- kasluonteisena pappa tunnetaan laajal- ti motoristipiireissä, varsinkin vanhem- pi polvi tuntee hänet monien kerhon tapahtumien isäntänä, puuhamiehenä ja motoristin kirkkopyhän isänä. Papp- pa isännöi myös jokasyksyistä omaa Ruskarallia.

Onnistuneella tavalla hän on myös yhdistänyt kaksi harrastusta – mootto- ripyörämatkailun ja urheilukalastuk- sen. ’Pappa’ on myös ”lapin hullu”, 25 kertaa hän on etelästä pohjoiseen ylittänyt napapiirin, ja matkat tietenk- in tehden moottoripyörällä. Myös vi- hannesviljely kuuluu harrastusten joukkoon.

Motoristi Onnittelee ja onnittelijoi- hin yhtyy myös laaja motoristiystävien joukko.

Kuvassa ”pappa” Kuusamossa Naruska- joella harrien pyynnissä.

Lievästi moottoripyöräaiheinen

Matkapakina talvisesta Englannista

Lauhaa syksyä piisasi vuonna 1982 muuallakin päin maailmaa kuin vain täällä kotomaassa. Sattuipa myös tehtäväksi pari työmatkaa Brittein saariksi kutsuttuun valtakuntaan, tosin vain pääkaupunkiseudulle ja sen lähiliepeille. Aika ei riittänyt mihinkään lähempiin tutkimuksiin mp-alalla tai ostoksiinkaan, mutta kirjataan tässä nyt jokunen havainto moottoripyöräilystä talvisessa Englannissa. Ensinnäkin se talvi meikäläisittäin ottaen oli vallan mukavaa keliä, lämpötila vaihteli tuossa + 6 ja + 10 celsiuskeksimän asteen välillä, päivä valkeni jo kahdeksan jälkeen ja pimeni kello viiden kulmissa, jolloin se five o'clock tea kuuluu särpiä. Vihoviimeiset ruusut yrittivät vielä kukkia ja jokunen lehtikin kilhui Hyde Parkin ja muiden tunnettujen puistojen puissa. Skotlannissa oli jo ollut luntakin näytteeksi asti, mutta mitä eteläpäässä maata oli satanut, se oli silkkaa vettä. Ja siellä päin länsi EI OLE taivaan luuta, vaan sadealueet tulevat maihin juuri lännestä käsin. Eikä sen talven normaalivuosina tarvitse niin ylen ankara ollakaan, mutta voipi ollakin. Thames-niminen jokikin jäätyy noin 350 vuoden väliajoin, ja jäänmurtaja ja lumiaura ovat vallan eksoottista rekvisiittaa – niitä ei ole lainkaan. Jokin kappale lumiauroja ja hie-

koitusautoja ei olisi kylläkään hullumaksi, sillä joskus aina tulee sentään lumipyrykin. Se siitä tulee kun joka tarvaratalossa soitellaan ”White Christmas” -nimistä äitälänmakeaa joulusävelmää jo lokakuun alkupäivistä lähtien.

Talvisesta moottoripyöräilystä tässä piti puhuttaman. Se on selvästi hyötykäyttöisempää kuin kesäisin, selvähän se on. Kaupunkipaikoissa mp on kova sana työssäkäyntivälineenä. Nimittäin jos se duuni ei ole pankinjohtajan tai konttoripäällikön homma, vaan semmoinen enempi jokamiehen leipäpuu. – mieluusti moottoripyörällään. Eräs pistämätön etu on pysäköinnin helpous. Toinen tietysti pyörän kätevyys ruuhkissa – jotka ovat hiukan toista kuin ne tilanteet joita Helsingissä päin ruuhkiksi sanotaan, muuten. Sitä ei meikäpoika joka asuu Lepsämän kirkonkylässä asemalle johtavan öljysorastien varressa – lainkaan arvaakaan mikä pulma se pysäköintipaikan löytämisen sanokaamme suur-Lontoon alueella oikein onkin. Kyllä katuvarsia piisaa, ei se siitä ole kiinni. Mutta kun ne katuvarsien paikat ovat monin tavoin varattuja: katujen varsilla asuvat ihmiset varailevat ja merkkäavat eri tavoin niitä itselleen, samoin liikkeet tehtaat

ja kaupat henkilökunnalleen ja asiakkailleen.

Tavallinen kuljettaja, kävijä ja vierailija saa kiertää montakin korttelia ennenkuin paikka heltiää. Tästä kaikesta pääsee moottoripyörää pysäköivä duuniin menijä paljon helpommalla. Sitäpaitsi löytyy erityisiä, vain kaksipyöräisiä moottoriajoneuvoja varten tarkoitettuja pysäköintialueita, joihin esim. autojen, lastenvaunujen tai polkupyörien pysäköinti on kielletty.

Keskivertopyörän koko eli sylinteritilavuus on pienempi kuin mitä meillä on totuttu esimerkiksi kesäisissä koontumisajoissa näkemään. Satapiikkiä on runsaasti, mutta suurin osa lie-nee tuossa 250–350 luokassa. Ehkäpä ei ole mieltä ostaa isompaa jos pyörällä vain ajellaan töihin – tai ainakin pääasiassa työajoa, eikä tarvitse ”näyttää” kenellekään mitään. Skootereita näkee myös melkolailla, myös naisihmisten ajokkeina, mutta meillä tuttua niin sanottua mopediä ei oikein osunut silmiin. Lälläripyörässähän on se kiistämätön etu, että roiskeet jäävät hie- man niihin peltihelmoihiin, siinä missä moottoripyöräilijä saa ne saappailleen. Kunhan ei vaan taas olisi hiukan tulossa muotiinkin, tuo skootteri nimitäin.

Oman lukunsa englantilaiskaupunkien moottoripyöräilijöiden joukossa muodostavat n.s. pikatoimistojen lähetit, alan ammattilaiset saa sanoa. Näillä on ajokkeina yleensä 500–750 kuutiainen japanilainen, varsin uutta vuosimallia oleva pyörä. Sen varusteina näyttää useimmiten olevan ainakin tuulilasi ja myös puolikatetta näkyi paljon. Sivulaukut ovat näissä pyörissä miltei vakiovaruste, samoin top-box tarvatelineen päällä. Suosittu turvavaruste näkyi olevan räikeän keltainen

vyö plus olan yli kulkeva hihna – ”rähinäremmi” näkyvyyden lisääjänä. Ei hullumpi juttu – mitäpä vaan meillä mahdettaisiin moisesta ajatella?

Moittimatta Englannin imperiaalista postilaitosta hitaudesta arvelen että nämä pikatoimistot ovat varmaankin aivan tarpeen sanelemana syntyneitä yrityksiä erilaisten pienempien lähetysten perillesaamiseksi saman päivän aikana. Niitten kuskien pyörän hallintaa on ilo katsella: siinä ei ole kaahaamisesta puhuttakaan – ei ainakaan kovin usein. Sen sijaan näkyy suuresti pyörän hallinta ja pelisilmä liikenteessä. Kaistanvaihdot ja kaarteentotot käy kuin tyhjää vaan. Sanottakoon tässä välissä että Englannin liikenteessä moottoripyöräilijä on tasavertainen ja ihminen siinä kuin peltilehman kuskitkin, eikä mikään vainottavaksi luvallinen kummajainen. Näitten kuskien ajokampeet edustavat jo myös toista tasoa kuin sorvin ääreen köröttävän jokamies-duunarin. Aika näyttävän näköiset nahkakampeet poutakelillä ja sateella jotain Belstaffia tai muuta paikallista Rukkaa, usein kirkasvärisinä. Kauniilla ilmalla pidetään asiaan kuuluvana että haalarin yläosan tai nahkapuseron päälle vedetään jonkinlainen mainosliivi jossa lukee esimerkiksi että Pikatoimisto Tiger vie pakettinne perille alle aikayksikön – tai muuta vauhdikasta. Monesti sen mainitun topboxin kannen päällä on muuten melkoisen iso ämyri eli kovapuhuja, jolla se keskusradion hoitaja saa karjua ohjeita seuraavasta keikasta mp-kuskille. Liikesalaisuuksia ei sovi karjua, sillä ne kuuluvat kyllä muillekin! Näissä pyörissä ja kuskienkin varusteissa voi nähdä yhtä jos toista nuorekkaan mielikuviituksen ja tuotteliaan krääsäteollisuuden aikaansaamaa somistetta, har-

voin sentään hyvän maun tai turvallisuuden ylitsekäveleviä juttuja.

Englannissa on vasemmanpuoleinen liikenne ja pysyikin, mitä ne saarelaiset turhaan tapojaan muuttamaan. Liikenteessä saa olla tarkkana jalankulkijakin, ja mitä siellä autolla sähelsin niin liikenneympyröissä oudostuttaa pahemin. Tuloerot ja varallisuuserot ovat arvatakseni myös suuremmat noin jotenkin epätieteellisen suhteellisesti ottaen kuin meillä – jossa kaikki verotetaan tasaisen köyhiksi. Niinpä Englannissa moottoripyörä on myös jossain määrin alempituloisten henkilöitten ja yhteiskunnallisessa tikapuujärjestelmässä alemmilla pienapuilla olevien ryhmien ajokki kuin mitä asia meillä – tasapäisessä manukratiassamme – on. Maassa maan tavalla, se on hyvä sääntö muistaa kun rupeaa jokin asia oudoksuttamaan. Kypäränkäyttö on aivan yleistä, toisin sanoen – kypärätöntä mp-ajuria ei näe. Onko se lailla ja pakolla pantu päähän vai omasta aloitteesta, enpä osaa sanoa eikä tullut keltään sitä seikkaa kysytyäkään. Ilmastosta johtuu ettei meillä pyörän lähes ympärivuotinen käyttö voine koskaan tulla siinä määrin yleistymään kuin näillä saarilla, ei vaikka millaisia apuvälineitä kehiteltäisiin. Ja jo pelkästään yksi ydinkysymys kaksipyöräilijälle on pystyssä pysyminen – jää ja lumi ovat liukkaita aineita. Toisaalta Englannin ilmastosta sanotaan näinkin että Englanti on ainoa paikka maailmassa jossa samana päivänä voi kokea kaikkien neljän vuodenajan ilmat. Ehkä se samainen ilmasto on myös jotenkin karaisut engelsmanejia ja vallankin noita edellä mainittuja ammattilähetti-pärinäpoikia niin paljon ettei talvella ajamista osata niin kummana pitää. Ja näyttääpä se talviajaminen

Englantilaisia Triumph-nimisiä laitteita

Tuo maahan edelleenkin Ab Scandinavian Pacific Oy siellä Kemiön saarimaassa. Salainen agenttimme uteli hra Ossilta muutaman hintatiedon helmi-kuun lopulla: Triumph TSS 34.950,- mk, Triumph TSX 33.500,- mk, malli Bonneville 29.00,- mk malli Thunderbird 650 ccm 28.000,- mk ja sama hinta mallille Tiger Trial.

Kemiön postinnumero on 25701, postilokero No 14. Kevään näyttelyssä ei näitä laitteita ole nähtyllä.

Siteerattua ulkomaanpostista

”Brasilian lainamarkkinat ovat maailman kalleimmat. Inflaatio laukkaa noin 100 prosentin vuosivauhdilla. Brasilian valuutassa otettujen lainojen korko on noin 160 prosenttia vuodessa ja ulkomaiset lainat tulevat yhtä kalliiksi. Brasilian ulkomaanvelat ovat maailman suurimmat lähes 90 miljardia dollaria. Eräänä pulmana on ettei pitkän tähtäyksen suunnittelu kuulu brasilialaiseen perinteeseen. Eli kuten eräs talousmies sanoi: Brasilialaisen pitkän tähtäyksen suunnitelman kesto-aika on 24 tuntia.”

Ollaanpa siis iloisia . . . ettei j.n.e.

Muuan sanomalehti

meilläkin olevan hieman elpymään päin, vaikka se onkin jo toinen juttu, kuten sanoi eräs tunnettu hra Kipling, ei kylläkään ollut motoristi ammatiltaan.

Johnnie Walker

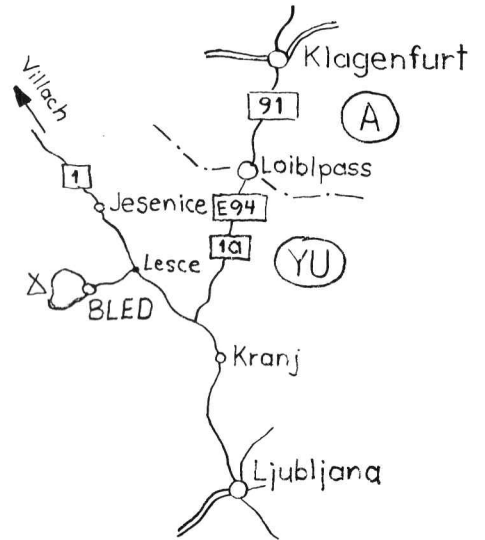
Edullisesti ja tasokkaasti

Jos kohdallesi sattuu tulevaisuudessa kulkua Jugoslavian suunnalla, niin lue tämä.

Bled on soma etappipaikka tai miksei varsinainen lomakohdekin. Pikku-kaupunki sijaitsee aivan pohjoisimmassa Jugoslaviassa, Alppien eteläisellä juurella. Itävallan Villachin ja Jugoslavian Ljubljanan väliselle tielle n:o 1 on vain kiven heitto, Klagenfurtista Ljubljanan johtavalle tielle n:o 1a eli E94 vähän enemmän. Linnuntietä Blediltä Itävallan rajalle on kolmisenkymmentä kilometriä.

Bled sijaitsee samannimisen järven rannalla. Aikojen sitten kuninkaat pitivät seutua lomanviettopaikkanaan. Näiltä ajoilta on peräisin järven rantakallion päällä laaksoa hallitseva linna. Ainoaan saareen on tietyksi rakennettu komea kirkko. Kun edellisiin yhdistetään vettä ympäröivät vuoret, ei maimmaa voi muuta kuin kehua. Paitsi, että Bledin vesi on puhdasta, niin se on myös kristallinkirkasta.

Edellisen perusteella lienee helppo arvata, että kaupunki on matkailuseutua, eikä sieltä tavoita slovenialaista tyyppillistä pikkukaupunkielämää (mitä se sitten lieneekään). Sitä pitää siis etsiä lähiseudun muista taajamista. Sen sijaan Bledin palvelut ovat erinomaiset: teltan saa pystyttää hyvinvarustetun leirintäalueen nurmikolle (tapaa harvoin näin etelässä), tarvitseville on tarjolla hotelleja, ruoka- ja juomapaik-



koja on riittävästi ja kotiin voi näppäillä puhelun oikein automaattista. Aina-kin kaupungin länsipuolella sijaitseva leirintäalue on erittäin siisti ja rauhallinen.

Bledin sijainti on aika hyvä, jos etsii tukikohdan paikkaa Alpeille tai Adriaan meren pohjukan seudulle suuntautuvalla matkalla. Välimeren rannalla Triestessä tai Rijekassa poikkeaa helposti päivässä. Alpeilla voi käydä vaikka kävellen.

Kaupungin hintataso on sattuneesta syystä ehkä tuplasti niin korkea kuin ympäröivällä maaseudulla, mutta silti se on noin puolet edullisempi kuin Itävallan. Parilla kymppillä Suomen rahassa syö ravintolassa aivan kunnolla.

Kyllä Bled-järven rannalla kelpaa varpaita huljutella vedessä, kuten Josip Broz Tito ja Milovan Djilas tekivät suunnitellessaan Jugoslavian tulevia kohtaloita.

TH

Tieliikenteen kannalta vuosi 1982 olisi voinut mennä paremminkin

Vuodesta 1982 odotettiin liikenneturvallisuuden kannalta edellisvuosia parempaa mm. siksi, että 1.4.1982 toteutettiin odotettu tieliikennelainsäädännön uudistus. Ennusteita heilautti kuitenkin liikenteen yllättävän suuri kasvu edellisiin vuosiin verrattuna. Ensimmäisellä vuosipuoliskolla kasvu oli henkilöautojen osalta peräti 7,5 % ja koko autoliikenne kasvoi vuonna 1982 noin 5 %. Tämäkin varmasti osaltaan vaikutti siihen, ettei onnettomuusmäärissä tapahtunut vähentymistä.

Onnettomuustilastojen perusteella vuosi 1982 oli hiukan huonompi kuin edellisvuosi. Kuolleiden lopulliseksi määräksi muodostuneet ennakkotietojen perusteella arvioiden noin 570. Luku on noussut vajaat 3 % edellisestä vuodesta, jolloin liikenteessä surmansa saaneita oli lopullisen tilaston mukaan 555.

Loukkaantuneiden määrä kasvoi ennakkotietojen mukaan noin 1 %. Vakuutusyhtiöiden korvaamien onnettomuksien määrä pysyneen suurinpiirtein ennallaan.

Alueellisesti tarkasteltaessa havaitaan heikoin kehitys Kuopion läänissä, missä kuolleiden määrä (42) kasvoi yli kaksinkertaiseksi ja oli myös selvästi edellisvuosien keskiarvoa suurempi. Myös Turun ja Porin läänissä kuolleita oli selvästi enemmän kuin parin edellisen, suhteellisen hyvän vuoden aika-

na. Vaasan läänissä näyttää viime vuosien suhteellisen myönteinen kehitys jatkuvan edelleen, sillä ennakkotietojen mukaan kuolleita oli ainoastaan 35, kun vielä kolme vuotta aikaisemmin luku oli 69. Myös Pohjois-Karjalassa näyttää jatkuvan lievä myönteinen kehitys. Vuonna 1982 myös Lapin läänissä sattui vähemmän tiekuolemia kuin kolmena edellisenä vuotena.

Tienkäyttäjryhmittäin tarkasteltuna ikävinä kehitys on ollut autossa matkustavien ja jalankulkijoiden osalta. Molemmissa ryhmissä parin edellisen vuoden myönteinen kehitys vaihtui uhrien lukumäärän lisääntymiseen — suunnilleen samalle tasolle kuin vuonna 1978. Autonkuljettajia ja matkustajia kuoli ennakkotietojen mukaan yhteensä 258. Vuonna 1981 vastaava luku oli 221.

Kuolleiden jalankulkijoiden määrä nousi vuoden 1981 115:stä 143:een vuonna 1982.

Kaksipyöräisillä liikkuvien turvallisuus on sen sijaan parantunut. Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden kuolleiden määrät eivät ole koskaan olleet yhtä alhaalla kuin vuonna 1982 sen jälkeen, kun 1950-luvun loppupuolelta alkaen on käytettävissä tienkäyttäjryhmittäisiä tilastoja. Moottoripyöräilijöitä kuoli vuonna 1982 ennakkotietojen mukaan 13 ja mopoilijoita 31. Kuolleiden polkupyöräilijöiden määrä jäi

Huom! Sinä Eurooppaan matkaava motoristi

Kerhomme on hankkinut pienen erän SMC:n rallikalenteria 1983. Kalenteri on ruotsinkielinen mikä varmaan ei estä ketään löytämästä perille a.o. rallipaikalle. Kalenteri on noin 320 sivuisen.

- Sisältäen noin 200 rallin tiedot.
- Luettelon kans. FIM hyväksytyistä noin 70 ralleista.
- Ruotsin ja Euroopan etäisyystaulukot.
- B-R-Ö luettelon noin 500 osoitteen.
- B-hinausapua
- R-korjausapua
- Ö-yöpyminen

B-R-Ö on tosi avun tarpeessa olevan motoristin auttamiseen. Kirjain yhdistelmä B-R-Ö ilmaisee mitä apua luettelossa oleva henkilö voi tarjota.

- Sekä paljon muuta.

Tämän mainion kalenterin saat omaksesi maksamalla 15 mk kerhon tilille: SYP Kouvola-Kauppatori 233221-323 Moottoripyöräkerho 69 ry/ Pekka Voutilainen 45100 Kouvola 10.

Muista kirjoittaa pankkisiirtoon, SMC-kalenteri sekä nimesi ja osoitteesi.

Kalenteri ilmestyy huhtikuun alussa.

vuonna 1982 toisen kerran vuoden 1954 jälkeen alle sadan. Ennakkotietojen mukaan polkupyöräilijöitä menetyi viime vuonna 82.

Onnettomuustyyppittäin tarkasteltuna suurin lisäys edellisvuoteen tapahtui tieltäsuistumisonnettomuuksissa, joissa etenkin suoralla tiellä tapahtuneet onnettomuudet lisääntyivät. Näissä onnettomuuksissa sai noin 20 henkilöä enemmän surmansa kuin vuotta aiemmin. Tasoristeysonnettomuuksissa kuolleiden määrä lisääntyi 17 henkilöllä vuoteen 1981 verrattuna. Vuosi 1981 tosin oli tasoristeysonnettomuksien suhteen poikkeuksellisen hyvä vuosi.

Jalankulkuonnettomuuksista ovat lisääntyneet suojatien ulkopuoliset onnettomuudet. Eniten kuolleiden määrä on vähentynyt kohtamisonnettomuuksissa, joissa ennakkotietojen mu-

kaan sai surmansa 25 henkilöä vähemmän kuin edellisena vuotena.

Kuolleet lääneittäin ennakkotietojen mukaan vuosina 1977—1982:

	77	78	79	80	81	82
Uusimaa	127	87	98	74	99	85
Turku-						
Pori	110	85	112	70	67	90
Ahvenanmaa	1	—	2	—	—	—
Häme	90	90	74	74	95	89
Kymi	60	52	45	47	43	46
Mikkeli	30	27	45	28	24	30
Kuopio	37	29	35	26	18	42
Pohjois-						
Karjala	28	38	29	29	25	23
Keski-						
Suomi	40	31	36	33	34	32
Vaasa	73	63	69	56	44	35
Oulu	54	49	35	47	33	46
Lappi	17	18	39	28	33	24
Yhteensä	667	569	619	512	515	542

Kevätajo

21. - 22.5. Posiolla

Kokoonnumme 21.5. aamusta lähtien moottoripyörillä Posiolle Himmerkin lomakylään.

Opastus perille. Majoitus sähkölämmitteisissä majoissa (ei vuodevaatteita). Paikalla baari palveluin. Ajo on tarkoitettu Mp 69:n jäsenille.

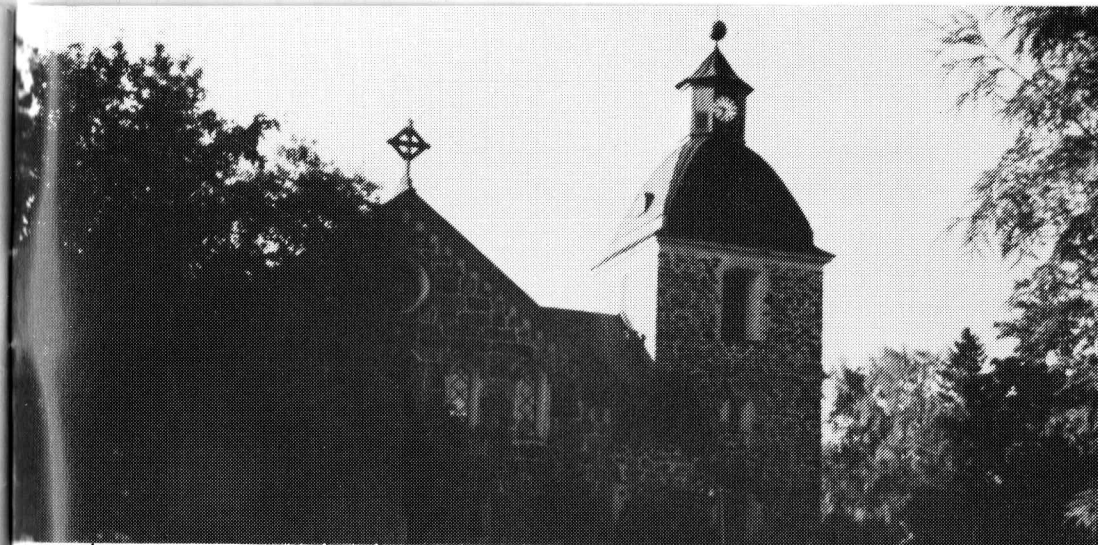
Osanottomaksu 40 mk/hlö, joka kattaa majoituksen, saunan ja runsaan aamiaisen.

P.S. Kontio -83 järjestelyporukka kokoontuu myös saunailan puitteissa, vielä tarvittaisiin joitakin innokkaita järjestäjiä. Soittele.

Ennakoilmoittautuminen pakollinen maksamalla tilille PSP-Oulu Ou 6606 18-1 **6.5. mennessä**. Maksulappuihin osanottajien nimet selvästi.

Lisätietoja Jussi Roine iltaisin 981-223341.

TERVETULOA!



MP-69:n

kirkkopyhä

29.5.83 Kokemäellä

Tänä vuonna otamme ajosuunnaksi Länsi-Suomen, tarkemmin Kokemäen kaupungin, matkatessamme kirkkopyhän viettoon.

- Kokoontuminen klo 9.30 kirkon lähellä sijaitsevalla P-paikalla.

- Opastus 2-tieltä. Porista 40 km Helsinkiin päin.

- Jumalanpalvelus Kokemäen kirkossa.

- Kirkonmenojen jälkeen seurakunnan tarjoamat kirkkokahvit.

- Tutustuminen paikkakuntaan, mm. Pyhän Henrikin saarnahuoneeseen, Karimaan puutarhaan sekä Kolsin vesivoimalaitokseen.

Kirkkopyhä järjestetään tällä kertaa 2-päiväisenä. Voit saapua jo lauantaina 2.5.83 jolloin kokoontuminen Nakkilassa, (Porista 19 km H:kiin päin) Nakkilan Pyörä ja Mopo:n pihalla klo 14.00.

- Ohjelmassa tällöin tutustuminen uuteen liikehuoneistoon ja mp-korjaamoon sekä tietysti moottoripyöriin, sivuvaunuihin ja ajovarusteisiin.

- Täältä ajamme yöksi Kokemäelle Pitkäjärven leirialueelle jossa varattuna sisämajoitus+sauna, hintaan 10,- per. h:lö. Varaa mukaan retkipatja+makuupussi.

Tavataan Satakunnassa runsain joukoin. Junailijana Rauno Viikko ja pojat puh. ilt. 951-14 239.