

JOUKKO-
JULKAISU

69

Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 5 SYYSKUU 1983





MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.



Moottoripyöräkerho 69 r.y. (MP-69)

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

Kerhotapahtumat

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

Kerhon toiminnan tavoitteet

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



N:o 5 syyskuu 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
Lentäjantie 3 F 34
03100 Nummela
Puh. 90-673 371 työ

Varapuheenjohtaja

Matti Lehto
Satomakatu 8 C 26
33200 Tampere 20

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.

Kerhoisäntä

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

Varajäsenet

Guy Wikström (NMR)
Virkatie 2
01510 Vantaa 51

Keijo Lumme (EAK)

Paronintie 1 B 14,
31600 Jokioinen

Aki Oura

Viipurink. 7 C 30
00510 HKI 51

Jouni Valkeajärvi

Satamatie 1
35700 Vilppula

Päätoimittaja

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:

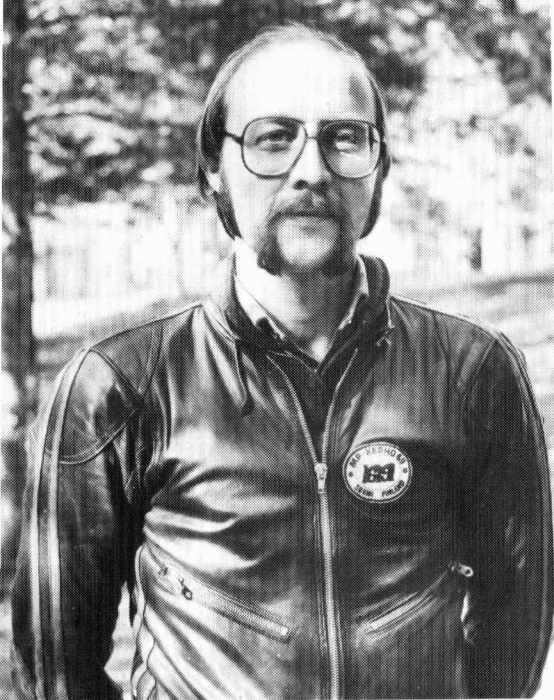
SYP Kouvola Kauppatori
Tili n:o 233221-323

Porvoo 1983 — Oy Uusimaa



Motoristin

seuraava marraskuun numero ilmestyy joulukuun alkupuoliskolla. Kyseiseen numeroon tarkoitetun aineiston tulee olla toimittajalla 10.11.1983 mennessä.



Puheen- johtajan palsta

Syksyn syntymää supliikkia

Kerhomme vuosikokous on jälleen takana päin, ja paikalle kerääntyi väkeäkin ihan odotetusti eli satakunta ihmistä. Lauantainahan tutustuimme Mikkolan Eeron johdolla metsäpuiden

rodunjalostukseen Läyliäisillä, jonka jälkeen ajelimme Rengon Oinaalaan varsinaiselle kokouspaikalle. Lauantain ohjelmassa ollut trial-ajo Välisalon lainaamalla pyörillä oli kerrassaan mainio ohjelmanumero, joka takasi ainakin katsojille nauruhermojen testausta. Vahingoniloa ja siihen tyyliin. Kun trial-kilpailusta saavutetut komeat henkiset vauriot oli jotenkin saatu nielaistuksi, siirryttiinkin sunnuntain lounaan jälkeen itse kokoukseen.

Kiitos vaan kannatuksesta, eli tässä sitä taas kirjoitellaan ja suunnitellaan tulevia. Kerhomme hallitus säilyikin yhtä vaihtumista lukuunottamatta ennallaan, ja uskonkin, että nyt valitsemanne toimihenkilöstö haluaa kukin osaltaan ajaa kerhomme asioita parhaalla kykenemällään tavalla eteenpäin. Tämä jo senkin vuoksi, että pienestä vaihtuvuudesta johtuen mitään erityistä tutustumis- ja sisäänajovaihetta ei tarvita, vaan työskentely on täysitehoista heti alusta lähtien.

Täysitehoista on syytä ollakin, sillä kerhon sisäisen toiminnan lisäksi meiltä odotetaan yhä suurenevaa aktiiviteettia kerhon ulkopuolisia eli lähinnä koko moottoripyöräilyä ja liikenneturvallisuutta koskevia asioita kohtaan. Kerhon sisäisistä asioista pisti vuosikokouksessa silmään se, että harvinaisen monta tulevan kauden tapahtumaa jäi ilman järjestäjää. Eli hallituksen tunnisteltavaksi. Mistä tämä johtuu? Toi-

vottavasti kukaan ei pode rimakauhua siitä syystä, että jonkin tapahtuman järjestäminen olisi liian vaikeaa tai että siitä ei ehkä tulisi yhtä hyvää tai parempaa kuin edellisestä. Tästähän ei missään tapauksessa ole kyse. Kenenkään tapahtuman järjestäjän ei pidä ottaa mitään ennakkopaineita siitä, miten kukin osallistuja tulee suhtautumaan järjestettävään kokoontumiseen, sillä ensiksikin kaikkia ei voi koskaan miellyttää, mutta melkein kaikkia aina. Tämä johtuu siitä, että kyllä me kaikki olemme koko lailla selvillä kunkin tapahtuman luonteesta, ja jos joku kokee jonkun kokoontumisen itselleen sopimattomaksi, niin tuskin hän sinne lähtee. Eli eri tyyppisillä tapahtumilla on omat vakituiset kävijänsä. Ja tästä taas tullaan siihen, että erilaisia tapahtumia saisi olla runsaasti. Eli ennakkoluulottomia järjestäjiä kaivataan. Ja kannattaa muistaa, että kun hyvän kokoontumisen henki on saavutettu järjestämällä pala maata ja märkiä polttopuita, niin ei ne järjestelyt välttämättä ihmeitä vaadi.

Muista myös, että järjestät mitä tahansa, voit aina käyttää siekailematta hyväksesi kerhomme jokapaikan tapahtumahöylää kerhoisäntä Saarenheimoa.

Eiköhän nämä tapahtumat tästä taas järjesty, mutta enemmän toivoisi selaista suhtautumista kuin eräällä tunnetulla jäsenellämme, joka Rengossa ollessamme kertoili mm. että tämä harastus on antanut niin paljon hänelle, että hän tuntee velvollisuudekseen uhrata omaa aikaansa ja voimavarojaan tämän kerhotoimintamme ja koko harastuksen viemiseksi eteenpäin.

Mietitäänpä näitä ja Pystymettässä nähdään!

Hallituksen kokous

Hollolan Salpakievarissa 22.6.1983
Paikalla:

	matkakorvaus
Keijo Lumme	50.00 mk
Pertti Saarenheimo	50.00 mk
Jaakko Laurila	50.00 mk
Matti Lehto	50.00 mk
Aimo Turunen	60.00 mk
Pekka Voutilainen	30.00 mk
Kari Hanski	100.00 mk
Jouni Valkeejärvi	— mk

1. Kokouksen puheenjohtaja Laurila avasi kokouksen ja toivotti väen tervetulleeksi.
2. Kasööri tiedotti Kontiosta seuraavaa, maksaneita 1100, rallipaikalla asiat kunnossa keväällä pidetyn katselmuksen mukaan. Kerhon myyntiartikkelit lähetetään Kouvolasta Ouluun Kiitolinja kuljetuksena Vähälän rekalla. Tässä samalla Kerho kiittää Kuljetusliike L. Vähälää ja erityisesti Vähälän Vesaa siitä merkittävästä taloudellisesta tuesta Kerholle, jota Kontio tavaroiden edestakaisesta ilmaiskuljetuksesta hyödyttiin.
3. EAK-ryhmä ilmoitti järjestävänsä rallipaikalle lauantai-illan ohjelman yhteyteen pienimuotoisen näytöksen, jolla EA-koulutusta esitellään. Selvennyksenä käsitteisiin EA on Ennakoivan Ajon Koulutusta, eikä suinkaan Ensi Apu Kursssia.
4. Kerholle ostetaan lisää 2 kpl alko-metrejä, ei suinkaan siksi että juoppottelu Kerhon tilaisuuksissa olisi lisääntynyt, paremminkin päinvastoin, sillä on huomattu että jäsenistö oma-aloitteisesti haluaa tarkastaa ajokuntonsa ennen kotimatkaa

Jatkuu sivulla 42



Vuosikokous

Pöytäkirja Moottoripyöräkerho 69 ry:n vuosikokouksesta Tulinummin retkeilymajalla Rengossa 18.9.1983 kello 13.00. Paikalla oli 102 kerhon jäsentä. Kokouksen puheenjohtajana toimi Jaakko Laurila ja sihteerinä Aki Oura.

1. §

Puheenjohtaja Jaakko Laurila avasi kokouksen ja toivotti paikalle tulleet 102 kerhon jäsentä tervetulleiksi.

2. §

Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Jaakko Laurila ja sihteeriksi Aki Oura.

ra. Pöytäkirjantarkastajiksi valittiin Reijo Relander ja Pekka Kuoppala, jotka toimivat myös ääntenlaskijoina.

3. §

Puheenjohtaja totesi kokouksen laillisesti kokoonkutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

4. §

Puheenjohtaja esitti työjärjestyksen muutosta, jonka mukaan esityslistan kohdat 6 ja 7 käsitellään yhdessä. Esityslista hyväksyttiin muutetussa muodossa.

5. §

Puheenjohtaja luki toimintakertomuk-

sen vuodelta 1982—1983, joka hyväksyttiin yksimielisesti.

6. §

Puheenjohtaja luki taseen, tuloslaskelman ja sen liitteen. Tilintarkastaja Pertti Holla selvensi taloudellista tilannetta todeten varojen olevan sidottuina tavaravarastoon. Puheenjohtaja luki tilintarkastajien kertomuksen, jonka jälkeen kokous myönsi tili- ja vastuuvapauden hallitukselle.

7. §

Puheenjohtaja esitteli tulevan toimintavuoden toimintasuunnitelman ja talousarvion.

Toimintasuunnitelman mukaiset tapahtumat ja vetäjät: Pystymettä 83, 22.-23.10.83, Kouvolan suunnan motoristit. Pystymettä 84, Jokioisten moottoripyöräilijät. Pikkujouluille ja Talvitapahtumalle ei löytynyt järjestäjiä, joten todennäköistä on ettei niitä järjestetä. Talviralli 84, helmikuun 1. viikonloppu, Antti Korjus ja Kotka-Karhulinja.

Saunaillat Etelä/Pohjoinen, hallitus tiedustelee. Erilliset EAK-tilaisuudet, Keijo Lumme kertoi jo lukkoon lyödyistä ja tarkka luettelo päivämäärineen kevään Motoristissa.

Etappiajo, Eero Mikkola kertoi kiinnostusta olevan Hämeen Härkätietä kohtaan ja jatkokehittely jäi hallitukselle. Kirkkopyhä, Kevätajelu, kesäkuun alussa, Pekka Kuoppala. Kontio 84, Risto Karvonen ja Joensuun kulmakunta. Kontio 85, hallitus tutkii. Perheralli, Mikko Sani.

Pohjoisen Pystymettä, Kari Nissinen Rovaniemi. Sunnuntai-ym. ajelut, Vehoniemen Automuseo ja mahdollisesti Ahveniston moottorirata huhtikuun lopulla, Pekka Voutilainen.

Toimintasuunnitelma ja talousarvio hyväksyttiin.

8. §

Hallituksen ehdotus jäsenmaksujen pitämisestä ennallaan hyväksyttiin ja jäsenmaksu säilyi 30 markkana ja liittymismaksu 10 markkana. Ainaisjäsenmaksu sääntöjenmukaisesti 15-kertainen eli 450 markkaa.

9. §

Hallitukseen valittiin varsinaisiksi jäseniksi seuraavat: puheenjohtaja Jaakko Laurila, varapuheenjohtaja Matti Leh-to, sihteerit Markku Ahonen, kassanhoitaja Pekka Voutilainen, kerhoisäntä Pertti Saarenheimo.

Varajäseniksi valittiin seuraavat: Guy Wikström, NMR:n yhdyshenkilö, Keijo Lumme, EAK-vetäjä, Jouni Valkeejärvi, nuorisosihteerit ja Aki Oura.

Viimemainitun valinnan yhteydessä Pekka Kuoppala totesi, että viime vuonna päätettiin valita hallitukseen myös naisedustaja, joka nyt Raila Rinteen ilmoitettua haluavansa erota näyttää tulevan täytetyksi miesjäsenenellä. Asiasta käytiin keskustelu, jossa naisedustuksen merkitys myönnettiin. Hallituksen ehdotus lopuksi hyväksyttiin.

Päätoimittajaksi valittiin Aimo Turunen ja muut toimittajat Eero Mikkola, Taavi Hiltunen ja Jussi Pursiainen. Tilintarkastajiksi valittiin Torolf Fagerholm ja Pekka Kuoppala, varatilintarkastajiksi Risto Eskola ja Matti Storlöpare.

10. §

Pekka Kuoppala ehdotti, että tapahtumat sijoitettaisiin tapahtuviksi vakioaikoina, jotta kukin voisi helpommin suunnitella menonsa ja osallistumisensa ennakolta. Vuosikokous Kuoppalan ehdotuksen mukaisesti voitaisiin pitää lauantaina kello 16.00, jotta paluu ei

Tase 31 07 1983

Vastaavaa

Vastattavaa

Rahoitusomaisuus

Postisirottili 16.621,73
 SYP-Käyttötilli 51.257,80
 Korkosaatavat 1.316,39
 MP-83 saatavat 2.000,-

71.195,92

Vaihto-omaisuus

Kerhopaidat + merkit ym. 19.520,70
 Kontioralli-merk.ym 5.217,-
 Talviralli " 324,-

25.061,70

Käyttö-omaisuus

Kelusto 01 08 82 6.396,10
 Lisäys 800,-

7.196,10

MK 103.453,72

MK 103.453,72

Kouvolassa elokuun 11 päivänä 1983

Jaakko Laurila

Pertti Saarenheimo

Markku Ahonen

Pekka Voutilainen

Guy Wikström



jäisi sunnuntaina pitkämatkaisille yöajoksi. Pekka Lankinen kannatti ja puheenjohtaja lupasi asian tulevan esille hallituksessa.

Jorma Koskinen totesi, että kunnollinen jäsenkortti on saatava ja puheenjohtaja kertoi asian korjaantuvan jo tänä toimintakautena.

11. §

Puheenjohtaja päätti kokouksen ja kiitti hallituksen jäseniä. Hän toivotti uudelle hallitukselle työtarmoa ja kiitti jäsenistöä hyvästä kokouksesta.

Renko 18.9.1983

Jaakko Laurila
puheenjohtajaAki Oura
sihteeriPekka Kuoppala
pöytäkirjantarkReijo Relander
pöytäkirjantark

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n toimintakertomus kaudelta 1982-83

YLEISTÄ KERHOMME TOIMINNASTA

Kuluneella toimintakaudella kerhomme eri aktiviteetit noudattelivat pitkälti aikaisempien toimintavuosien hyväksi osoittamia ajouria. Eri tapahtumissa on ollut havaittavissa selvää jalostumista, joka on tuonut mukanaan joidenkin tapahtumien karsitutumisen, ja toisaalta lisääntyneitä innostusta uusien ja erilaisten ajan henkeen sopivien tai sitä protestoivien tapahtumien järjestämiseen.

Eräänlaisena punaisena lankana kuluneen kauden toiminnassa voitaneen pitää pyrkimystä lisätä kerhomme ulospäin suuntautuvaa tunnettavuutta. Perimmäisenä tarkoituksena tällä toiminteella on ollut nuorien motoristien kiinnostuksen kasvattaminen toimintaamme kohtaan. Tällä ongelmallisella alueella onkin edelleen paljon niittämätöntä sarkaa.

JOHTO JA TOIMIHENKILÖT

Hallituksen työskentely on ollut joustavaa, asiantuntevaa ja kiitkatonta. Eri tehtävät on voitu hoitaa tasapuolisesti ketään liiaksi rasittamatta.

Hallitus muodostui seuraavista henkilöistä:

Puheenjohtaja: Jaakko Laurila
 Varapuheenjohtaja: Matti Lehto
 Sihteeri: Markku Ahonen
 Kassanhoitaja: Pekka Voutilainen
 Kerhoisäntä: Pertti Saarenheimo
 Päätoimittaja: Aimo Turunen
 Varajäsenet:

Guy Wikström (Pohjoismaiset yhteydet), Keijo Lumme (EAK-vastaava), Raila Rinne, Jouni Valkeejärvi.

Päätoimittajan apuna aktiivisina kirjoittajina ovat toimineet toimittajat Eero Mikkola, Taavi Hiltunen ja Jussi Pursiainen.

HALLITUKSEN KOKOUKSET

Viime vuosikokouksessa valittu hallitus kokoontui kuluneen toimintakauden aikana kymmenen kertaa päättämään ja suunnittelemaan kerhon asioita.

JÄSENISTÖ

Jäsenmäärän kehitys on ollut edellisten vuosien tapaan nousujohteista ja tilikauden päättyessä 31.07.83 kerhoomme kuului 1.492 jäsentä. Kasvua edellisestä vuodesta oli 148 jäsentä.

Jäsenistön vireys ja oma-aloitteisuus on ollut ilahduttavasti kasvussa, ja kaikki kerhon tapahtumat on saatu järjestetyksi sujuvasti ja asiantunteuksella.

TOIMINTA

Kerhon toiminta perustui kuluneena kautena pitkälti aikaisempien vuosien osoittamaan toimintamalliin, eli erilaisten tapahtumien järjestämiseen jäsenistölle. Kerhomme jo perinteiset tapahtumat aloitti 3. Pystymettä, joka järjestettiin karkkilalaisvoimin Tartlammin rannalla Karkkilan ja Forsan välimailla 30.–31.10.82. Osallistujia oli n. 120.

Talviralli oli 05.–06.02.83 Tammen seurakunnan Kaitalammin leirikeskuksessa. Järjestelyistä vastasivat pääasiassa Jokioisten moottoripyöräilijät.

Kirjokiven EAK/Saunailta oli vuorossa 06.–08.05.83. Asiallisen EA-kurssin kouluttajina toimivat: Kari Hanski, Esa Myyräläinen, Kari Kulmala, Keijo Lumme, Pekka Muona ja Risto Mäkinen. Ajoharjoitukset pidettiin totuttuun tapaan Torniomäen FK-

radalla ja koko tapahtuman vastaavana toimi Reijo Relander.

Posiolla vietettiin Pohjoisen Saunailtaa 21.–22.05.83, ja saunaisäntänä toimi Jussi Roine. Samalla päivämäärällä oli Pohjois-Karjalan vaaramaisemissa Kaj Puhkan ja paikallisten motoristien junailema Etappiajo.

20.05.83 järjesti Rauno Vilkkonen perheineen tyylikkään ja ohjelmatäyteisen Kirkkopyhän Kokemäellä.

Järjestyksessä 17. Kontioralli keräsi lähes 1.200 osallistujaa tällä kertaa Yläsäärvelle jylhään tunturimaisemaan. Ajankohta oli tutuksi käynyt heinäkuun ensimmäinen viikonvaihe, ja järjestelyistä huolehti mallikkaasti Pohjoissuomen motoristit Jussi Roineen johdolla.

Perheralli järjestettiin nyt toista kertaa ja paikkana edellisvuodesta tuttu koulurakennus Nastolan läheisyydessä syvällä maaseudun rauhassa. Ajankohdaksi oli 30.–31.07.83 ja tästä lämminkisistä tapahtumasta vastasivat tutut isähahmot Sani, Tonttila ja Salonie-mi.

Pohjoisen Pystymettä kokeiltiin kaikessa hiljaisuudessa 03.–04.09.83 välillä Kemijärvi – Pelkosenniemi, ja saadut kokemukset osoittautuivat niin myönteisiksi ja rohkaiseviksi, että tulevana vuonna nähtäneen sitten virallisen Pohjoisen Pystymettä.

Syysajelun merkeissä tutustuttiin Eero Mikkolan johdolla metsäpuiden rodunjalostusasemaan Lopen Läyliäisillä. Tapahtuma tarjosi rautaisannoksen yleistietoutta Suomen metsistä ja ajankohtana oli 17.09.83.

Vuosikokous pidettiin Tulinummin retkeilymajalla Rengon Oinaalassa 18.09.83. Edellisenä päivänä saapuneilla oli mahdollisuus testata taitojaan trial-yörän käsittelyssä ja saunoa illalla kipeytyneet lihakset pehmeiksi.

EDUSTUKSET JA YHTEISTYÖ

Kerhomme yhteyksiä eri instansseihin on ylläpidetty kokouksin ja kirjeenvaihdolla. Vakuutusyhtiö Auran kanssa puhuttiin yleistä ja yksittäistä asiaa moottoripyörien vakuutuksista 19.10.82. Liikenneturvan järjestämään kongressiin osallistumme tänä syksynä ja Liikenneministeriötä on muistettu PR-luonteisesti. Suomen Retkeilymajajärjestön jäsenenä voimme tarjota jäsenille tiettyjä matkailuun liittyviä etuja.

Pohjoismaisen Moottoripyöräneuvoston työ on jatkunut vakaana, ja yhdysmiehemme Guy Wikström kävi 11.–12.04 ja 09.–10.09.83 pidetyissä NMR:n kokouksissa kertomassa Suomen moottoripyöräilyn nykytilanteesta ja pohtimassa Pohjoismaiseen yhteytyöhön liittyviä asioita. Molemmat kokoukset pidettiin Oslolla.

Moottoripyöränäyttelyyn Espoon Dipolissa osallistuimme jälleen omalla osastollamme 11.–13.03.83. Näyttelyssä oli tarjolla runsaasti uusia malleja kerhoasusteista, ja tapahtumaa varten painettua kerhoesitettä jaettiin runsaasti. Osastollamme oli mukana myös AURA-Suzuki, Pystymettä-Jawa, Bieffen kypärät ja Silkkiset-painofirma.

Muita tapahtumia, joissa kerhomme on ollut esillä ovat mm. Nuorisoharrastemessut Tampereella 16.–17.04.83, jossa Pirkanmaan Matkamotoristit esittelivät toimintaansa, EAK:ta ja MP-69:ää. Joukko Vantaan ja Espoon motoristeja järjesti Osku Vaahteran johdolla moottoripyöräilyä kertovia nuorisoiltoja Vantaan kaupungin nuorisotiloissa viime toukokuussa neljänä iltana.

EAK-TOIMINTA

Ennakoivan ajon koulutukseen kiinnitettiin kuluneena kautena erityistä huomiota. 23.–24.04.83 Virroilla järjestetyssä EAK-suunnittelu- ja koulutuspäivillä luotiin pohjaa tulevalle keskitetylle ja järjestelmälliselle EA-koulutukselle. Nyt päättyvä kausi on kulunut odotetusti tuolevaa toimintakautta ja sen koulutustapahtumia suunnitella. Varsinainen aktiivinen koulutus-toiminta on tarkoitus aloittaa ensi keväänä ja aluksi pääpaino asetetaan oman jäsenistön kouluttamiseen. Tässä jokaista yksityistä ja koko harrastusta hyödyttävässä asiassa kerho odottaa jäseniltään lisääntyvää innostusta itsensä kouluttamista kohtaan.

Kerhon koulutuspyörää käytettiin kesän kuluessa kolmessa EAK-tapahtumassa, Talvirallissa ja taitoajotilaisuudessa Jokioisissa yhteensä 1268 km.

VARAINHANKINTA

Kuten aikaisempiinkin vuosina ovat kerhon tulot muodostuneet jäsenmaksuista ja Kontiorallista, joista jäsenmaksuilla on saatu katetuksi Motoristilehden kulut ja Kontiosta kertyneillä varoilla on pyörätetty kaikkea muuta toimintaa.

KERHOLEHTI

Kerholehtemme sisältö on monipuolistunut entisestään, ja eri aihepiirejä käsitteleviä kirjoituksia on ilmestynyt lehtemme kiittävästi. Toivottavaa onkin, että sama aktiivinen tahti jatkuu edelleen, ja kirjoituksia erilaisista harrastukseemme liittyvistä ja sitä sivuavista aiheista lähetetään lehtemme palstoille yhä enenevässä määrin.

YHTEENVETO

Kerhomme tapahtumia tarkasteltaessa voidaan todeta kuluneella kaudel-

**TIELIIKENTEESSÄ KUOLLEET
ENNAKKOTIETOJEN MUKAAN****Heinäkuun
tieliikenteessä
55 kuollutta**

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai heinäkuun tieliikenteessä surmansa 55 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 59. Vuosien 1980–1982 heinäkuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 56. Tammi–heinäkuun aikana kuoli liikenneonnettomuuksissa yhteensä 324 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai surmansa 258 henkilöä.

Loukkaantuneita oli heinäkuussa ennakkotietojen mukaan 1190 viime vuoden luvun ollessa 1200. Onnettomuuksia tuli poliisin tietoon 3243 kun vastaava luku viime vuonna oli 2883. Tammi – heinäkuun aikana tuli poliisi-

sin tietoon 20756 onnettomuutta, joissa loukkaantui 5578 henkilöä. Vastavana aikana viime vuonna onnettomuuksia oli 17243 ja niissä loukkaantui 5284.

Heinäkuussa surmansa saaneista oli miehiä 39 ja naisia 16.

Heinäkuun liikenneonnettomuuksissa surmansa saaneista oli autonkuljettajia 15 ja matkustajia 11. Jalankulkijoita kuoli 8, polkupyöräilijöitä 10, mopoilijoita 4, moottoripyöräilijöitä 6 sekä 1 traktorin kuljettaja.

Kuolleista oli 25–49 -vuotiaita 16 ja 65-vuotiaita tai vanhempia 8. Ikäryhmään 50–64-vuotiaat kuului kuolleista 7 ja ikäryhmään 15–24 vuotiaat 16. Kuolleista oli alle 15-vuotiaita 8.

Eniten uhreja heinäkuun liikenteessä oli Turun ja Porin läänissä, jossa sai surmansa 12 henkilöä. Uudellamaalla

**Näillä ajeltiin
vuosikokoukseen**

Sunnuntai-aamulla Matti Viro suoritti parkkipaikalla otannan millä kerholaiset ajelvat. Tulos oli seuraava:

Honda 20, Yamaha 22, Suzuki 7, Kawasaki 5, BMW 5, Ducati 1, Tunturi 1. Yksisynterisiä 5. Kaksisynterisiä 23. Kolmisynterisiä 2. Nelisynterisiä 21. Ketjuvetoisia 30. Akselivetoisia 21. Kaksitahtisia 7. Nelitahtisia 44. Sivuvaunullisia 2.

la kiinnitetyn enemmän huomiota tapahtumien laatuun kuin määrään. Eri tapahtumien on mukauduttava kehitykseen, ja mielenkiintonsa menettäneet tapahtumat putoavat uusien tieltä. Näillä näkymin sama laatu painotteinen linja jatkuu tulevanakin kautena ja toimintamme panostuksen kohteina pidettäköön kerhomme sisäisen koulutustoiminnan kehittämistä ja nuorten motoristien saattamista kerhotoiminnan piiriin.

oli liikenteessä kuolleita 10.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkoluku on jokseenkin lähellä loppullisia tilastolukuja. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolevat myöhemmin.

**Elokuun
tieliikenteessä
48 kuollutta**

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai elokuun tieliikenteessä surmansa 48 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 50. Vuosien 1980–1982 elokuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 51. Tammi-elokuun aikana kuoli liikenneonnettomuuksissa yhteensä 372 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai surmansa 308 henkilöä.

Loukkaantuneita oli elokuussa ennakkotietojen mukaan 1019 viime vuoden luvun ollessa 1075. Onnettomuuksia tuli poliisin tietoon 3237 kun vastaava luku viime vuonna 2875. Tammi-elokuun aikana tuli poliisin tietoon 23993 onnettomuutta, joissa loukkaantuntui 6597 henkilöä. Vastavana aikana viime vuonna onnettomuuksia oli 20118 ja niissä loukkaantuneita 6359.

Elokuussa surmansa saaneista oli miehiä 31 ja naisia 17.

Elokuun liikenneonnettomuuksissa surmansa saaneista oli autonkuljettajia 12 ja matkustajia 10. Jalankulkijoita kuoli 7, polkupyöräilijöitä 10, mopoilijoita 3, moottoripyöräilijöitä 4 sekä 2 traktorin kuljettajaa.

Kuolleista oli 25–49 -vuotiaita 10 ja 65-vuotiaita tai vanhempia 10. Ikäryhmään 50–64 -vuotiaat kuului kuolleista 12 ja ikäryhmään 15–24 -vuotiaat 14. Kuolleista oli alle 15-vuotiaita 2.

Eniten uhreja elokuun liikenteessä oli Uudenmaan läänissä, jossa sai surmansa 12 henkilöä.

Tieliikenteessä surmansa saaneiden ennakkoluku on jokseenkin lähellä loppullisia tilastolukuja. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolevat myöhemmin.

Kerholainen!

Kun osoitteesi muuttuu, ilmoita nimesi, vanha osoitteesi ja uusi osoitteesi kerhon sihteerille.

- Vaimollani on kurja muisti.
- Kuinka niin. Hän ei siis muista mitään?
- Päinvastoin — hän muistaa aina kaiken.

Myytäväenä

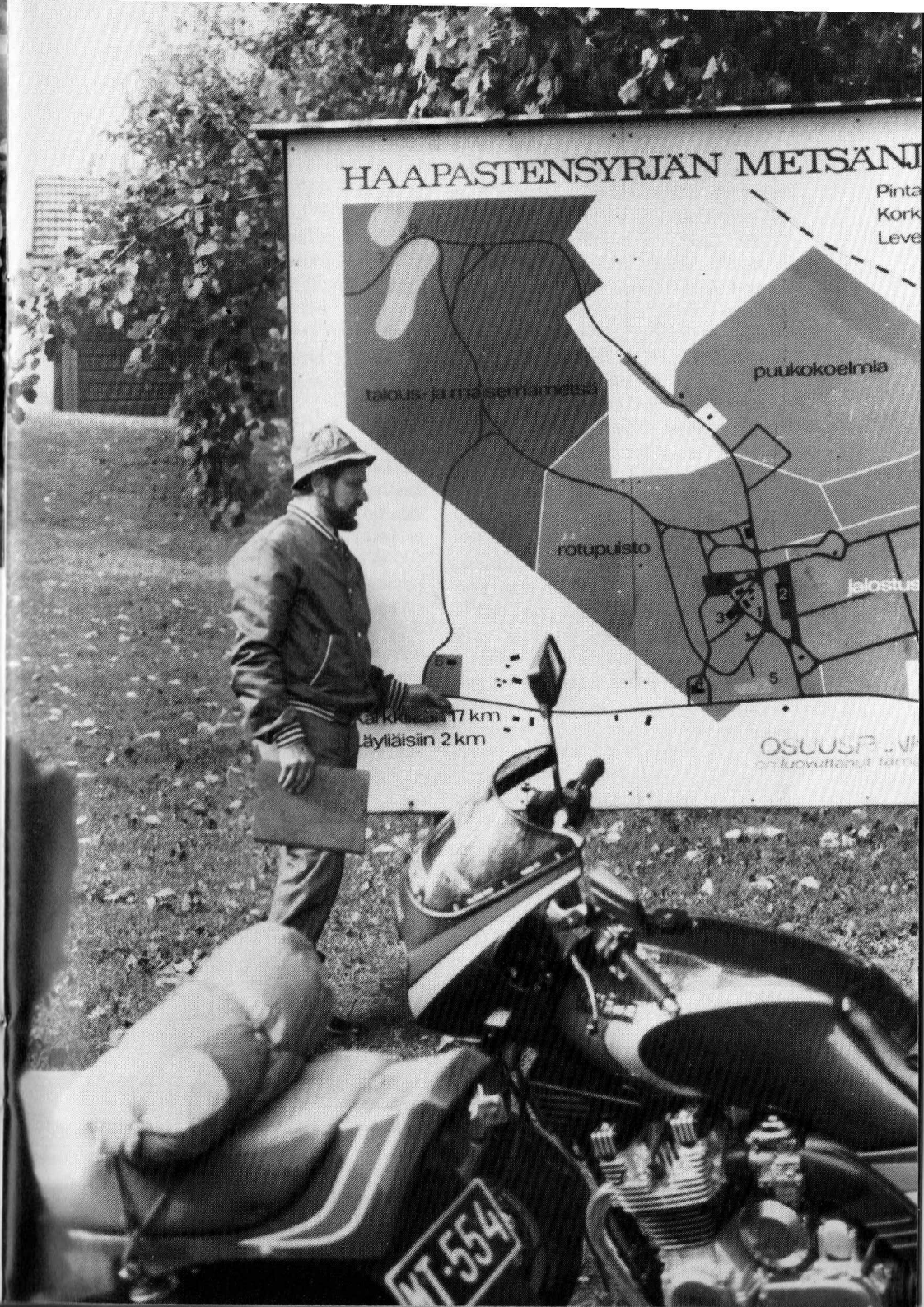
KAWASAKI Z 500 -81 aj. 17.000 km. Hienokunt. Osamaksu ja vaihto vanhaan hyvään brittiin mahdoll. Puh. 915-155 979./Pete.



MP 69:n syysajelu 17-18.9.1983

Metsänjalostuksen ja vuosikokouksen merkeissä

Kuutisenkymmentä matkamotoristia Metsänjalostussäätiön puidenjalostuskeskuksessa Lopen Haapastensyrjässä oli oppaana toimineen jalostusteknikko Ville Pirttilän kertoman mukaan erikoislaatuisin retkiryhmä laitoksen historian aikana. Siellä vierailee tavallisesti vain varsinainen metsäväki. MP 69:n metsän vuoden "tempaus" toi sinne nyt ryhmän, jossa oli erikoisen suuri hajonta niin ammattien kuin kotipaikkojenkin suhteen. Mutta varsin auliisti motoristeja palveltiin ja ilmeisellä mielenkiinnolla kolmen tuntia siellä viihdyttiin.



Varsin epävakaiseksi ennustettu ja ajantullen todettu viikonloppu pisti varsinkin sisäsuomalaiset ja pohjoisen motoristit harkitsemaan lähtöä syysajelulle. Sitäpaitsi monilla oli perunanostoa ja uskaliaimmat lähtivät Hailuoto-kokoontumiseen. Kun apuhoitaja hoiteli yhteyksiä retken merkeissä ja joukon vahvuutta tiedusteltiin, vaikkauk oli — säävarauksilla porrastettuna — 50-100 motoristia. Puolensadan raja rikottiin, ja sadettakin saaneet tulijat saivat riisua sadevarusteet ja varsin lämmin iltapäivä olisi vaatinut muutakin kevennyttä. Mutta kun vauhti kierroksella oli rauhallinen, pärjättiin siellä nahkoissakin.

Elämäntyönsä metsänjalostuksessa tehnyt oppaamme osasi sovittaa kohteiden esittelyssä sanansa niin, että ilman aikaisempia pohjatietoja ollut saattoi ymmärtää mistä oli kysymys ja mitkä oli tavoitteet kussakin tapauksessa. Ensin joukko vietiin havainnolliseen puistometsikköön, jossa puiden muotojen periytyväisyys osoitettiin kiistattomasti. Siellä oli lyhytkaista pilarikuusta, käärmekuusia, pensasmaisia kääpiökuusia ja kuinka monta erikoismuotoa tavallisempien puumuotojen lisäksi. Siellä osoitettiin myös puiden kasvuvyöhyketietoisuus ja rajoitukset missä määrin metsäpuiden taimia voidaan siirtää etelämmäksi tai pohjoisemmaksi. Etenkin männyllä on tiukat rajansa: Lopelle tuotu Lapin puurajan mänty kasvaa yhtä kituvasti kuin tunturissakin. Metsänjalostustyö onkin osaltaan ollut näiden siirtorajoitusten tutkimista. Kun näistä asioista ei vielä oltu selvillä, tehtiin metsänviljelyaineiden siirrossa kohtalokkaitakin virheitä. Mutta tänä Metsän vuotena, jolloin koko metsän viljely ja jalostus on tehty kyseenalaiseksi ja jolloin

epäonnistumisista on toivotettu mahdollisesti, tätä puolta ei ole suostuttu valottamaan, vaikka metsänjalostus- ja tutkimus on tuonut tietoa, jolla nyt moitittuja parinkymmenen vuoden takaisia epäonnistumisia voidaan välttää. ”Puumallipuistossa” nähtiin myös Kekkosen istuttama, tukevaoksainen kuusi. Joku keksi ehdottaa, eikö Koiviston nyt pitäisi istuttaa sen vierelle koivu kertomaan presidenttien historiaa.

Laitoksen emäntä uhrasi lauantai-vaapaan ja apulaisensa kanssa tarjosi kierroksen puolivälissä maukkaat kahvit, jonka kustannuspuolesta kerho vastasi. Sitten jatkettiin kierrosta lähes 100 m pituisiin muovihuoneisiin, joissa jalostus pääasiallisesti tapahtuu. Monille oli käynnin hämmästyttävien kokemus koivunjalostushuone, jossa oli saavutettu erikoisimmin tulos jolloin maaliskuussa kylvety koivun siemen, hiilidioksiidilisäyksellä ja erikoisvaloilta kasvua kiihdyttäen ja lyhyen keino-tekaisen talven koettuaan rupesi kukkimaan ja tuotti siementä saman vuoden syksyllä. Tämä sensatiomainen koivun kasvatuksen nopeuttaminen antaa valtaiset mahdollisuudet koivulajikkeiden ja risteytyksien kehittämiseen. Parhaat koivujalosteet kasvavat tukkikokoon jopa 25 vuodessa. Koivun kasvatusta metsässä vain on äärimmäisen vaikeaa, koska runsas hirvikarja pitää viljelykoivikkoa herkkuna. Muista puulajeista sopeutuu samanlaiseen jalostukseen nopeuttamiseen kuusi, mutta paljon hitaammin ja vähemmän erikoisolosuhteissa kasvihuoneessa siementä tuottaen. Jaloja lehtipuita tammea ja jalavaa voidaan myös nopeuttaa — niillekin oli oma huoneensa, mutta mäntyä ei kasvihuoneissa kasvateta tässä mielessä.

Käytiin myös laajan pistokashallin ovelta, itse halliin ei menty, koska kasteluaumatikka suihkaisee muuttaman minuutin väliajoin puhtaaseen soraan laitettuja pistokkaista. Varsin ihmeelliseltä tuntui, että kuusta on helppo monistaa pistokkaista, mutta ei esim. mäntyä tai haapaa. Pistokastamihan perii täydellisesti emopuun ominaisuudet. Jalostushuoneissa osa jalostusta tapahtuu eri puolilta tuotujen hyvien kantapuiden keskeisenä vapaana risteytymisenä. Mutta paljon tehdään ohjattua risteyttämistä, jolloin emikointo suljetaan muovipussiin ja se pölytetään määrättyllä siitepölyllä, jolloin molemmat vanhemmat ovat selvillä. Vapaapölytyksessä esim. kuusen kä-

vyn jokaisella siemenellä voi olla erinäköisiä.

Ehdimme kierroksellamme katsoa vain pienen kulman yli sadan hehtaarin laitoksen alueesta. Viimeksi pysähdimme tuhansien männyntaimien ulkoviilijelyn äärellä. Tässä lohossa on rotumäntytien suuri vertaileva jälkeläiskoe, jossa vielä voidaan karsia pois jalostusaineistosta heikompileatuiset kantapuut. Suomalaisen metsäpuiden jalostus perustuu eri puolilla Suomea valittujen kantapuiden siemeniin ja varteoksiin. Niitä oli alkujaan n. 10.000, mutta jalostuksessa niitä on vähennetty. Tulevien metsien hyvän siementarpeen tyydyttämiseksi Metsänjalostussäätiöllä on yhteistoiminnassa

Puistoalue on erittäin laaja, me motoristit tutustuimme vain pieneen osaan laitoksen alueesta. Mutta kuulimme oppaaltamme sitäkin enemmän mielenkiintoisia asioita, ennen ihmettelimme valtion osuuden vähäisyyttä, joka on vain viisi miljoonaa markkaa vuodessa.



mm. valtionmetsien ja puunjalostusyh-
tiöiden kanssa jo 4500 ha siemenpuu-
viljelyksiä eri puolilla Suomea. Kohta
on mahdollista saada kaikki tarvittava
siemen rotupuista vuotuisen 240 mil-
joonan taimen kasvattamiseen.

Jälkikommenteista päätellen moto-
ristit kokivat retkipäivän annin kiin-
nostavana. Tämän jälkeen tiedetään
yhtä ja toista lisää metsistä ja perinnöl-
lisyyksista ja niiden soveltamisessa
puulajien jalostamisessa. Ihminenhan
on valinnut ja jalostanut viljely- ja
puutarhakasveja jo vuosituhansia,
mutta metsäpuiden jalostus on vasta
meidän vuosisatamme ja oikeastaan
vasta sen viime vuosikymmenien asia.
On vain kumma, ettei muut metsäta-
louden ulkopuoliset ryhmät matkamo-
toristit ole pyrkineet tutustumaan kan-
sainvälisestäkin suuresti arvostettuun
suomalaiseen metsänjalostukseen. Oli-
siko tämä jälleen yksi esimerkki, että
motoristit ovat avoimia menemään ja
kokemaan uutta?

Jatkot meijerillä

Illaksi ajettiin paikallisia mutkaisia
kyläteitä Rengon Tulinummelle. Se on
siitä erikoinen turistipalvelupaikka, et-
tä se on tehty entisen juustomeijerin
rakennuksiin. Aikoinaan vitsailtiin
eräistä viinaksia välttäneistä suomalai-
sista poliitikoista, että he menevät jat-
koille meijeriin. Saihan sitä Tulinum-
mella maitoa ja piimää, mutta muuta-
mat taisivat olla enemmän kiinnostu-
neita kaljasta ja punaviinistä. Tosin
vasta illemmalla kun sää ulkona vih-

moi vettä myrskyn voimalla, eikä edes
makkaranuotioita voitu syyttää. Al-
kuiltaa suosi vielä hyvä sää, että Kei-
jon ja kumppanien taidolla hoitelema
crossikisa sai kolmisenkymmentä in-
nostunutta ja kai osin hiukan epävar-
maakin osanottajaa. Eihän siellä jyr-
kässä harjunkupeessa sentään kenen-
kään sääri tai niska tahtunut. Sitä
enemmän tuli hikisiä paitoja, koska
monikaan ei arvannut miten kovaa
hommaa senkaltainen meno on. Mp-
kouluttajana jatkuvan tuntumaen
maastoajoon säilyttävä Matti Viro
näytti mallia monille nuoremmille.
Kerho palkitsi tämän hikileikin lupaa-
malla 14 parhaalle uudet kerhopaidat.
Kiitokset ansaitsee myös firma Välisa-
lo, joka lainasi kisavälineet.

Yö nukuttiin jykevien seinien sisällä
ja hyvä sopu tilaa antoi lattialla niille,
joille ei sänkyjä riittänyt. Ei aamupu-
rolla sairaita kasvoja näkynyt ja vielä
paremmassa vireessä ja ruokahalussa
nautittiin puoliksi kerhon kustantamaa
15 ruokalajin seisovan pöydän antia.

Vuosikokous jonka menosta ja pää-
töksistä on virallinen teksti tässä leh-
dessä, sujui jämakästi ja asiallisesti ku-
ten vakiintuneen matkamotoristiker-
hon tyyliin sopii. Tosin jäsenistöltä oli-
si enemmän odottanut vinkkejä muu-
tamien tapahtumien hoitamiseksi. Nyt
jäi varsin paljon hallituksen huolehdi-
tavaksi. Toivottavasti löytyy vastuuta
tuntevia vapaaehtoisia, ettei tarvitsisi
määrätä.

Eero.

P.S. Reportit ja kuvat muutamista ajo-
kauden tapahtumista julkaistaan Mo-
toristin talvikauden numeroissa.

Lopen Haapastensyrjässä toimivan Metsänjalostussäätiön puidenjalostuskeskuksessa oppaana toimineen jalostusteknikko Ville Perttilän (vas.) kertoman mukaan olimme erikoislaatuisin retkiryhmä laitoksen historiassa.





Tämän lehden linjasta, uskoista ja ideologioista

Ylläksen Kontion muistoja meille toimittajille on eräs nuori motoristi, joka tuli juttusille ollessamme iltayön kierroksella leirialueella. Tämä jämerän ja terävän tuntui- nen kaveri oli ottanut jonkin verran rohkaisua ja esitti meille joitakin kysymyksiä ns. ”perimmäisistä asioista”, jotka ovat jo olleet esillä kerhon lehdessäkkin. Ja joista keskustellaan ja otetaan kantaa varsin monissa piireissä tässä meidän maailmassamme, jossa eletään aseiden varjossa ja ideologioiden ja uskojen hämmentävissä ristiriidoissa. Päätoimittaja katsoi tarpeelliseksi, että vähän käsitteisin tätä asiaa.

Kuusysin ja motoristin linjasta

Tämä nuori kaveri, joka on ollut

pikkupoikana Kuusysin perustamisen aikoihin, halusi varmennusta käsitykselleen, että kerho on suuntautunut enemmän kansallisesti kuin kansainvä-

lisesti, ja arvostaa monessa suhteessa kansallisia perusarvojamme. Me toimittajat myönsimme, että asia on niin, mutta sinänsä siihen ei erikoisesti ole pyritty eikä sitä haluta kaikessa korostaa. Aimo perustajajäsenenä kertoi, että MP 69:ään johtanut pienen motoristijoukon keskinäinen toveruus kyllä vahvasti syntyi ja eli siitä perustasta, että Suomessakin moottoripyörää, mp-matkailua ja motoristien toveruutta yli kaikkien oppi- ja säätyrajojen pitäisi ylläpitää ja elvyttää aikana, jolloin moottoripyörä oli painettu varsin vihatuksi ja halveksituksi välineeksi ja motoristit epämääräisiksi ja vaarallisiksi väkivaltatyypeiksi. Elvyttäessään motorismia tämä kantaporukka teki tätä työtä kansalliselta pohjalta, mutta tuskin huomaten tai erikoisemmin korostaen sitä. Tietty kansallisylypeys oli mukana siinäkin, että kun ulkomaankierrokset tulivat kuvaan mukaan, haluttin antaa hyvä kuva suomalaisesta motoristista kaikin puolin. Ja tämän linjan onnistumisen kyllä suomalainen motoristi tajuaa kaikkialla Euroopassa kulkiessaan: suomalaisilla on hyvä maine, eikä meitä epäillä viranomaistenkaan taholla. Olkoonpa tämä sitten suomalaiskansallista motorismilinjaa tai ei, oman satonsa se on kantanut. Jo järjestäytyessään Kuusysin kantaporukka ei aikanaan kuitenkaan halunnut erikoisemmin satsata motorismin kansainvälisten yhteyksien hoitoon. (Eikä se SML:ään ja sitä kautta FIM:iin kuulumattomana ollut mahdollistakaan.) Tämä puoli varsin luontevasti suotiin vastaperustetun TFMK:n hoidettavaksi ja se sitä on hoitanutkin. Tämä on ollut käytännössäkin hyvin toiminut linja, jossa päällekkäisyysjäsenyys on monille motoristeille aivan luonnollinen asia: MP 69:n kautta paikallis- ja kansallinen harrastus Suomessa ja

TFMK:n kautta ne yhteydet mitä kansainvälisesti on tarpeen. MP 69 katsoi kuitenkin jo vuosia sitten, että Pohjoismainen yhteistoiminta on tarpeen. Se onkin ollut monessa suhteessa hedelmällistä ja aktiivista. Kerholla on ollut tässä toiminnassa päteviä aktiiveja yhdyshenkilöitä.

MP 69:n vuotuiset päätapahtumat Kontioralli, Talviralli, Pystymetsä, Etappiajelut ja Kirkkopyhä vahvasti lähtevät kansalliselta pohjalta ja miltäpä muulta niiden pitäisi lähteäkään. Kokoonnutaan ja ajetaan omassa maassa erilaisissa paikoissa ja eri reittejä ajellen. Siinä tuntemus omasta maasta laajenee ja syvenee. ”Kotomaamme koko kuva” rakentuu vähitellen innolla osallistuvalla motoristilla kuin Jukolan Eerolle aikoinaan senaikailla mahdollisuuksilla. Paljon osallistuneet motoristit taatusti omaavat omasta maastaan laajemman näkemys- ja ehkä syvemmät kokemuksetkin kuin monien muiden alojen ja harrastusten suomalaiset ihmiset. Tämä on kansallistietoisuutta, muttei kansalliskiihkoa. Niillä joilla on vertailukohtia oman maan ulottuvuuksista ja olosuhteista, ja jotka vielä saavat vertailukohtia matkoillaan muusta maailmasta, on mahdollisuus kasvaa ns. tiedostavaksi yksilöksi. Siinä tajuutaan oma tila ja annetaan arvo muillekin, toisenlaisillekin. Ja erilaaisuushan on elämän rikkaus, kuin erilaisen piirissä koettu yhteyskin erilaisten ihmisten kesken.

Kutsuttakoonpa tätä ”linjaa” Kuusysin linjaksi tai ei – jos tällaiset määrittelyt sitten ovat tarpeellisia – tältä näkökulmalta kerhomme linja on aika vahvasti kansallinenkin linja, mutta se ei lainkaan sulje pois laajempia näkökulmia ja kontakteja. Kun me toimitt-

tajat lehdessämme kirjaamme ja raporttoimme vuoden tapahtumia, silloin tapahtuman "kansalliset sävyt" tietysti kertaantuvat myös lehden linjassa. Tapahtumat välittyvät myös niille kerhon jäsenille, jotka eivät itse osallistuneet.

Lehtemme sisällön puitteista

Toinen nuoren motoristin kysymys oli, miten Motorismin sisältö rakentuu ja rajoittuu. Päätoimittajan oli osaltaan helppo siihen vastata: kerhon puheenjohtajalta ja hallitukselta tulee osa aineistoa, josta pääosa on tiedotusluonteista mitä kokouksissa on päätetty ja mitä toiminnallisia tilaisuuksia on tulossa. Puheenjohtajan palstalla on ajankohtaiset kommentit hänen näkökulmastaan. Vakuutusyhtiöiltä ja liikenneministeriöltä tulee tiedotusluonteista aineistoa, samoin Pohjoismaisesta yhteistyökentästä. Aputoimittajat tai jotkut muut kerholaiset raportoivat menneitä tapahtumia. Tämän lisäksi tulee jäseniltä matkakuvauksia ja piristeeksi joskus humoristisiakin aiheita motorismin piiristä. Joku määrä on mp-tekniikan puolenkin juttuja, vaikka kerhon jäsenlehden resurssit eivät tee mahdolliseksi luoda tekniikkalehteä. Eikä se ole tarpeenkaan, koska suomalaiset ja kansainväliset kaiken tarkasti seuraavat mp-lehdet ovat miltei jokaisen motoristin lehtiä. Jotkut lukijat kyllä ovat vihjaisseet, että pieni pornoinen "riipaus" silloin tällöin voisi olla piristävää, mutta ainakin tämänhetkinen toimitus katsoo, että hoidelkoon Jallu, Kalle ja Erotica sen tarpeen kuten tekniikan lehdet mp-uutuudet. Mutta vaikka Suomessa vanhojen pyörien motoristeilla on omat monistelehtensä, Motoristi mielellään antaa ti-

laa mp-historiallisille valokuville ja muistelmille, joita kaupalliset tekniikan lehdet vähemmän julkaisivat.

MP 69:n hallitus on antanut toimitukselle vapaan harkintavallan rakennella lehden numerot sopivaksi katsomallaan tavalla. Kun tämä toimittajille on pääasiallisesti talkootyötä ja myös omaa osallistumista, tuskin liian tiukka suitsiminen ainakaan parantaisi työpanosta. Myönteistä palautettakin lehden tekotavasta on tullut sen verran, ettei osallistumishalu ole lamautunut. Tietysti ei tällainen toimitustapa voi jatkua ikuisesti, toimittajat vanhenevat ja väsyvät. On oikein, että nuoremmat ottavat asiat hoitoonsa. Heillä taas voi olla hiukan toisenlaisesti sävytyvät linjat kuin meillä nykyisillä, jotka olemme Kuusysin kantaporukasta 15 vuoden takaa. Vuosikokoushan on se tilaisuus, jossa jäsenistö voi vahvistikin ottaa kantaa myös lehden toimittajista ja lehden linjasta, sekä sisällön puitteista ja ulottuvuuksista. Ja siitä, onko Motoristi nykyisen kaltainen "yksilö", vai pitäisikö sen enemmän olla toisenlainen tai mahdollisesti samanlainen jonkin muun motorismilehden kanssa.

Uskoista ja ideologioista

Kolmas kysyjän aihe koski viime aikojen uskonnollista ja elämäntarkomuksellista keskustelua ja väittelyä, joka on ulottunut motoristipiireihin. Tämä nuori motoristi näki Kuusysin olevan perinteisellä linjalla silläkin alalla kun kerho järjestää kirkkopyhän, antaa tilaa lehdessä uskovaistelle motoristeille ja v. 1982 Kontion ilmoitustaululta poistettiin ateististen motoristien (ehkä pilailumielessä lai-

tettu) ilmoitus ajelusta Helvetinkolulle. Tässä asiassa toimittajat Kirkkopyhän suhteen voivat viitata vastaavien (ja viime aikoina drive in -jumalanpalvelusten) perinteeseen eurooppalaisessa motorismissa. Eihän niihin tarvitse osallistua niiden, jotka eivät sinne tunte kiinnostusta. Ja kun motorismissa on laaja ammatillisesti ja kansallisesti erilaisten ihmisten toistensa hyväksymistä, ei uskonnollistenkaan puolien pitäisi olla poissuljettuja. Kysymyksessähän on perusasiat elämän tarkoituksesta ja mielekkyydestä. Nämä asiat meidän maailmassamme etenkin ajattelevan nuorison keskuudessa ovat polttavia. Ne heijastuvat vahvasti eri lehtien nuorisopalstoilla nykyisin. Poliittisella, ideologisella tasolla nuoriso on paljossa pettynyt, turhautunut ja ymmällä niin Lännessä kuin Idässä. Poliittiset systeemit ovat luoneet tuhoa uhkaavan jännitteen ja arsenaalin sitä varten. Lännen kaupallinen ja kuluttava elintasomaterialismi on monille ahdistava elämäntunne, eikä idän marxilais-materialistinen vallankumousideologia enää pysty mалаamaan niin heikkuisia tulevaisuudenkuvia, joiden vallassa nuorisokin oli kymmenisen vuotta sitten. Kun toista maailmanmahtia johtaa mies, jonka miehuusvuodet kuuluivat Villin Lännen filmitähtenä ja Idän johtajan taustana on salaisen poliisin päällikkyyys, ei ihme jos meidän aikamme etsitään syvempiä elämäntarvoja ja merkityksiä. Paljossa Iso Veli (=systeemi) valvoo ja määrää ihmistä niin Idässä kuin Lännessä. Asia jonka Hitlerin tuhoama kuuluisa historioitsija ennako: ihmisten suuri enemmistö tuntee epävapauden, riistettävyyden heitä siten kapitalistisesti (kaupallisesti) tai rasitettakoon sosialistisesti.

Motoristipiireissä tämä elämän-

kaaos on paljolti vaimennettu alkoholilla. Viime aikoina huumeet ovat yhdistyneet alkoholin käyttöön keskieroopalaisissa ja Scandinavian eteläisen osan ralleissa ja aiheuttaneet hirtittävän barbaarista väkivaltaa ja mielettömyyttä. Uskonnollisten ja elämäntarkomuksellisten väittelyiden mahdolliset haitat ovat minimaalisen pieniä näihin verrattuna.

Me vanhemmat toimittajat, jotka 1970-luvun alussa ralleissa näimme hehkuvan alkoholin palvonnan, joka usein ylitti kiihkeimmänkin uskonnollisen hurman ehdottomuuden, emme näe ainakaan pahaksi jos ralleissa nykyisin on osanottajia, jotka ovat valmiita keskustelemaan ja kantaa ottamaan myös elämän ja olemassaolon perimmäisistä kysymyksistä. Monet hyvin nuoretkin motoristit ovat viime aikoina nähneet maailmaa niin paljon, myös mielettömyyttä, väkivaltaa ja päätöntä rellestystä, että heistä jotkut etsivät vaihtoehtoja ja mielekkyyttä. He eivät enää jaksa keskittyä yksitään pyöristä keskustelemaan, eivätkä näe pulloa ainoana ihmissuhteiden kontaktivälineenä. Nykyään puhutaan yhä enemmän vaihtoehtoista ja vaihtoehtoihmisistä. On osoitus motorismin elävydestä ja moniulotteisuudesta, jos heissä on vaihtoehtoihmisiä: uskonnollisia ja poliittisesti vihreitä.

Allamainittu joka nämä näkemykset ja ajatukset kokosi, on Motoristin aputoimittajana pääosiltaan toiminut yleisen lehtimiestävän mukaan, ainakin vuoden tilaisuuksien raportteja laatiessaan. Kerhomme ja lehtemme avara linja on antanut myös mahdollisuuksia syvempiinkin pohdiskeluihin, kuten tämäkin juttu. Ikä ja vuosikymmenien kokemukset meidän aikamme monivahteisesta elämänmenosta ehkä antaa toisenlaisia perspektiivejä, joita nuo-

Tylyä tilastoa

Kuinka monta kilometriä pitää moottoripyöräilijän ajaa joutuakseen – tilastollisen todennäköisyyden mukaan – kuolemaan johtavaan onnettomuuteen? Belgialaisten motoristien eliniän odotusarvo on lyhin.

Vakuutusyhtiöiden tilastonikkarit ovat matemaatikkoja ja sellaisina he uskovat vain kylmiä numerotietoja. Mitenkään muuten ei eurooppalaisten vakuuttajien 'hittilistaa' voi selittää. Se nimittäin kertoo kuinka monta kilometriä keskiarvomotoristin pitää ajaa kohdatakseen viimeisen kolarinsa. Belgialaiset 'johtavat' tilastoa tuloksella 688 000 km. Seuraavat sijat vievät 100 000 km välein itävaltalaiset, espanjalaiset, kreikkalaiset ja ranskalaiset. Länsisaksalaiset pitävät kuudetta tilaa 1,4 miljoonalla ajokilometrillä niukasti ennen brittejä. Näitä moottoripyöräilyn suurvaltoja turvallisemmin ajavat järjestyksessä sveitsiläiset, norjalaiset, hollantilaiset sekä tanskalaiset.

Tilaston huipulla komeilee Ruotsi, jos-

remmalla polvella on. Moottoripyörän kiintoisa kaksitahoinen "rooli" meidän maailmassamme kiinnostaa minua jatkuvasti siksi, että siihen liittyy niin monipuolinen elämänrikastamisen mahdollisuus kuin pahamaineisin ja mielettömin väkivaltaisuus. Moottoripyörällä voi ajaa niin sinisen taivaan kuin helvetin mustakin enkeli, kuten Hank Forss aikoinaan totesi.

Eero

sa kuolema tulee 3,6 miljoonan tilastokilometrin jälkeen.

Kommentteja

Tietenkin heti tulee mieleen, mikä mahtaa olla Suomen sijoitus. Sitä ei Motorrad-lehti maininnut. Kummalla puolen Ruotsin?

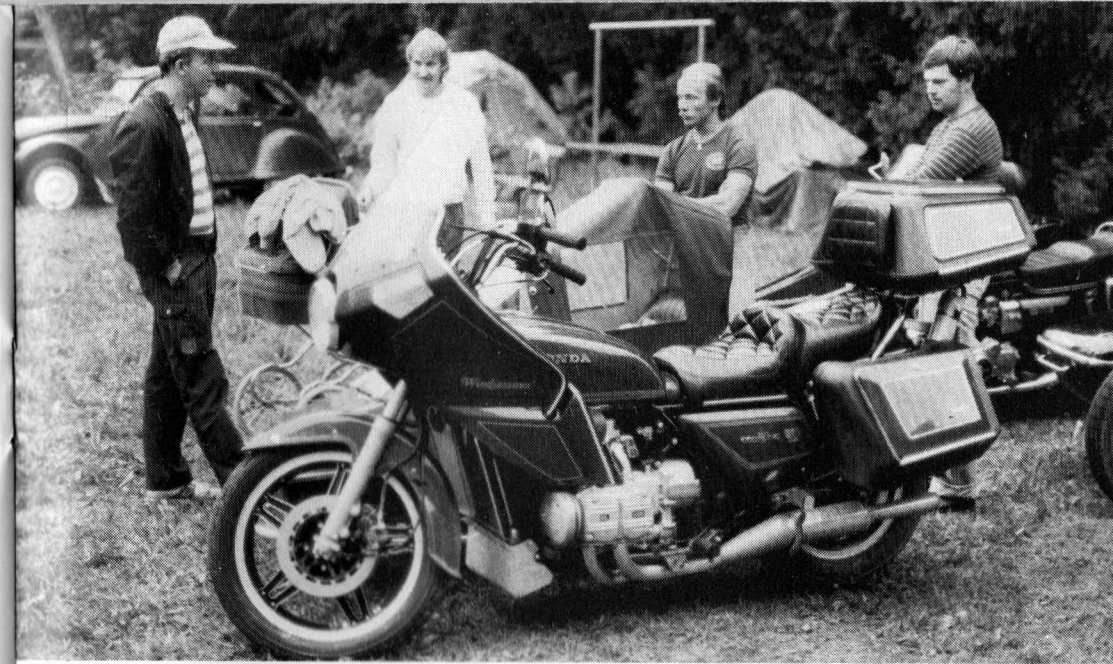
Täytyy muistaa, että sillä ei ole merkitystä Sinun tai minun hengissä pysymisen kannalta. Kaikenlaista voidaan laskea ties minkä funktiona ja saada mitä merkillisimpiä tuloksia. Esimerkiksi jäätelönmyynnillä ja hukkumistapauksilla on selvä yhteys.

Kuriositeetin vuoksi mainittakoon, että Belgian promilleraja liikenteessä on 2% (siis kaksi), eikä kukkopilliin tarvitse puhalttaa ennen kuin onnettomuus on jo tapahtunut.

TH

Ensimmäinen motocamping

Suomen ensimmäinen motoristien oma leirintäalue on avattu viime kesänä Juukassa. Teuvo Tuononen kertoo Piitterin Motocampingin tarjoavan motoristeille erityispalveluja kuten "motosaloon", oleskelutiloja kahdesa kerroksessa, tv, lehtiä, ajanvietepelit, varusteiden kuivaushuone, pyörien huoltorakennus, 10 motomajaa, betonialustat pyörille ja lisäksi kaikki muut kolmen tähden leirinnän palvelut.



Isoja japanilaisia verotetaan. Tälle Hondalle mätkäistiin ylimääräistä veroa 49,9 prosenttia.

Kauppalehti:

USA kauppasotii nyt moottoripyörillä

Los Angeles (Jukka Sihvonen) – Yhdysvaltain hallitus on määrännyt väliaikaisen ylimääräisen tuontiveron moottoritolavuudeltaan suurikokoisille japanilaisille moottoripyörille. Laki on voitto amerikkalaiselle Harley-Davidson -tehtaalle, joka teki asiasta aloitteen viime syksynä.

Harley-Davidson on viimeinen amerikkalainen moottoripyörävalmistaja kaikkiaan 143:sta joskus toimineesta tehtaasta. Se on erikoistunut sylinteritolavuudeltaan suurten pyörien valmistukseen ja antaa töitä tehtaillaan suoraan 2300:lle ja jälleenmyyntiportaas- sa 6000 ihmiselle.

Laki määrää maahantuotaville yli 700 cm³:n pyörille ensimmäisenä vuonna 49,9 prosentin ylimääräisen tuontiveron. Seuraavina vuosina maahantuotavilta pyöriltä veroprosentti laskee 39,4, 24,4, 19,4 ja neljäntenä lisäveron vuotena 14,4 prosenttiin. Sen jälkeen palataan normaaliin tuontimoottoripyörien 4,4 prosentin verotukseen. Laki on räätälintyönä japanilaisia vastaan tehty, sillä se sallii pienen määrän lisäverottoman tuonnin, jolloin italialaiset super-pyörät ja saksalainen BMW eivät joudu laisinkaan lisäverolle pantaviksi.



Vanhempien neuvot ja ohjeet menivät hyvin perille ja ajovuorot pelasivat lasten kesken hyvin tarkoin ja täsmällisin säännöin.

Perheet kokoontuivat

Toinen Perheralli paikan, ajan kuin ohjelmataankin noudatteli hyväksi koettua linjaa. Sään vaikutus osallistumisaktiivisuuteen tuli hyvin todetuksi, sillä ennakkoon oli toistasataa ilmoittautunut, mutta kun sää muuttui sateisen koleaksi niin paikalla nähtiin vain reilu 60 osallistujaa.

Lauantaina lasten jakamattoman suosion saavutti nukketeatteri. Samoin sunnuntaina Päijät-Hämeen Mobilistikerhon punaisella paloautolla tekemä vierailu paikalla, erikoisesti mieleen oli samaisella autolla päästä oikein ajelulle. Melkein tauotta oli käytössä kauppias Leväsen Salpakankaalta lainaama trial-pyörä ja Puch Cé-éCéé- Motorilta. Talkoilla paistetut letut tekivät hyvin kauppansa, ja kun illalla lapset saivat vielä pussin kouraan oli varmasti kahdelle päivälle jo tapahtumaa yllin kyllin.

Paikallinen nuorisokerho oli jälleen haastanut motoristit, ei kuitenkaan tänä vuonna soutukilpaan vaan hiihtokilpailuun jonka motoristit jälleen voittivat.

'Tulevia moottorimiehiä ja -naisia'. Vai pitäisikö sanoa, että he ovat sitä jo nyt, sillä intoa ja puhtia oli vaikka muille jakaa. Näin tapahtuu käynnistäminen omatoimisesti ja sitten vain maastoon tehdyille radalle.



Eero Lång, optikkomestari
Suomen Silmäoptikkojen Liitto ry:n toimitusjohtaja

Näkeminen ja liikenne- turvallisuus

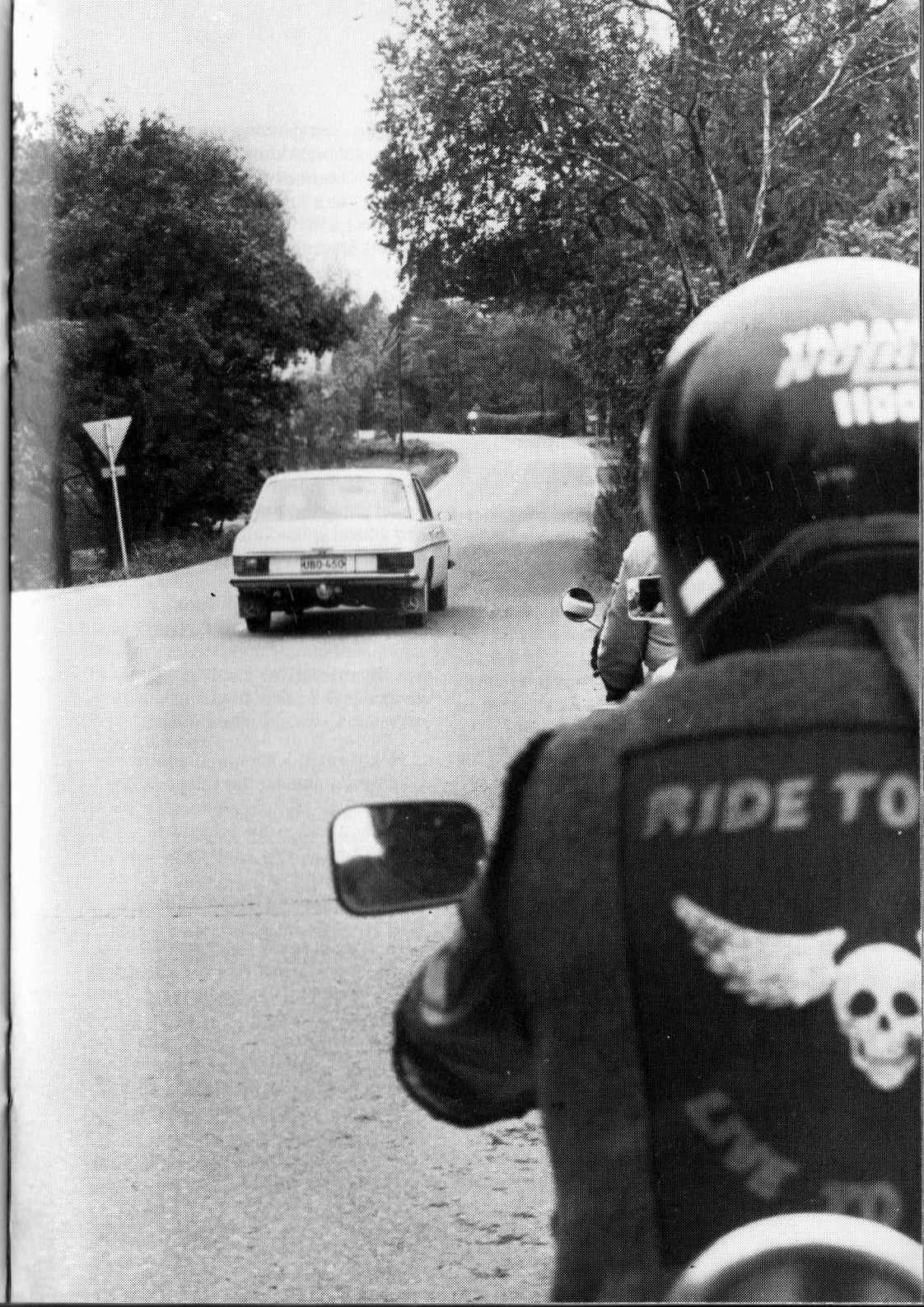
Vuonna 1972 kuoli liikenteessämme yli 1100 henkilöä. 80-lukua kohti tultessa luvuissa tapahtui myönteistä laskua, mutta jälleen parina viime vuotena uhrien lukumäärä on noussut. Syitä on haettu useilta tahoilta. On pyritty parantamaan tieolosuhteita, liikennevälineitä ja liikenneasenteita. Kuljettajan fyysisen suorituskyvyn merkityksen huomioiminen on kuitenkin jäänyt liian vähälle. Liikenneonnettomuuksien yleisin syy piilee ratin takana. Liikennevahingon aiheuttaja on miltei aina ”inhimillinen tekijä”. Liikenteessä ratkaisun tekee ihminen, ei kone. Tielä liikkuja saa kaikista havainnoistaan n. 80 % näköaistin kautta, autoilija jopa yli 90 %. Silmien ja aivojen yhteistoiminta siis määrää hyvin pitkälle, miten ihminen ehtii reagoida eri tilanteissa. Myöhästynyt tai virheellinen signaalin tulkinta aivoissa silmien kautta saadun väärän tiedon takia voi olla kohtalokas. Tämän vuoksi on siis tärkeää puhua liikennenäkemisestä.

Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa myös näkyvyys. Ne olosuhteet, joissa

silmän on toimittava. Liikennenäkyvyyteen vaikuttavat valaistusolosuhteet, ajoneuvon valot, tuulilasin puhtaus sekä silmälasien käyttäjällä ajo-olosuhteiden mukaan valitut, puhtaat ja naarmuttomat silmälasit.

Se, että saamme liikenteessä n. 90 % toimintaamme ohjaavista ärsykkeistä näköaistin välityksin on liikenneturvallisuuden kannalta onnetonta. Näköaistimme tila ei ole pysyvä vaan muuttuva. Ajoneuvon kunnon valvonta on lakisäateistä, kuitenkin: ajassa, jossa keskivertoautoilija kuluttaa rengaskerran liikenneturvallisuuden kannalta vaaralliseen kuntoon, hänen näkönsä on saattanut suhteellisesti huonontua enemmän.

Jotta liikenneturmien ennalta ehkäisevä vaikutus olisi todella merkittävää, olisi näkökykyä valvottava jatkuvasti samoin kuin ajoneuvon kuntoa valvotaan. Ajoneuvot katsastetaan vuosittain, lisäksi tapahtuu tarkastuksia maanteilla ja liikenteessä. Kuljettajan fyysistä kuntoa ei ajokortin myöntämisen jälkeen tarkasteta ennen kuin 45-



vuoden iässä ja sen jälkeenkin ainsotaan vaatimalla lääkirintodistus 5-vuositain.

Vaadittava liikennenäkö

Tieliikenneasetus edellyttää yksityisautoilijalta toiseen silmään 0.7 keskeisen näöntarkkuuden ja toiseen silmään 0.3. Mikäli huonomman silmän keskeinen näöntarkkuus on alle 0.3 tulee paremman silmän visusarvon olla 0.8. Ammattimaisen liikenteen kuljettajalta vaaditaan visusarvot 0.8 ja 0.6, tällöin asetus edellyttää myös näkökentän riittävyttä. Pyöräilijöiden tai jalankulkijoiden liikennenäölle ei laki tai asetus valitettavasti määrää mitään vähimmäisvaatimuksia.

Liikenteessä ei kuitenkaan riitä, että henkilöllä on asetuksen normit täyttävä keskeinen näkökenttä. Hyvän näkökentän lisäksi vaaditaan riittävä näkökenttää, hyvää dynaamista syvyysnäköä ja riittävä hämäränäkökykyä. Dynaamisella syvyysnäöllä tarkoitetaan ihmisen kykyä arvioida liikkuvasta ajoneuvosta toisten ajoneuvojen eri suuntiin tapahtuvaa liikettä. Liikkuvan ajoneuvon ulkopuolella oleva havaintoalue on aina dynaamista eli liikkuvaa.

Ajokorttia varten suoritettaessa näkökentän mittauksessa selvitetään staattinen näkökenttä: luetaan kirjaimia ja/tai numeroita opitikon näkötestilaitteista valaistuksen ollessa hyvä ja katsottavan kohteen liikkumaton.

Kuljettaja, joka on läpäissyt tavallisen, staattisen näkökentän testin ei välttämättä omaa hyvää liikennenäköä. On kuitenkin muistettava, että yleensä: mitä parempi staattinen näkö-

tarkkuus, sen parempi on myös dynaaminen näkökenttä eli liikennenäkö. Tutkimuksissa on päädytty esitykseen, että jos dynaamista syvyysnäköä kuvataan 100 %:lla näöntarkkuuden ollessa kummassakin silmässä 1.0, laskee se jo toisen silmän näöntarkkuuden alentuessa lukemaan 0,7 70 %:iin ja molempien silmien näöntarkkuuden ollessa 0.7 jo noin 60 %:iin.

Reaktioaika ja näkökenttä

Usein onnettomuuksien syyksi sanotaan: "En ehtinyt nähdä". Tämä selitys on yhteydessä reaktioaikaan, eli siihen aikaan, joka kuluu ennenkuin ajaja toimii havaitessaan poikkeavaa tiellä. Reaktioajan pituus riippuu ratkaisevasti näkökyvystä. Jos kuljettajan liikennenäkö on hyvä, hän havaitsee vaaran aikaisemmin, kuin huono näköinen. Hämärässä ja pimeällä ajettaessa jarrutusreaktiomatka pitenee oleellisesti, jopa yli kaksinkertaiseksi.

Näkökentän leveys on ihmisellä normaalisti ilman pään tai silmien kääntämistä lähes 180°. Havaittavissa oleva näkökenttä supistuu nopeuden kasvessa. Tämä näkyvä käytännössä liikenneonnettomuuksien määrän ja kasvaneen nopeuden välisestä suorasta yhteydestä.

Kun kuljettajan näkökyky on normaali, kaventaa 35 km:n tuntinopeus huomiokentän 104°:eseen ja 65 km/h ajettaessa 70°:eseen. 100 km/h ajettaessa huomiokenttä on enää 42° ja yli 130 km/h ajettaessa ainoastaan 30°. Tässä nopeudessa siis kaikki, joka jää 30°:isen huomiokentän ulkopuolelle jää kuljettajalta havaitsematta; se voi olla tielle pyöräilevä lapsi, sivutieltä tuleva auto tai pihalta ryntäävä koira.

Huonot näkyvyysolosuhteet, sumu ja hämärä huonontavat tilannetta vielä vaikeammaksi. Onnettomuusriski kasvaa huomattavasti, jos kuljettajan näkökenttä on vajaa (alle 180°) tai hänen näkönsä ei ole liikenteen edellyttämät vaatimukset täyttävä.

Hämäränäkö ja häikäisy

Autoilijan on kyettävä havaitsemaan kontrastieroja. Silmä voi havaita vain sellaisia kohteita, joiden pinnat heijastavat valoa. Tummat kohteet eivät heijasta ja ne voidaan havaita ainoastaan, jos niiden ympäristö tai tausta on vaaleampi. Kontrastien erottamiskyky heikkenee voimakkaasti valaistuksen heiketessä. Pimeällä onnettomuudet aiheuttavat usein siitä, että kuljettaja ei huonon kontrastin vuoksi havaitse estettä — jalankulkijaa, eläintä tms. kohdetta. Perustan hyvälle hämäränäölle muodostaa kyky erottaa toisistaan harmaan eri sävyjä heikossa valaistuksessa.

Pimeässä ajettaessa on etäisyyden arviointi petollisen vaikeaa silloin, kun kohde, esim. jalankulkija, näkyy varjokuvana vastaan tulevan auton valoisuudesta. Tapahtuu helposti virhearviointeja. Etäisyyttä luullaan suuremmaksi ja onnettomuudelle syntyy tilaisuus. Jos näkökenttä on huono, heikkenee myös etäisyyksien arviointikyky voimakkaasti.

Pimeällä ajettaessa moni kärsii vastaantulevien autojen valojen häikäisystä. Häikäisyä voivat aiheuttaa muutkin valolähteet, kuten katuvalot. Lisääntyneet häikäisyhälytykset liittyy usein alentuneeseen kykyyn nähdä hyvin hämärässä ja on todettu, että lievästikin alentunut näkökenttä aiheuttaa laskua hämäränäkökyvyssä nuorillakin henki-

löillä. Yli 50-vuotiailla on voimakas tendenssi alentuneeseen hämäränäköön.

Puutteellinen näkökyky lisää onnettomuusriskiä

Optinen ala on ollut jo pitkään huolestunut siitä, että näön merkitystä liikenneturvallisuudelle ei ole tarpeeksi huomioitu. 1970-luvulla teki lääket. ja kir. tri Martti Liesmaa yhteistyössä Optisen alan tiedotuskeskuksen kanssa tutkimuksia paitsi näkökentän merkityksestä myös hämäränäöstä ja häikäisyhälytyksestä liikenteessä.

Yleisimmät näköhäikäisyt tekevät ovat taivutusvirheet: liki-, pitkä- ja hajataivutus sekä ikänäkö. Nämä kaikki voidaan korjata silmälasilla. säännöllisesti, vuosittain suoritettu näöntarkistus ja silmälasien uusiminen tarvittaessa estää tehokkaimmin näkövirheiden aiheuttamia onnettomuuksia ja virhearviointeja liikenteessä.

Tutkimukset osoittavat, että ratkaisevaa näköhäikäisemistä tapahtuu kaikissa ikäluokissa. Alle 30-vuotiailla suurin riski on likinäköisyyden kehittyminen. Piilevän kauko- eli pitkätaitoisuuden aiheuttama näön heikkeneminen alkaa esiintyä usein noin 35-vuotiaana ja ikänäkö kehittyy yleisimmin 40–50-vuotiailla sille asteelle, että se vaatii näön korjaamista silmälasilla. Vanhemmilla henkilöillä näköhäikäisynä tekijänä ovat silmänsairaudet kuten viherkaihi ja harmaakaihi.

Ensimmäinen ajokortti hankitaan usein jo 18-vuotiaana, jolloin henkilö käy näkötestissä. Seuraavana kerran hänen on liikenneasetuksen mukaan tarkistutettava näkönsä 45-vuotiaana tehtävän lääkirintarkastuksen yhtey-

dessä ajokorttia uusittaessa. Suurimman yksittäisen kolaririskiryhmän tri Liesmaan tutkimustuloksissa muodostivat kuitenkin 21–31-vuotiaat, jotka likinäköisyydestään huolimatta ajoivat ilman laseja tai liian heikon näönkorjauksen omaavilla laseilla. Likinäköisten autoilijoiden onnettomuusriskiä lisää vielä pimeällä ja hämärässä ajon vaikeutuminen. On todettu, että likinäköisyys lisääntyy hämärässä ja pimeässä ajettaessa jopa siinä määrin, että silmälasit, joilla likinäköinen henkilö näkee hyvin päivällä eivät olekaan hyvät pimeällä ajettaessa. Lisäksi likinäköisen kuljettajan syvyyssnäkö on miltei olematon. Tähän viittaa paitsi testitulokset, myös onnettomuuksiin joutuneiden likinäköisten kuljettajien selitykset, että he havaitsivat toisen ajoneuvon, mutta olettivat sen olevan useiden satojen metrien päässä, todetaan tri Liesmaan tutkimuksessa.

Syvyyssnäön puutteellisuudesta johtuen näkövikainen aiheuttaa vaaratilanteita erityisesti ohituksissa ja risteyksissä. Pitkällä suoralla, näkyvyyden ollessa hyvä moni kuljettaja uskaltautuu ohittamaan tai saapumaan tielle vasta, kun voi havaita kohtaavan ajoneuvon. Tri Liesmaan mukaan tämä viittaa siihen, että ajaja tarvitsee jonkin kiintopisteen voidakseen arvioida matkan ja vapaana olevan tilan tiellä. Varsin usein arvio on väärä ja toiminta niin myöhäistä, että liikenneonnettomuusriski kasvaa.

Näköstressi

Nykyajan liikenne pakottaa kuljettajan toimimaan fyysisen ja psyykkisen suorituskykynsä ääriarajoilla. Yhden ajotunnin aikana ihminen joutuu vilkkaassa liikenteessä tekemisiin satojen muiden ajoneuvojen kanssa. Hänen

on arvioitava nopeuksia ja etäisyyksiä senttien ja sekunnin murto-osien tarkkuudella. Professori Lennart Levi kuvailee stressiä: ”Haitallinen stressi aiheutuu yleensä niistä eroista, jotka ovat yksilön kykyjen ja tarpeiden sekä toisaalta ympäristön odotusten ja vaatimusten välillä”. Eittämättä liikenne on ihmisen biologian kannalta erityisen vaativa alue: sadoittain liikenne-merkkejä, signaaleja, häikäisyä, pimeässä ajoa, väsymystä, turruttavaa yksitoikkoisuutta, äkillisiä tilanteita jne. Muut seikat, kuten sumu, sade tai muutoin huono näkyvyys tai pimeys voivat vielä vaikeuttaa olosuhteina. Silmämme eivät aina pysty selviytymään tästä kaikesta; tuloksena on näköstressi. Jos kaikkien muiden seikkojen lisäksi näkökyvyssä on vikaa, näköstressin vaikutus korostuu entisestään.

ON OIKEIN



**pitää huolta
näkökyvystään**

**POHJOISMAINEN LIIKENNE-
TURVALLISUUSVUOSI 1983**

Japanilaiskilpailu tuhosi Englannin moottoripyörät

Lontoo (STT) — Englannin aikoinaan mahtava moottoripyöräteollisuus on vihdoin joutunut antautumaan japanilaisen kilpailun edessä. Jäljellä on vain velkoja ja nostalgisia muistoja päivistä, jolloin pyörissä oli polkustartti.

Loppu tuli viime viikolla, kun Triumph Bonnevilleä valmistava osuuskunta joutui kutsumaan yritykseen pesänselvittäjät. Se oli viimeinen jäljellä ollut linnake teollisuudesta, joka kerran hallitsi maailmanmarkkinoita.

Kuolinkellot soivat brittipyörille ensimmäisen kerran vuonna 1960, kun entinen Japanin armeijan mekaanikko, Honda nimeltään, alkoi markkinoida Englannissa pientä 250 kuution moottoripyörää.

Kymmenen vuotta aiemmin englantilaistehtaat olivat rakentaneet vielä seitsemän jokaisesta kymmenestä maailmassa valmistetusta pyörästä. Vuoteen 1975 mennessä Englannissa myydyistä 300 000 moottoripyörästä vain 5 000 oli kotimaista tuotantoa.

Moottoripyöriä käsityönä

Japanilainen kilpailu tuhosi brittiteollisuuden niin vauhdikkaasti ja niin perinpohjaisesti, että tarina on yksi

liike-elämän historian legendoja.

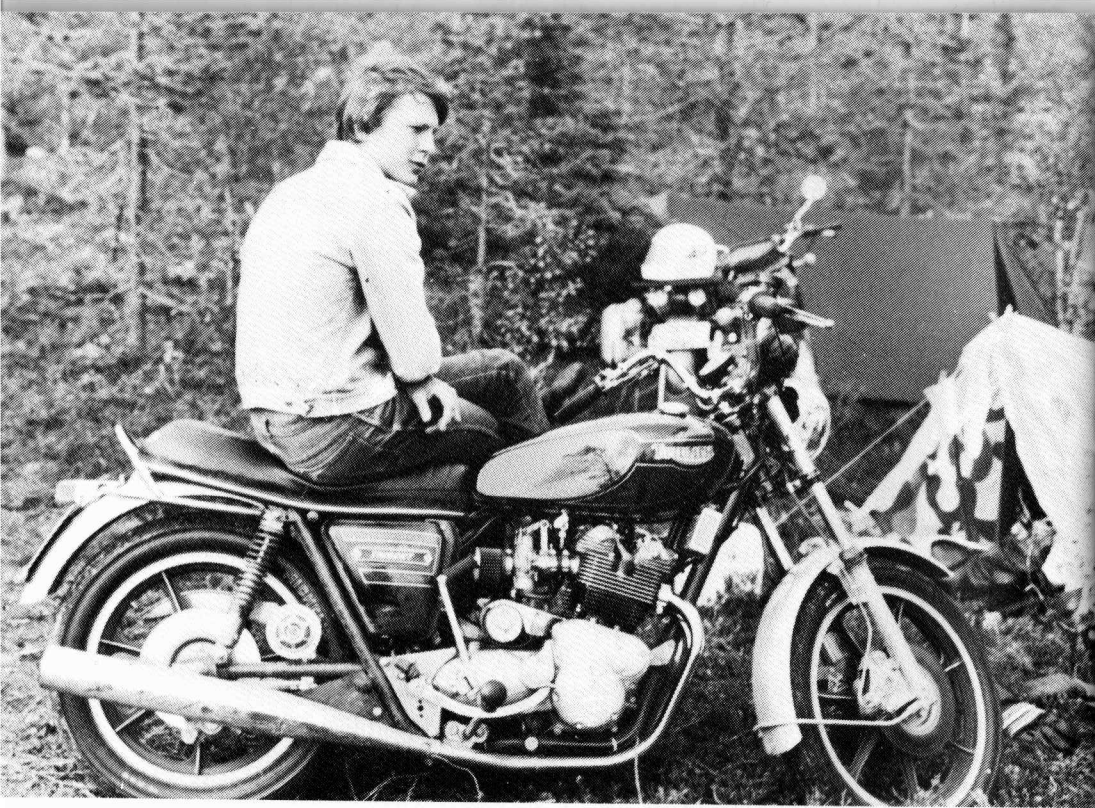
Japanilaiset näkivät mahdollisuudet ja kehittivät laajat markkinat uudentyyppiselle moottoripyörälle, joka on tarkoitettu uudelle ajajasukupolvelle, Japanilaispyörissä oli vilkkuvat suunta-valot ja sähköstartti vanhan potkustarttin sijasta, molemmat hienouksia, joita vanhat moottoripyöräintoilijat halveksivat. Kevyiden pyörien ostajien joukossa oli lääkäreitä, asianajajia ja kotirouvia.

Englannin ylivoima moottoripyörän valmistuksessa oli kasvanut insinööritaidosta, jonka teollinen vallankumous 1800-luvulla synnytti. Silloin tehtaat eivät pyrkineet massatuotantoon ja nopeaan unohdukseen samalla tavalla kuin nykyaikaiset valmistajat. BSA Gold Start, jota tehtiin 350- ja 500-kuutioisena, koottiin käsityönä ja sen moottorit testattiin yksittäin. Ostaja sai todistuksen, jossa yksityiskohtaisesti selvitettiin kokoonpanon historia.

Osuuskunta yritti viimeisenä

Yhdysvalloissa Harley Davidson rakensi pyöriä, jotka painivat aivan omassa sarjassaan. Niiden moottorit kilpailivat jo autojen kanssa.

Amerikkalaiset pyörät olivat isoja



Vaikka englantilaisten pyörien tuotanto onkin päättynyt, niin silti niitä nähdään vielä kauan entusiastien käsissä. Kuten Erkki Laurilan Trident on kuulemma Saudi-Arabiasta löytyneitä poliisipyöriä, jonka Erkki on uudelleen kunnostanut. (Valokuva: Vesa Rantanen.)

kuten sikäläiset autotkin, mutta niitä oli vaikea käsitellä. Englantilaiset pyörät olivat kevyempiä, kuvailee englantilainen alan harrastaja.

Asiantuntijat ovat kaivaneet esiin joukon syitä brittiteollisuuden romahdukseen, mm. epäpätevän johdon, tutkimuksen ja investointien puutteen, lakot ja kyvyttömyyden ennustaa markkinakehitystä.

Vuoteen 1973 mennessä vain yksi ainoa kolmen tehtaan yhtiö Norton-Villiers-Triumph oli jäljellä koko teollisuuden haarasta. Kun sekin epäonnistui, yhtiön 2 000 työntekijää otti yri-

tyksen haltuunsa ja muodosti hallituksen tukeman osuuskunnan. Aluksi asiat sujuivatkin hyvin ja Triumph Bonnevilleen myynti kasvoi päämarkkinoilla Yhdysvalloissa.

Työntekijät eivät pitäneet teetaukoa, ja silloinen työväenpuolueen hallitus antoi yritykselle viiden miljoonan punnan suuruisen tuen. Yleismaailmallinen lama tuhosi kuitenkin kaikki toiveet todellisesta läpimurrosta.

Nyt yhdeksän hehtaarin tehdasalue Meridenissä lähellä Coventryä on au-

tio, ja osuuskunnalla on kahden miljoonan punnan velat.

Vähemmän voimaa

Japanilainen Honda ilmoitti äskettäin, että se keskittää lähivuosina kaiken kehittäytönsä polttoainetta säästävään, hiljaiseen moottoripyörätyyppiin, voimakastehoisten pyörien sijasta, kertoi uutistoimisto Kiado.

Hondan edustajan mukaan kaikkien japanilaisten valmistajien malleissa on jo riittävästi hevosvoimia eikä tällä alueella enää kannata kilpailla. Muiden japanilaisten tehtaiden odotetaan seuraavan Hondan esimerkkiä.

Achtung, Achtung!

Moottoripyöräilyllä menee nyt hyvin. Pyöriä myydään paljon ja niillä ajetaan paljon. Silti on jossain vikaa. Aasiasta leviää syöpä, joka jäytää meille niin tärkeää ja rakasta harrastusta. Nimittäin Japani on valloittamassa maailman moottoripyörämarkkinoita. Mitäs pahaa siinä sitten on?

Kaukoidästä tuodaan tehokkaita, halpoja, nopeita, teknisesti hienoja ja ajo-ominaisuuksiltaan hyviä pyöriä. Mutta jotain on unohtunut: Kestävyyttä. Tuskin japsipyöristä koskaan kerrotaan samanlaisia legendoja kuin vanhoista Harrikoista, Bemuista, Britteistä ja myös itäpyöristä, joilla ajetaan vieläkin. Koska japsien tyypit vaihtuvat nopeasti, täytyy myös varosapuolen mennä samaa vauhtia. Tästä seurauksena voipi olla hankaluuksia

vanhojen pyörien varaosien saannissa. Eikä japseille muuten riittäisikään ostajia, jos niiden pyörät kestäisivät kymmeniä vuosia.

Ennen ei pyörissä ollut paljoakaan tehoa eikä hienouksia. Paljon niillä ajettiin, vaikkei niissä ollutkaan digitaalimittareita, vianetsintäpaneleita, turboja, tietokonejärjestelmiä, ruiskuja, kompressorisäättöisiä jousitusjärjestelmiä eikä anti-diveja. Oli myös mahdollista ajaa ilman monen tonnin katteita ja sivulaukkuja. Pyörät olivat yksinkertaisia, ja ne oli tehty ajamista varten. Ei niitä myöskään vaihdettu joka toinen vuosi uuteen. Vikoja löytyi, mutta ei koneet olleet mitään kellosepäntyyttä, jossa aivan mitätön vika voi pysäyttää koko laitteen toiminnan. Kaiken kaikkiaan inhimillisiä ja yksilöllisiä pyöriä.

Ja sitten asiaan, eli oheiseen lehtijuttuun (Japanilaiskilpailu tuhosi Englannin moottoripyörät). Japsit ovat siis murhanneet Brittipyörätuotannon tekemällä halvempia, nopeampia ja kaiken maailman tingeltangelia sisältäviä prätkiä, jotka kuitenkin vieraannuttavat ostajansa siitä elämäntyylistä, jonka OIKEAT Moottoripyörät loivat. Hyväksymällä Japanin mellastuksen markkinoilla läntinen maailma tekee taloudellista itsemurhaa ja kirjoittaa vielä testamenttinsakin japaniksi. Mitä sitten voisi tehdä? Japsipyörille 100 % lisää veroa ja tiukat tuontikiintiöt. On tosin mahdollista, että japsit sortuvat omaan hevosteluunsa, mutta käykö muille valmistajille silti kuten Englannille? Voi myös olla, että ihmiset kylästyvät pelaamaan näillä japsileluilla ja vaihtavat autoihin. Näin jäisi jäljelle vain vannoutuneet pyöräihmiset ja ongelman pieneni. Tarvitaan myös

Otto otti voiton

"Karkkilan metsuri" Otto Lindgren näytti vuosikokoukseen jo lauantaina saapuneille motoristeille, että kyllä sitä on metsissä ennenkin ajeltu. Hän voitti kokousväelle järjestetyn trial-kilpailun ylivoimaisesti. Vain kerran koski jalka maahan.

Ajatus trial-kilpailun järjestämisestä syntyi elokuun hallituksen kokouksessa. Teimme työnjaon: Jaska ja Guy

uutta asennoitumista ja henkilökoh-
taista tiedostamista.

Tietysti tämä vaikuttaa kiihkoilulta, ja kyllä minä elänkin omaa sekopääkauttani, mutta "normaalimotoristi"-kaudella hankkimieni kokemusten jälkeen olen kypsytynyt tähän tulokseen. Koettuani suuret nopeudet ja mahtavat kiihtyvyydet omilla ja kavereiden koneilla, omaksuttuani ylimielisyyden ja kaikista ohi-periaatteen ja tutustuttuani pari kertaa tieliikennelakiin, alkoi mieltäni vaivata ahdistus ja oudot ajatukset. Kiitos pystymättäkokoontumisten alkoi mieleni seestyä ja vaihdoin Bol d'orini XL 500:n. XL on ehdottomasti paras pyöräni tähän asti huolimatta pienuudestaan, yksimuki-suudestaan, tehottomuudestaan, levyjarruttomuudestaan, katteettomuudestaan ja sähköstartittomuudestaan.

Minulla ei ole mitään aikomuksia lopettaa pyörähommia, mutta olen silti vakaasti päättänyt, että XL on viimeinen japsipyöräni.

Antoisia ajokilometrejä toivottaen! Timo Myöhänen, Pakana Motoristit e.r.y. 73500 Juankoski.

ajavat, Pekka tuo palkinnot ja minä järjestän kisan. Avukseni sain puhuttua JMP:n yleismiehet Juha Koivulan ja Juha Sjöblomin.

Tulinummen isännät Antti ja Hannu Ilola innostuivat asiasta, ovat nimittäin itsekin aikoinaan touhuneet moottoripyörien kanssa. Saimme heidän toimestaan luvan maaston käyttöön.

Ja millaisen maaston! Oli jyrkkää harjua, tiheää ryteikköä, suota, kivikkoa...

Kun soitin Aggen Hessulle Välisalolle ja tiedustelin mahdollisuutta parin pyörän lainaamiseen, tuli vastaus hetkeäkään empimättä: ottakaa niin monta kuin tarvitsette ja kulkemaan saatte!

Me saimme mahtumaan Forssan Levy Oy:n Transitin lavalle neljä pyörää, joista kolmea sitten kilpailussa käytettiin: Bultaco 125, Bultaco 350 ja Italjet 50.

Koska pyörät olivat tehoiltaan erilaiset, päätettiin radasta tehdä sellainen, jossa punnitaan ajajien väliset erot, ei pyörien.

Ja toden totta siinä onnistuttiin: tulosluettelon neljän parhaan joukossa ovat kaikki kolme pyörää mukana.

Korva maassa

Kilpailulenkki oli n. kilometrin mittainen. Tarkkailujaksoja oli kolme, järjestyksessään "helppo-vaikeahkotospaha".

Kilpailijoita ilmoitautui 30. Heistä puolet joutui syystä tai toisesta nappaamaan jokaiselta jaksolta "täydet".



Trial-kilpailun tulokset

1.	Otto Lindgren	Karkkila	-1	(0/0/1)
2.	Jouni Uski	Kolho	-4	(0/2/2)
3.	Matti Viro	Pihtipudas	-6	(0/3/3)
4.	Osku Vaahtera	Vantaa	-7	(0/5/1)
5.	Arto Matikainen	Heinävesi	-7	(3/3/1)
6.	Matti Kuikko	Kotka	-8	(0/5/3)
7.	Jaakko Laurila	Nummela	-10	(0/5/5)
	Olli Kaiharju	Kotka	-10	(0/5/5)
	Timo Ojala	Helsinki	-10	(0/5/5)
	Robert Ullner	Helsinki	-10	(0/5/5)
	Jouni Valkeejärvi	Vilppula	-10	(0/5/5)
	Esa Myyryläinen	Tampere	-10	(0/5/5)
	Erkki Törrönen	Heinävesi	-10	(0/5/5)
	Antti Korjus	Kotka	-10	(0/5/5)
15.	Kaj Ekblad	Helsinki	-11	(1/5/5)
16.	Petri Lindgren	Karkkila	-13	(5/5/3)
	Guy Wikström	Vantaa	-13	(5/5/3)
	Kari Hanski	Tampere	-13	(3/5/5)
19.	Pekka Voutilainen	Kouvola	-15	(5/5/5)
	Maarit Hernejärvi	Anjalankoski	-15	(5/5/5)
	Reino Kotkavalkama	Orimattila	-15	(5/5/5)
	Pekka Ojansuu	Tammela	-15	(5/5/5)
	Petri Soukkio	Tampere	-15	(5/5/5)
	Juha Kinnunen	Helsinki	-15	(5/5/5)
	Esa Keinänen		-15	(5/5/5)
	Jari Talonen	Ikaalinen	-15	(5/5/5)
	Kari Piltz	Pirkkala	-15	(5/5/5)
	Pekka Kuoppala	Helsinki	-15	(5/5/5)
	Risto Virtanen	Nastola	-15	(5/5/5)
30.	Jorma Karppinen	Kotka		

(kesk. katkenneen kaasuvaijerin johdosta)

Kaatumisia sattui paljon, ne taas johutuivat väärästä tekniikasta. Takakeno asento ylämäessä... kanto edessä... kaatua... ja voltti! Moottorijarrutukseen eivät kaikki uskoneet: alamäessä kytkin pohjaan, takajarrut lukkoon... taas mentiin!

Oma osuutensa oli kilpailujännityksellä sekä sillä, ettei harjoittelu-aikaa annettu, vaan peliin oli pakko lähteä kylmiltään.

"Mitali kolmikolle" ei näitä virheitä tullut, heidän suorituksiaan oli ratamestareidenkin ilo katsella. Siinä missä voittaja Otto Lindgren käytti raakaa voimaa, ajoi kakkoseksi tullut Jouni Uski nuoruuden hurjapäisyydellä ja pronssimies Matti Viro vuosien mukanaan tuomalla kokemuksella.

Uusi perinne?

Lauantai-iltana kyselin kansalaisten

Ennakoidaan ensi vuotta



Tulevan vuoden koulutustoiminnan laajuus on riippuvainen useasta eri osatekijästä: kuka kouluttaa, milloin ja missä? Miten tiedotetaan? Kuka maksaa viulut?

Tarkastellaanpa asioita neljän osapuolen näkökulmasta: kouluttajan, koulutettavan, kerhon ja rahoittajan. Tältä pohjalta voidaan aloittaa ensi vuoden koulutustyön suunnittelu ja toteutus jo nyt. Ei ole ollenkaan liian aikaista!

1. MP 69 ry

Kerhon koulutustoiminnassa tulee nähdäkseni keskittyä kahteen tehtävään:

mielipiteitä kisasta. Eräs kuljettaja lausui ajatuksensa ääneen: "Vuosikokous ilman trialia on tästä lähtien kuin pilvinen emäntä..." Voisiko tuota enää selvemmin sanoa?

Joten nyt on sitten vuosi aikaa suunnitella uusia keinoja kokousväen kelistämiseksi. Mites on, Heikki Agge: voimme kai jälleen kääntyä sinun puoleesi pyöräasiassa?

Tähän lopuksi tamperelaisen Kari Hanskin kommentti heti ajon jälkeen: hiki tuli, mutta se oli HIANOO III
Keijo Lumme

— varsinaiseen koulutukseen
— tiedottamiseen

Varsinaisella koulutuksella tarkoitetaan sekä kurssien järjestämistä (esim. Kirjokivi), että puitteiden luomista ja tuen antamista paikallisille kursseille (koulutuspyörä, kouluttajien matkakorvaukset jne).

Tiedottaminen on etukäteisinformaation jakoa jäsenistölle (Motoristi) sekä eri paikkakunnilla toimivien kouluttajien yhteydenpitoa.

2. Kansalaisopistot

Moottoripyöräilijöiden EAK täyttää valtionavun saamisen edellytykset, mikäli kurssi järjestetään kokonaisuudessaan ja määräysten mukaisesti. Usealla paikkakunnalla ovatkin kansalais- ja työväenopistot jo ottaneet kurssit opinto-ohjelmaansa.

Kurssin järjestämisen on kuitenkin oltava TARVE. Tämä tarkoittaa sitä, että aloite on tullut kuntalaisilta. Vähimmäismäärä on 7 henkilöä.

Näille kansalais- ja työväenopistojen kursseille voivat osallistua myös ulkokuntalaiset, mutta aloite on tullut paikkakuntalaisilta.

On tärkeää huomioida se, että opistojen lukuvuosi päättyy yleensä toukokuun alkupuolella ja kurssiajankohta on valittava sen mukaan.

3. Kurssille haluavat

Jos nyt jollakin paikkakunnalla on motoristiporukkaa, joka haluaisi kurssin järjestettäväksi, ottakaa nopeasti yhteys allekirjoittaneeseen. Toimitan asianmukaiset paperit, joiden kanssa voitte mennä kansalaisopiston rehtorin puheille.

Yritän myös järjestää kouluttajan mahdollisimman läheltä. Kansalaisopistot ovat melko tarkkoja matkankorvausten suhteen, mutta MP 69:n budjetista löytynee tarkoitukseen sopiva kulumomentti?

Seuratkaa myös kerholehden EAK-palstaa. Yritän saada maaliskuun Motoristiin mahdollisimman monesta kurssista etukäteistiedot.

4. Kouluttajat

Herätys karjut! Työmme ei ole vielä loppuun suoritettu — sitä osoittavat mm. kuluneen kesän onnettomuusluvut.

Osa teistä on varmasti turhautuneita, kun on joskus järjestetty kurssi, johon sitten on tullut vain pari osallistujaa. Missä vika loppujen lopuksi onkaan?

Kaiken A ja O on TIEDOTTAMINEN. Jos kotipaikkakunnaltasi ei riittävää määrää väkeä löydy (tai vaikka löytyisikin), niin MP 69:n jäsenistö ON kiinnostunut asiasta. Jotkut ovat valmiit ajamaan kymmenien kilometrien päähän kurssille päästäkseen! Näin minulle on kerrottu.

Postitan ennen vuodenvaihdetta kaikille MP 69:n kouluttajille kyselylomakkeen, jossa utelen ensi kevään asioista etukäteistietoja. Helmi—maaliskuun vaihteessa lienee sitten oikea ai-

Hallituksen kokous...

jatkoa sivulta 5

- ja aikaisemman kahden koneen kanssa tuli turhaa kyselyä missä kone on ja saako jo puhaltaa.
5. Puheenjohtaja hoitaa vuosikokousasiaa ja paikka on kiikarissa. Hinnosta neuvotellaan ja asia lienee sopimusta vaille valmis.
 6. Heti tuoreeltaan todettiin yksimielisesti että Kirkkopyhä oli todella hyvin järjestetty tilaisuus. Isä Vilkkio joukkueineen onnistui paikan- ja ohjelman suhteen täysin nappiin.
 7. Päätoimittajan matkakulut Kontioon korvataan.
 8. Juotiin kokouskahvit sekä päätettiin kokous.

Puheenjohtaja Sihteri
Jaakko Laurila Pekka Voutilainen

●
Alennusmyynti on tilanne, jossa nain säästää enemmän rahaa kuin mihiin hänen miehellään olisi varaa.

ka pitää pieni neuvottelupalaveri. Yritän siihen tilaisuuteen saada myös jonkinlaisen "pedagogisen neuvonantajin".

Miten muuten on, joko kaikki MP 69:n ajokouluttajat ovat toimittaneet minulle nimensä ja osoitteensa? Meitä on nyt 18.

Terveisin Keijo Lumme
EAK-vastaava

Hallituksen kokous

Aimo Turusen mökillä Porvoossa 31.07.83.

Osallistajat: Aimo Turunen, Pekka Voutilainen, Guy Wickström, Keijo Lumme, Jaakko Laurila.

1 §

Puheenjohtaja Laurila avasi kokouksen.

2 §

Kassanhoitaja kertoi, että Kontion osallistumismaksuja palautettiin 2.700 mk. Tämä summa perittiin niiltä Kontioon saapuneilta, jotka eivät olleet suorittaneet osallistumismaksua määräaikaan mennessä, ja joiden maksutositetta ei näin ollen löytynyt kontrollin toimitsijoilta. Osallistumismaksun palautuksen sai siis jokainen, jolta se perittiin toistamiseen kontrollipaikalla. Jotta vastaava monenkertainen toiminta ei toistuisi, on jokaisen syytä maksaa osallistumismaksunsa aina eräpäivään mennessä. Esimerkiksi tämän vuoden Kontiossa viimeiset osallistumismaksut ilmestyivät kerhon tilille puolitoista viikkoa Kontion jälkeen.

3 §

Voutilainen kertoi Pystymettäpaikan olevan tiedossa, ja Kymi Oy:n mailla olevan paikan katselmus on lähiaikoina. Myös polttopuiden hankinta on hoidossa.

4 §

Tehtiin katsaus kerhon taloudelliseen tilanteeseen, ja täsmennettiin loppuvuoden kulukohteita.

5 §

Päätettiin pitää tilintarkastajien

kanssa valmisteleva kokous ennen vuosikokousta.

6 §

Keskusteltiin kerhon organisaatioon ja toimenkuviin liittyvistä asioista.

7 §

Päätettiin lähettää edustaja valtakunnalliseen Liikenneturvakongressiin 12.–13.10.83.

8 §

Lumme kertoi EAK:n nykyvaiheista ja lähiaikojen tavoitteista. Ensi kauden EAK-tapahtumista on mm. luettelo maaliskuun Motoristissa.

9 §

Matkankorvaukset: Laurila 50,- mk. Voutilainen 30,- mk. Wickström — Lumme 70,- mk. Turunen 50,- mk.

10 §

Aimon mansikkakakun loputtua katsottiin aiheelliseksi lopettaa kokous ja lähteä kotiin.

Jaakko Laurila Keijo Lumme
puheenjohtaja sihteri

●
— Sietääkö vaimosi vastaansanomista?

— En tiedä.

●
Lounasasiakas tuli takaisin tiskille tarjottimiseen ja valitti:

— Tämä pihvi on niin sitkeä, että sitä ei voi syödä.

— Voisitte saada kyljyksen tilalla, ehdotti tiskin takana seisova nainen.

— Kiitos, mutta minä olen jo aloittanut pihvini syömisen.

— Ei se mitään, meillä on kyljyksiä, jotka myös on aloitettu.

Ajellaan sovussa

Viime Motoristissa nimimerkki "Suvaitsevainen pakana" kirjoitteli niin mehevästi Kristityistä motoristeista, että ihan vatsanpohjaa kutkutti. Siinä kirjoituksessa oli pitkästä aikaa jotakin uutta ja tuoreen tuntuista.

Nimimerkki ei tyytynyt enää vanhan, vuosi sitten julkaistun manifestin uudelleen lämmittämiseen, niin kuin valitettavan monet kirjoittajat tekivät. Kirjoituksessa oli raikkaasti omaa näkemystä: epäilemättä asiaa oli vaivaututtu tarkastelemaan useammaltakin kuin yhdeltä kantilta.

Vaikka muutamat hänenkin esittämistään ajatuksista ovat jo esiintyneet aikaisemmin, vastaan myös niihin, koska epäselvyyttä tuntuu olevan.

Ensinnäkin: "Ajatus Kristityistä motoristeista tuntuu kaukaa haetulta."

Kyllä, rehellisesti sanoen minuakin tällainen ajatus häkellytti hieman. Maistelin pitkään suussani sanaparia "kristityt motoristit". Mikä se on? Joku ääriyhmä super-de-luxe-uskovaisia varten? Semmoisia, jotka ajavat jo seitsemännessä taivaassa ja pyhittävät tämän syntisen moottoripyöräilyn tällaisen kerhon avulla? Täyshihhuleita kaikki tyynti?

Aikani seurailin sivusta kerhon ja kerholaisten edesottamuksia. Lopulta otin yhteyttä ja liityin jäseneksi. Ennakkoluuloni romuttuivat pikku hiljaa. Huomasin, että tavallisia ihmisiä näin nämä kristityt motoristit ovat niin kuin minäkin. Ja hyvin erilaisia keskenään. Eri ikäisiä ihmisiä, eri ammateista, eri kirkkokunnista, eri puolilta Suomea.

Erilaisuudestaan huolimatta heissä on jotakin samaa. Muutakin, kuin että sanovat olevansa kristittyjä ja moottoripyöräilijöitä. Jollakin tapa myönteisiä ja tasapainoisen tuntuisia ihmisiä. Elämä hyvissä käsissä.

Enää ei tällainen kerho tunnu ollenkaan kaukaa haetulta ajatukselta. Päin vastoin: ihmetyttää, miksi idea tuli vasta nyt. Tämä on harvinaisen hieno moottoripyöräkerho.

Nostakaamme katseemme vielä hetkeksi tästä moottoripyöräilyn jalosta harrastuksesta ja vilkaiskaamme ympärillemme. Mitä tapahtuukaan muualla yhteiskunnassa?

Tässä moniarvoisessa Suomenmaassa kristillinen usko elää ja voimallisesti vaikuttaa monin tavoin. Se näkyy ja kuuluu joka päivä muun muassa radion ja TV:n ohjelmistossa, lehdistössä, katukuvassa, seurakuntien toiminnassa; gوسفestivaaieilla ja oopperajuhlilla, valtiopäivien avajaisissa ja kotien arkielämässä. On jopa itseään kristilliseksi nimittävä poliittinen puolue, on Kristittyjä liikemiehiä, on Urheilijat Kristukselle-liike.

Ja on Kristityt motoristit. Mitäs ihmettelemistä siinä nyt on? Ei sitä kovin kaukaa ole haettu.

Suvaitsevainen pakana ihmettelee ohimennen, että "uskonasioita pitää

kieritellä päässään jo ajaessaankin".

Miksi ei? Kai jokainen joskus miettii niitä asioita, joita uskonasioiksi nimitetään. Yhtä hyvin ajaessaan kuin joskus muulloinkin.

Edelleen hän kummastelee, että uskovaisuus "täytyy pitää jo mielessä, kun tempaa nahkat päällensä".

Ei ole mikään pakko. Kristinuskossa kun ei ole kysymys ollenkaan siitä, että vaivaa päätään koko ajan merkkillisillä mysteereillä. Tällainen käsitys vivahtaa enemmänkin tuonne kaukoidän puolelle. Kristitty ei pyhitä eikä pelasta itseään ajattelemalla asioita niin, että pää halkeaa.

Niin että voi sitä olla ajattelemattakin. Mutta saa myös ajatella, jos ajateltuttaa.

Nimimerkki myöntää, että "on se hyvä, kun on maailmanmenoon löytynyt järjestys", mutta kysyy, "eikö sitä onnea voisi pitää omana tietonaan"? Hän ihmettelee, miksi täytyy heti ruvetta käännättämään toisia.

Sitä minäkin joskus ihmettelen. Mutta kai se on niin, että kun jotain mullistavaa löytää omassa elämässään, tekee mieli tarjota sitä muillekin. Tiedän kokemuksesta.

Jeesus kehotti oppilaitaan kertoamaan "kaikille kansoille" siitä, mitä Jumala on tehnyt ihmisten hyväksi. Mutta käännättäminen on eri asia. Minun mielestäni se on varsin heiveröinen tapa kertoa iloista uutista, evankeliumia. Hyvä on kertoa, mitä on löytänyt ja keskustella asiasta avoimesti. Mutta jos joku on niin lukossa, ettei voi edes puhua asiasta, on turha ruveta jankuttamaan. Jokainen kuitenkin elää oman elämänsä, ajattelee itse ja tekee johtopäätöksensä itse.



Vapauteen ei voi ketään pakottaa. Nimimerkillä tuntuu olevan sellainen käsitys, että uskovaiset yleensä ovat tällaisia käännyttäjiä. Katsotaanpa: uusimman Kirjon tutkimuslaitoksen selvityksen mukaan suurin osa väestöstä uskoo Jumalaan. Vajaa puolet kansasta uskoo nimenomaan sillä tavoin, kuin kristinusko opettaa.

Niin että tokkopahan vain. Meitä on moneksi.

★ ★ ★

Nimimerkki ehdottaa, että "ylevämät aatteet" pidettäisiin erillään moottoripyöräilystä. Että käytäisiin erikseen "alan kokouksissa" ja ajettaisiin erikseen moottoripyörää.

Raamattu opettaa, että ihminen on jakamaton kokonaisuus, jolla on ruumis ja sielu. Niitä ei voi asettaa tärkeysjärjestykseen: sielu ei ole ruumista tärkeämpi eikä päinvastoin. Siksi elämääkään ei ole syytä paloitella esimerkiksi "maalliseen" ja "hengelliseen". Ihminen on aina Jumalan edessä, olipa sitten kirkon penkissä tai moottoripyörän satulassa.

Tällainen jakaminen vain pirstoo suotta ihmisen elämää, tekee sen jakomieliseksi.

Siksi kristitty ei lakkaa olemasta kristitty ajaessaan moottoripyörää. Elämäntutkimus ei ole mikään harrastus. Eri asia on, viitsiikö kristitty motoristi liittyä firmaan nimeltä Kristityt motoristit — kaikki nimittäin eivät syystä tai toisesta pidä sitä välttämättömänä. Eikä se olekaan.

★ ★ ★

Jos joku tahtoo pitää motorismin motorismina ja puhdistaa siitä pois kai-

ken epäolennaisen, niin mikäs siinä. Aloittakoon itsestään — sillä tavoin se voi onnistuakin. Jos samaa alkaa vaatia muilta, tulee pian ongelmia: pitäisi yhdessä sopia, mitä on puhdasoppinen motorismi. Mitkä pyörämerkit ja -koot ovat sallittuja, millaiset tarrat ja ajovarusteet, millaisia ajatuksia saa ajatella, mitä saa sanoa ja tehdä? Mihin kerhoihin tai kerhoon saa kuulua?

Tulee mieleeni surullinen kertomus, jonka taannoin kuulin. Se kertoi miehestä nimeltä Adolf Hitler. Hän joutui tekemään paljon turhaa työtä yrittäessään pitää arjalaisen rodun puhtaana. Juutalaiset, mustalaiset, kommunistit, mielisairaajat ja epäsosiaaliset yksilöt puhdistettiin yhteiskunnasta keskitysleirien uumeniin.

Mutta Adolf-raukka epäonnistui kovasta työstään huolimatta. Tiedämme, että juutalaisia, mustalaisia, kommunisteja, mielisairaita ja epäsosiaalisia on vieläkin. Hassuinta koko asiassa oli, että sitä "arjalaista rotua" ei ollut alun perinkään olemassa — se oli pelkkä illuusio.

Aatu parka. Toivottavasti tämä surullinen elämäntarina — ja ne kymmenet miljoonat muut — opettavat meille jotakin. Taitaa olla parasta suvaita erilaisuutta.

Niinhan se Iso Kirjakin hyväntahtoisesti neuvoo: "Jos mahdollista on ja teistä riippuu, eläkää rauhassa kaikkien ihmisten kanssa." Ja paljon muutakin järkevää siellä sanotaan.

Tai kuten nimimerkki "Suvaitsevaisen pakana" asian ilmaisi: "Ajatellaan me täällä vaan hyvässä sovussa joko uskon voimalla tai ilman."

Hannu Heikkinen

Sanomalehtikatsaus

Emme juuri muita lainaile mitä nyt joskus kyllä hiukan vaan. Sattuipa tässä niin mainio pätkä käteen kesäkuumilla ettemme malta sitä olla lainaamatta. varsinkin kun siinä on tarkoitettu ilmiö toisinaan sipaisee meitä moottoristejakin aika likeltä.

"Kotkassa ilmestyvä sitoutumaton Etelä-Suomi on havainnut, miten pikkutärkeät lainlaattijat panevat Suomen kansaa kuriin:

"Valtiovalta syyttää kuin liukuhihnalta kansalaisten kurissa ja järjestyksessä pitämiseksi ja holhousyhteiskunnan rakentamiseksi yhä uusia lakeja ja asetuksia. Ne koskevat nykyisin yhä useammin sangen pieniä asioita, joiden yleinen merkitys on vähäinen. Samalla niihin lähes rutiinomaisesti liitetään erilaisia rangaistussäädöksiä, ja erityisesti tämä rangaistussäädösten runsaus kertoo niiden säätäjien halusta kurittaa kansaa. Lakien tarkoituksen toteutuminen voitaisiin näet useimmiten varmistaa valvonnan avulla, ilman rangaistusuhkaakin. Tässä näyttää nykyisiltä lainlaattijoilta unohtuneen vanhan tuomarinohjeen viisaus, jonka mukaan laki on olemassa oikeuden ja kohtuuden vuoksi eikä sakkorahain tähden".

"Sisällyttämällä rangaistussäädöksiä kaikkiin mahdollisiin aiheutetaan tarpeettomia oikeusjuttuja ja niiden myötä tarpeettomia kuluja niin yksityisille kuin yhteiskunnallekin. Ainoa taho, joka tästä kärkeäinnistä hyötyy, on asianajajien ammattikunta, jonka työllisyydessä täten kieltämättä autetaan. Mutta samalla ruuhkautetaan oikeuslaitoksen ylimpiä asteita myöten käsittelemään pelkkiä joutavuusiakin. Voi ku-

vitella korkeinta oikeutta pohtimassa esimerkiksi pitäisikö paikallisen vapaa-palokunnan parin—kolmenkymmenen hengen illanvietto katsoa sellaiseksi huvitilaisuudeksi, joka rangaistuksen uhalla edellyttää huvihuoneiston tarkastuttamista etukäteen".

Pikkuasioista annettavia pikkurangaistuksia koskevien pikkupykälöiden sorvaileminen niin lakeihin kuin asetuksiin osoittaa lainlaattijoiden pikkutärkeyttä. Pikkutärkeyden kierre jatkuu siten pikkuvirkamiesten nostellessa pikkuasioista pikkusyytteitä, joiden tutkimisen alle hautautuu moni yleisemmin ottaenkin merkittävä asia".

ON OIKEIN



**pitää lasta
silmällä**

POHJOISMAINEN LIIKENNE-
TURVALLISUUSVUOSI 1983