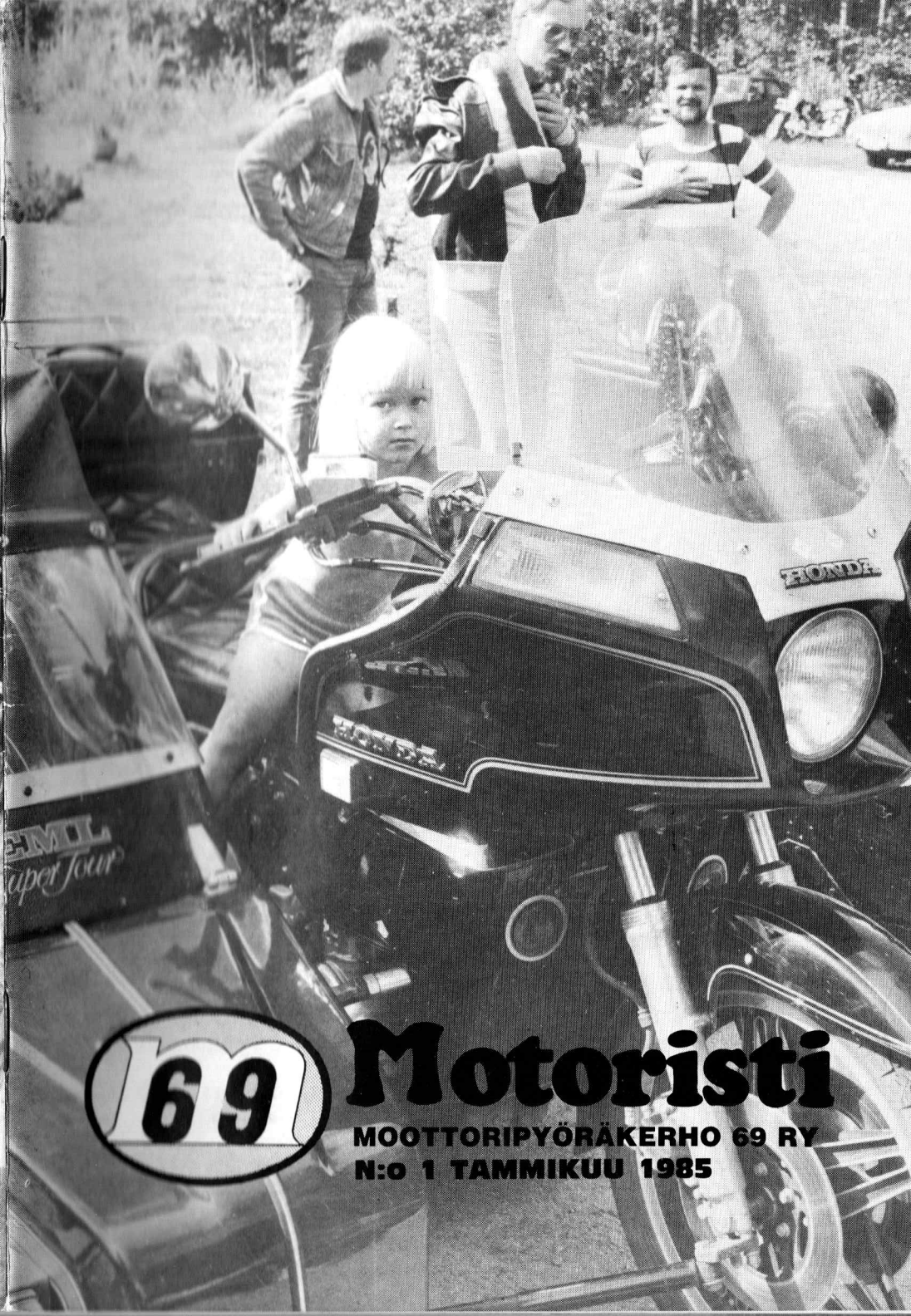


**JOUKKO-
JULKAISU**

HUUHTANEN REIJO
PALLASTUNTURINKJ 5B7
01280 VANTAA 28

P 72 1742 0000 1983-87



69

Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 1 TAMMIKUU 1985



KERHON PYÖRÄMERKKI

Merkki on tehty tummasta messingistä sekä varustettu kahdella kiinnitysruuvilla muttereineen. Pinta on kiillotettu. Merkin korkeus on 56 ja leveys 54 mm.

Merkin säännöt ovat seuraavat:

- ★ Merkin hankkiminen edellyttää kahden vuoden ajan jäsenyyttä.
- ★ Merkki on jäsenkohtainen ja jäsenen nimi (etunimi ja sukunimi) kaiverretaan merkkiin kerhon toimesta ts. merkkiä ei saa ilman nimeä.
- ★ Merkki on tarkoitettu pyörään kiinnitettäväksi. Suositellaan kiinnitettäväksi pyörän etupuolelle esim. lyhdyn kiinnityskorvaan.
- ★ Merkin hinta tulee maksaa kerhon tilille etukäteen. Merkin hinta kaiveruksineen on mk 70,-.

Merkin voit tilata maksamalla ko. summan kerhon postisiirtotilille. Tilin numero on 426781-0 ja vastaanottaja on Moottorikerho 69 ry, c/o Pekka Vuottilainen, Palovartiantie 6 A 5, 05100 Kouvola 10. Maksukorttiin on merkittävä tunnussana "pyörämerkki", nimi (eli kaiverus) sekä liittymisvuotesi.

Koska merkit tullaan kaivertamaan useammat kerrallaan voi tapahtua, että joudut hieman odottelamaan merkkiäsi, ehkä kuukaudenkin, mutta se tulee varmasti.

Kassanhoitaja Pekka Vuottilainen



N:o 1 tammikuu 1985. 16. 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
Lentäjätie 3 F 34
03100 Nummela
Puh. t. 90-537011
k. 913-21723

Varapuheenjohtaja

Matti Lehto
Välimäenkatu 13 A 14
37100 Nokia

Sihteeri Jäsenasiat

Hanna Kinnunen
Koudantie 15 B
00760 Helsinki
Puh. 90-381373

Kassanhoitaja Merkit

Pekka Vuottilainen
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
01510 Vantaa 51

Keijo Lumme (EAK)
Paronintie 1 B 14,
31600 Jokioinen

Aki Oura
Viipurink. 7 C 30
00510 HKI 51

Jouni Valkeejärvi
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
Keskustie 52 B 5
35300 Orivesi

Jussi Pursiainen
Paarnoori
28680 Pori 68

Kerhon postisiirtotili
numero on KO 426 781-0

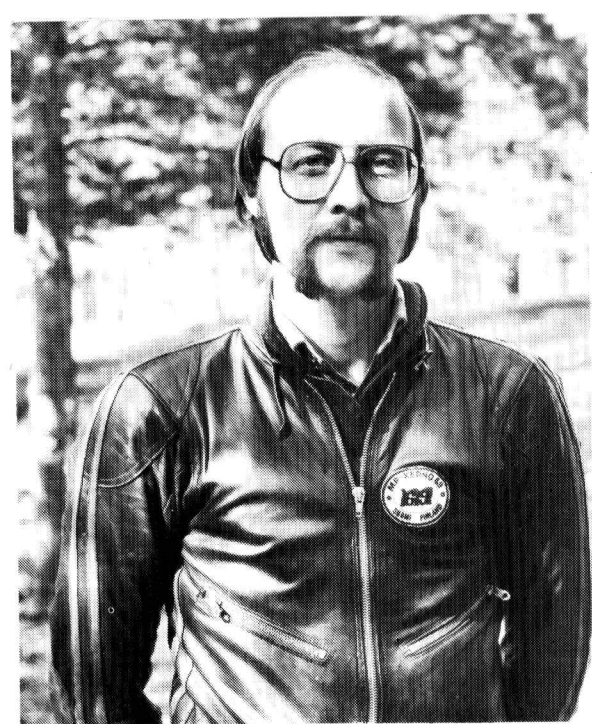
Pankki:
SYP Kouvola Kauppatori
Tili n:o 233221-323

Porvoo 1985 — Oy Uusimaa

Motoristin

seuraava, maaliskuun numero ilmestyy maaliskuun loppupuoliskolla. Kyseiseen numeroon tarkoitettun aineiston tulee olla toimittajalla 05.03.1985 mennessä.





Puheen- johtajan palsta

On aika kylvää, on aika niittää...

Tervehdys kerholaiset! Onnea ja menestystä itse kullekin alkavalle vuodelle 1985! Voi käsittämätöntä, miten

nopeasti viime vuosi kului. Se on kaikei ikääntymiseen liittynvä ilmiö, että jokainen vuosi tuntuu kuluvan edellistä nopeammin, ja yhtä olennaisena osana tähän liittyyneen aikaansaannosten vähäpätöisyyden tunne. Näin olen ainakin antanut itseni ymmärtää.

Kaikista tekemisistä ja tekemättömyyksistä huolimatta voimme katsoa varsin luottavaisin mielin nyt alkavaan toimintakauteen. Kerhomme toiminta on varsin vakaalla pohjalla, ja pitkän tähtäyksen kehitysasioissa on raoteltu ovia ja alustavia askelia on otettu puolin ja toisin. Maassa vallitseva teknisen ja taloudellisen kasvun tila on omiaan nopeuttamaan kerhomme päämäärien saavuttamista yhdessä sidosryhmien kasvavan kiinnostuksen ja kiristyvän kilpailun myötä. Yhä useammassa instanssissa on huomioitu kerhomme merkittävyys ryhmänä, omana kuluttajasegmenttinä, testijoukkona, alansa

asiantuntijana jne. Yhteistoiminnassa meitä ympäröivien yksilöiden ja yhteisöjen kanssa pääsemme tehokkaimmin viemään moottoripyöräilyn asiaa eteenpäin unohtamatta molemminpuolista hyötynäkökohtaa.

Nyt viimeistään on siis aika aloittaa sekä kerho- että yksilötasolla määrätietoinen ja tavoitehakuinen toiminta, jotta jonakin päivänä voimme sanoa saavuttaneemme ainakin osan niistä lainsäädännöllisistä, liikenne-, vakuutus- ja verotuspoliittisista sekä koulutuksellisista ja asenteellisista pyrkimyksistä, jotka olemme ongelmallisiksi havainneet.

Kaikki muistamme ajan, jolloin kylvimme vahinkoja ja niitimme veroja, maksuja ja rajoituksia. Muistetaan tänäkin vuonna, että ajaessamme kylvämme sitä satoa, jonka itse joudumme niittämään. Me pystymme tekemään siitä sadosta vuosi vuodelta paremman.

Kiitos kaikille kuluneesta vuodesta!

– Opettaja, mitä varten meidän täytyy lukea tätä englantia?

– No mutta, Timo, kohta puolet maailman väestöstä puhuu englantia.

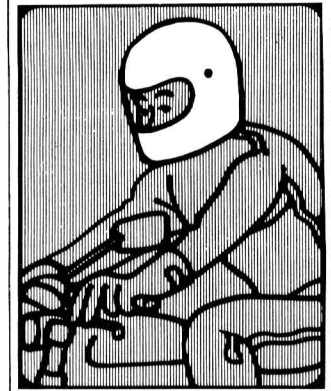
– Eiks se sitten riitä!

Lämmin Kiitos!

jokaiselle jotka muistivat joulutervehdyksin. Toivotan kaikille Onnea alkaneelle vuodelle.

Aimo

ON OIKEIN



käyttää
hyväksytyä
suojakypärää

MYYDÄÄN

Suzuki 500 (2-tahti) sovitteinen sivuvaunu (ei tehdastekoinen). Hp 1 500 mk tai eniten tarjoavalle (ei alle 1 000 mk). Puh. ilt. 964/47 639.

Halutaan ostaa

Löytyisikö minun pyörääni Honda 350-74 isompia Sivulaukkuja. Mahdolliset tarjoukset: Lea Pitkänen, os. 39520 Sikuri. Puh. 933-60215.

– Maatalon poika, pikku Jussi, oli ollut tuhma ja äiti oli sulkenut hänet rangaistukseksi kanakoppiin, josta Jussi kumminkin huuteli vihaisena:

– Mikäs täällä on ollessa, mutta turha toivo, että minä täällä ainakaan munimaan rupean!



Ruovedellä: "Sun kalvos, mä katselen lähde päilyvä, ja näen kuinka vaihdelen, siellä liikkuu pilviä". Motoristitkin vain katselivat, eivät laulaneet.

Ajeltiin kevätetapilla

Ajankohta oli toukokuun viimeinen viikonloppu, hellettä oli lähes 30 astetta varjossa, osanottajia yli 70 pyöräkuntaa, ajoreitit kiertelivät suurelta osalta sorateitä Pirkanmaa-Keski-Suomen rajan tuntumassa. Reitit ja kohteet suunnitteli Pirkanmaan kuusysiläiset matkamotoristit, yöpymisen hoiteli Keuruun Moottorikerho.

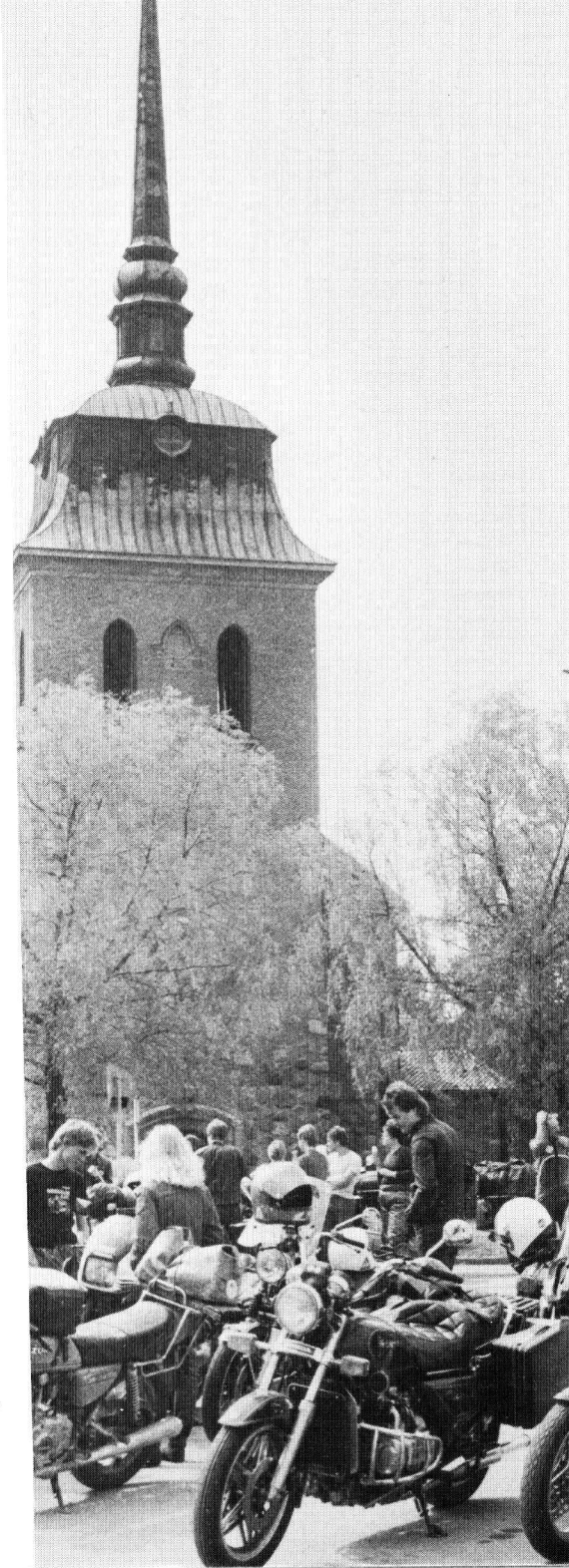
Todellisessa kevään hehkuvassa helteessä ja tuoksuissa ajeli motoristeja

eri puolilta Suomea Mäntän kaupungin torille. Siellä meidät ottivat opas-

tukseensa Serlachius-yhtiön oppaat Oili Rikala, Mirja Häggman ja Tuula Laurema. Juhlapyhästä huolimatta nämä reippaat oppaat uhrasivat parituntisen vieraileville motoristeille. Siitaman Eeron "metsäisillä" suhteilla ilmeisesti oli vaikutusta siihen, että metsäalan ulkopuolinen ryhmä pääsi tutustumaan tehtaisiin ja vielä puhäpäivänä. Kierros kyllä aloitettiin Mäntän kirkosta. Sen sisustukseen kuuluu kokonaiset sarjat kuvaveistäjä Hannes Autereen puuveistoksia. Ne tehtaanpatruuna Gösta Serlachius sponsoroi, kuten yhtiö kirkon rakennuksen.

Tehdaskäyntiin joukkomme jaettiin kolmeen ryhmään. Ensin nähtiin video-ohjelma yhtiön historiasta ja nykytuotannosta, sekä havainnollinen näyttely tuotteista. Niistä saatiin kotiinviävääkin. Lähes 2 km pituisesta tehdaskompleksista voitiin ja sinä helteessä pystyttiinkin katsomaan vain muutamman sadan metrin pituinen osa. Siellä pyhäpäivänäkin pyöri muutama erikoispaperikone, joiden tuotteet sitten menevät kymmeneen maihin kautta maailman. Jos joku ei ollut ennen nähnyt paperikonetta joka tekee monta metriä leveää paperia yli kilometrin minuuttivauhdilla, nyt se näki. Sekä miten tämä jättirulla sitten vähitellen pienennettiin mitä erilaisemmiksi paperituotteiksi. Mahtavan vessapaperikoneen tuotanto aikanaan huuhtoutuu vessoista. Jopa melkein tuntui turhautavalta, että Suomen hyvien kuusimetsien jalo tuote tällaisen tehotekniikan kokeneena joutuu vain eriväristen pyllyjen pyyhintään. Tosin varsin tarpeel-

Kokoontuttiin Mäntän kuumalla ja hiljaisella torilla.



liseen tarkoitukseen. Valokuvaus on nykyisin tehdaskierroksilla kielletty, eikä toimittaja halua käyttää sitä kuva-aineistoa tämän jutun kuvittamiseen, mikä hänen arkistostaan on parilta aikaisemmilta kierroksiltaan metsäalan miesten mukana.

Kiittelimme ystävälliset ja auliit opastyttömme ja jatkoimme matkaa muutaman kilometrin. Nousimme Mäntän vuorelle, jossa on vanha yhtiön vierasmaja koskemattomassa säästömetssä. Ihailimme hetken sieltä avautuvaa maisemaa, erikoista hirsimajaa ja vanhan metsän komeita puita ja jatkoimme matkaa kohti Ruovetta.

RUNEBERGIN LÄHDE oli siellä pysähdyspaikkana ja tämän kohteen hoitajana oli nokialainen motoristi, joka Viiksen nimellä tunnetaan. Tajuttiin sitten ettei nuoremmille suomalaisille Runebergin lähde ja Lähteellä-laulu ole sellaisia itsestäänselvyyksiä kuin aikaisemmilte ikäluokille. Kenties ei tätä miltei "kansallislaulua" nykykoulussa laulateta. Eipä sitten ihme, jos tämän kirkkaan lähteen mahtavan runsas vedenpulpunta hämmästytti monia ensi kertaa sinne poikenneita motoristeja. Sen tosikyhmää vettä ei kaikki maistaneet, vaikka se oli ilmaista. Mutta parkkipaikan kioski sai miltei rynnäkön asiakkaita, jätski ja limsa teki kauppansa tässä helteessä.

POHJASLAHDEN ETAPPI kulki soratieraitteja, jotka useimmille olivat ennestään käymättömiä. Ylitettiin Syvinginsalmi lossilla ja sitten kohta ajettiin erikoisen kaunistu harjannetta Salussärkkää. Tätä kahden järven välillä olevaa kapeaa männikköharjua myös Keski-Suomen Punkaharjuksi kutsutaan. Levähdyspaikkana oli Pohjaslahden Heikintupa, entisen pikkupitäjän ja nyt kahteen kuntaan jaetun alueen kotiseutumuseo-palvelukeskus. Tätä

etappia isännöi Myyryläisen Esa, ja tässä varsin aidosti historiallisessa ympäristössä katseltiin luontevaan turistipalveluun sovelletun museon kokoelmia ja nautittiin kerhon kustantamat kahvit.

KARHUNKAATAJA KITUSEN maisemissa Virroilla oli seuraava pysähdyspaikka. Sinne suunnatessa yksi ja toinen pyöräkunta kyllä eksyi Pohjaslahden mutkaisilla kyläteillä ja koki muutamia kelirikkotaipaleitakin, mutta kyllä sieltä Kitusen patsaan kahvimajalle päästiin. Siellä oli etappi-isäntä varapuheenjohtajamme Lehdon Masa. Loppumatkan reittiä Virroilta Keuruulle ei kaikki enää jaksaneet ajella ehdotettuja soratieraitteja, vaan pyyhkäisivät uusittua asfalttietä, jotkut ilmeisesti tyyliin tuhatta-ja-sataa. Mutta tutkaa ei onneksi ollut.

Moniin huoltotehtävään kouliintuneet Keuruun moottorikerholaiset hoitelivat rutiinilla majoittumisen Keuruun campingilla. Helteen ja sorareitien jälkeen sauna ja uinti oli poikaa, ja niistä todella osattiin nauttia. Illalla ja yöllä oli makkaranpaistossa motoristien kevään vauhdikasta tunnelmaa. Uimaranta oli verraton, eikä pyhäamuna monillakaan ollut kiire lähteä kotiin.

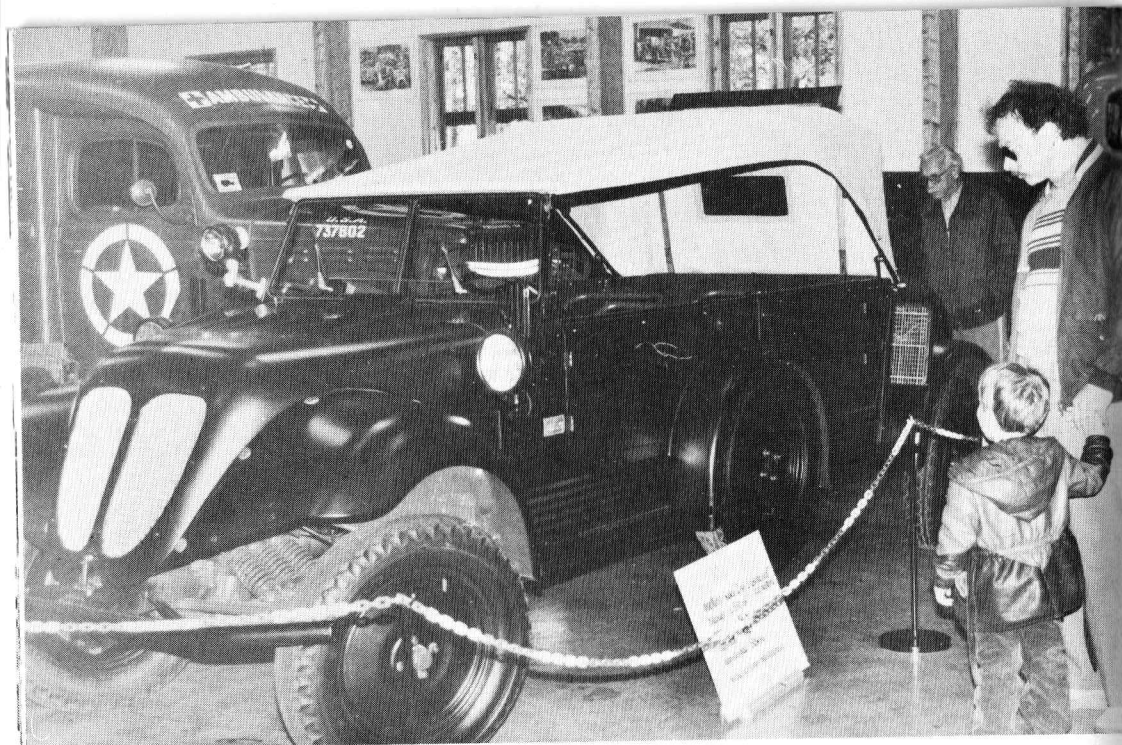
Lämpimän sään vuoksi uskaltautui toimittajakin istumaan etappireitit takasatulassa. Kiitokset nyt vielä yhdelle hondaistille ja kahdelle bemarkistille, jotka tämän kyydityksen antoivat.

Ensi kevään etappi-ajelu ilmeisesti ajellaan Etelä-Pohjanmaalla. Alavuden seudun motoristit ohjelmoivat reitit ja majoituksen.

Etappimuistoissa Eero

Virroilla: Karhunkaataja Martti Kitusen muistokivellä. Taustalla komea koskimaaisema.





Autoharvinaisuus jossa on moottori sekä edessä että takana ja siinä välissä vielä kantavat varapyörät.

Näyttely antaa aidontuntuisen kuvan aikakaudestaan kaikkine pienine yksityiskohtineen kuten aidot aseet, kiikari ja mallinuket asuineen.

Vehoniemen automuseon erikoinen talvinäyttely

Kangasalan Vehoniemenharjun uuden automuseon näyttelyt ovat Suomen olosuhteissa omaa laatuaan. Näyttelyillä on teemat, ja aineisto vaihtuu kahdesti vuodessa. Kerralla ei ole näytteillä varsin suurta määrää ajoneuvoja, mutta niiden näytteilleasetus on havainnollistettu ajankohdan vaatteisiin puetuilla nukeilla ja muulla ajankohdan välineistöllä sillä tavalla, ettei vastaavaa ole Suomen muissa automuseoissa, joissa rekvisiitta puuttuu tai on vähäinen. Huhtikuun vaihteeseen saakka Vehoniemellä on sota-ajan ajoneuvojen erikoisnäyttely. Teema on sopiva siksi, että sodan päättymisestä on kulunut 40 vuotta.





Kenttäkeittiöllä on jotain tarjottavaa.

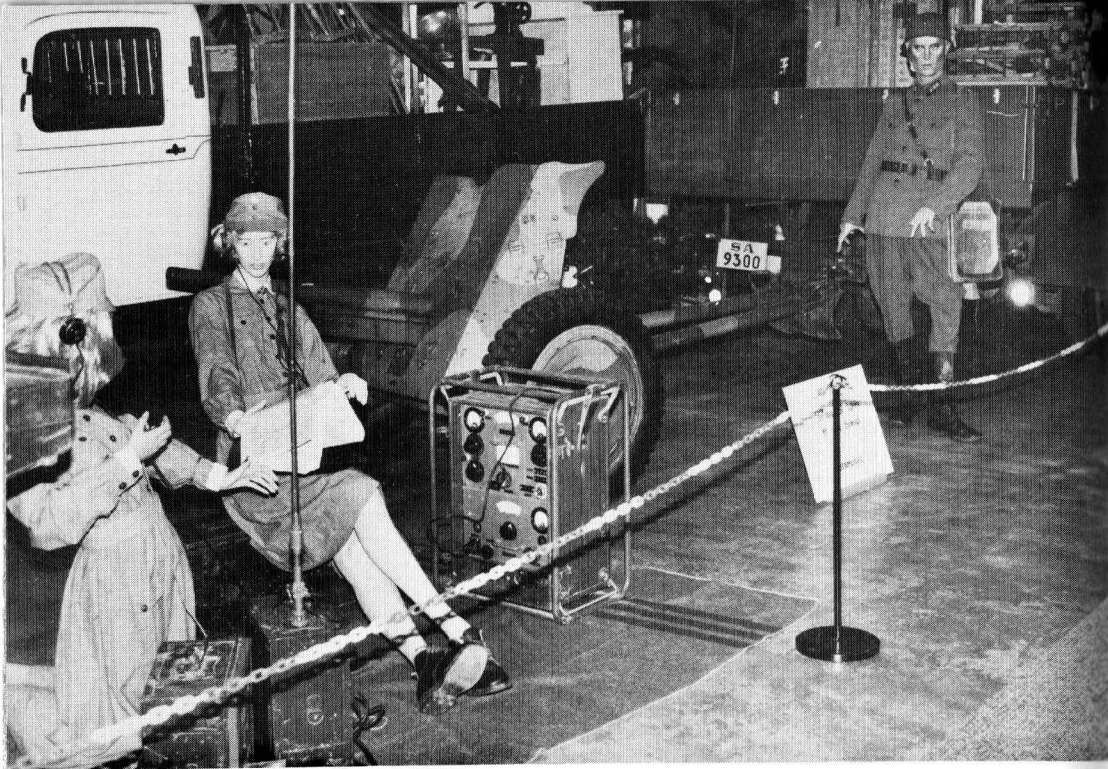
Motoristit ajavat talvella matkapyöräilyä vähän, mutta autollakin kannattaa lähteä katsomaan Vehoniemen näyttelyä, koska vastaavaa antia sitä lajia tuskin on mahdollista päästä näkemään muualla. Lehdessämme ei ole mahdollista laajemmin näyttelyä esitellä, eikä siihen ole syytäkään kuin virikkeen antamiseksi. Tässä näyttelyssä on kuin pelkistettynä nähtävissä jo historiaksi muuttunutta tekniikkaa tavalla, joka valaisee myös niiden käyttöä ja käyttäjiä. Tämä inhimillinen puoli juuri tekee näyttelystä elävää historiaa. Suorastaan hätkähdyttävän vaikuttavista on mainittava evakkokuorma, josta Olavi Sallisella on omakohtainen poikavuosien kokemus. Toinen varsin autenttinen asetelma on sodan kenttä-

Evakkokuorma lähdössä taipaleelle, vielä viimeinen vilaisu pellin alle.

keittiö lottineen ja aterioivine sotilaineen. Sotilaiden kenttäpuvutkin ovat paikattut, kuten ne sodan loppuvaiheessa köyhällä armeijallamme olivat. Kolmas, nykyihmiselle suorastaan käsittämätön on puukaasuautojen yhteydessä oleva ”pilkeverstas”. Pilkkeiden tekijöinä on nainen ja pikkutyttö, kuten sota-aikana monessa autoyrittäjän perheessä hoiteli polttoainehuoltoa. Kansainvälisessä mielessä näyttelyn suurharvinaisuus on Dodge Jeep ambulanssi vuodelta 1944. Olavi Sallinen kutsuttiin sillä ajamaan Normandian maihinnousun 40 v. paraatissa viime keväänä. Tämä harvinaisuutena säilynyt sota-ajoneuvo kesti hyvin 6000 km matkan.

Näyttelyn välineistön tekniikan puo-





Lotat kipinän tehtävissä.

Kuorma-auton nosturi toimi miesvoimin kammasta kiertäen.

Ev Matti Lappalainen:
Avauspuhe Vehoniemen
Automuseon sotilasajoneuvo-
näyttelyn avajaisissa 14.9.-84

Arvoisat kutsuvieraat hyvät naiset ja herrat

leen ei tässä kannata laajemmin puutua, siitä saa hyvin tiedot paikan päällä. Moottoripyöriäkin tässä näyttelyssä on "rautainen annos" mm. "Sota-Nor-su". Huhtikuun alussa museossa aloitetaan kesänäyttelyn pystytys. Se avataan 15.4. Teemaa ei Olavi Sallinen tässä vaiheessa vielä paljastanut.

Kuvat: Aimo
Teksti: Eero

Moottoriajoneuvot tulevat jäämään ihmiskunnan historiaan eräänä kahdennellekymmenennelle vuosisadalle kaikkein tunnusomaisimmista esine-ryhmistä. Kun auto on muutaman sukupolven aikana muuttanut ratkaisevasti maailmankuvaa ja ihmisen elinympäristöä, lienee itsestään selvää,



että kehitys on heijastunut myös sotilaallisiin käyttötarkoituksiin.

Itsenäisen Suomen puolustusvoimien historia sijoittuu pääosin samalle ajanjaksolle kuin moottoriajoneuvojen kehitys ja käyttö sodankäynnissä. Tästä syystä Suomen sotavoimien käytössä ollut ajoneuvokalusto muodostaa yhtenäisen ja edustavan ketjun paitsi sotilaallisen kuljetuskaluston, myös moottoriajoneuvojen yleisessä kehityshistoriassa. Malliston monipuolisuutta ja kansainvälistä merkitystä lisää huomattavasti se, että puolustusvoimillemme on maailmansotien välisenä aikana jouduttu säästäväisyysistä hankkimaan kalustoa vähitellen pieninä erinä ja useista eri maista. Mekaanikojen aikanaan kiroamasta mallikirjavuudesta olisi ajan saatossa tullut museaalisesti ainutlaatuinen kokonaisuus, mikäli esineistön mallikappaleiden tallentaminen olisi ymmärretty aloittaa jo ennen sotavuosia.

Itsenäisyytemme alkuajan sotilasarjojen kohtaloksi tuli yleensä kuluminen käytössä loppuun ja joutuminen materiaalipoistojen kautta romuna huutokaupattavaksi. Sotavuosien kalustopula puolestaan pakotti pitämään kaiken mahdollisen ajoneuvokannan viimeiseen asti liikenteessä. Museotarpeet koettiin toisarvoisiksi, kun kansakunnan olemassaolo oli vaakalaudalla.

Yleisten olojen vakiinnuttua alettiin vasta 1950-luvulta lähtien huomata sota-aikojen esineistön museaalinen arvo. Seuraavina vuosikymmeninä muodostettiin lukuisia sotahistoriallisia erikoismuseoita kokoamalla yhteen vielä jäljellä olevia materiaaliryhmiä – tykkejä, panssarivaunuja jne.

Vaikka erikoismuseoiminta käynnistyi yleisesti ottaen yhdennellätoista hetkellä, oli valtaosa vanhemmista ajo-

neuvoista jo ehtinyt joutua hävitetyksi niiden suhteellisen lyhyen käyttöajan ja ankaran sotakuluneisuuden vuoksi. Sotiemme entiset automiehet ovat syystä olleet pahoillaan ja pettyneitä, kun monesta vanhasta autoveteraanista ei ole säilynyt edes mallikappaletta jälkipolville.

Tilanne olisi nykyisin vieläkin huonompi, elleivät eräät yksityiset automobiilihistorian harrastajat olisi pelastaneet puolustusvoimien hylkäämiä ajoneuvoja lopulliselta romuttamiselta ja entistäneet niitä oma-aloitteisesti. Hyvänä esimerkkinä tällaisen toiminnan arvosta on johtaja Olavi Sallisen ajoneuvokokoelma, joka huhtikuussa 1983 avattiin yleisölle Vehoniemen Automuseona. Asia ei kaivanne muita kommentteja – onhan tulos tänään meidän kaikkien nähtävillä.

Puolustushallinnon piirissä vastikään laadittu kokonaisselvitys tukee Vehoniemen Automuseon tähänastisessa toiminnassaan ja etenkin päivän näyttelyaiheen valinnassa sotilasarjojen kalustoa kohtaan osoittamaa aktiivisuutta. Lokakuussa 1983 puolustusministeriölle mietintönsä jättänyt Sotilasmuseotoimikunta totesi sotilasarjojen tallentamisen jääneen Puolustusvoimien museotoiminnassa selvästi puutteelliseksi ja koko kentän erääksi katvealueeksi. Kun varsinaisen sotilasarjojen museon perustamisedellytykset on Puolustusvoimien piirissä katsottu nykyoloissa sopivien hallintojen puutteen vuoksi vähäisiksi, toimikunta ehdotti esineistön tallentamisessa ja näytteillepanossa entistä voimakkaampaa tukeutumista jo oleviin automuseoihin. Nyt avattava näyttely osoittaa ilmeisesti, että yhteistoiminnan kehittämiseksi on olemassa vankka perusta. Vehoniemen Auto-



Kevyt tankki aseistettuna.

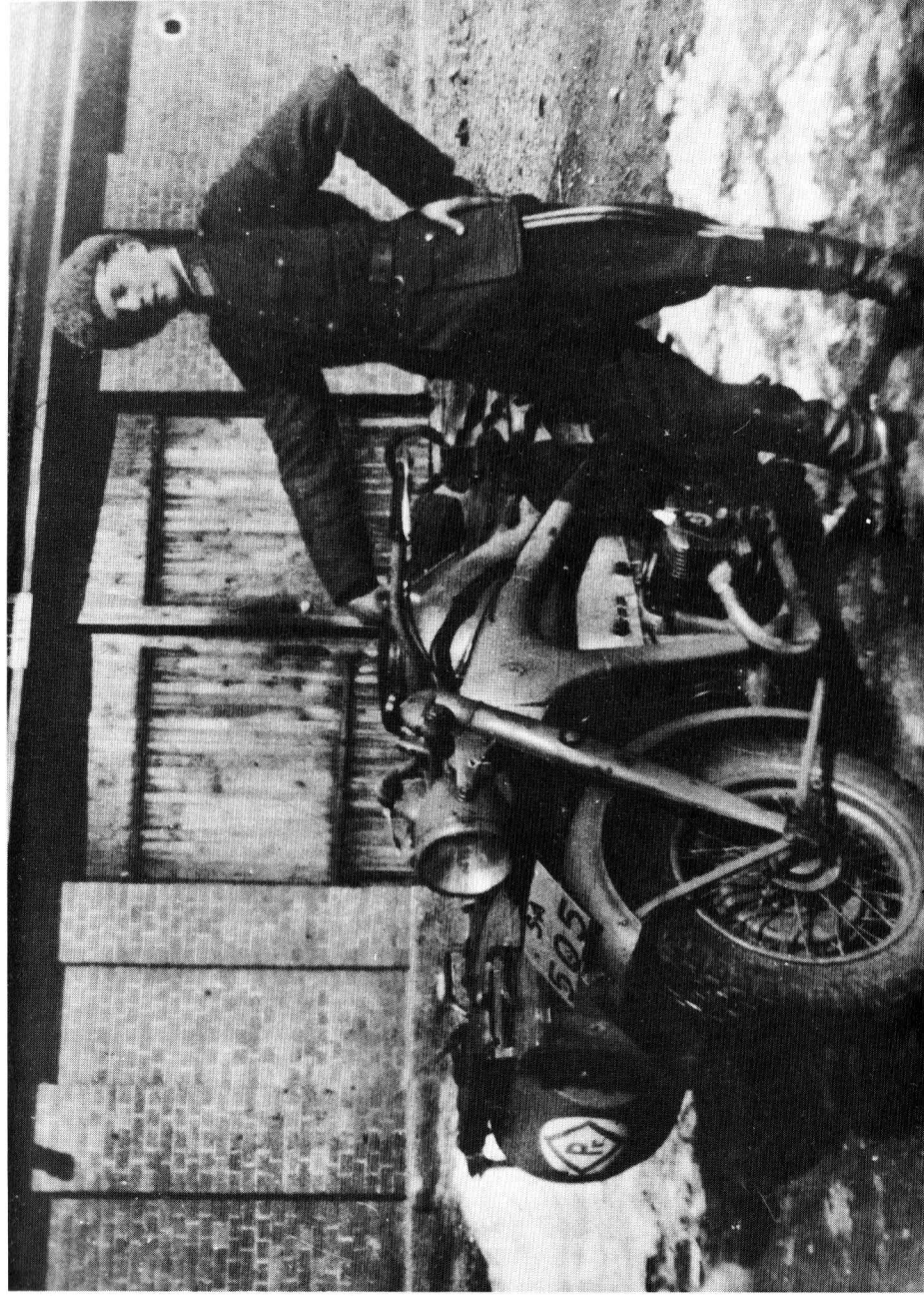
museo on myös näin osoittanut toimintansa päämäärien ja puitteiden soveltuvan hyvin yhteen virallisen sotilasmuseotoiminnan tavoitteiden kanssa.

Osoituksena jo käynnistyneestä yhteistoiminnasta Puolustusvoimien ja sotahistoriallisten museoiden kanssa on se, että näyttelymateriaali koostuu paitsi Vehoniemen Automuseon omasta, osin myös mm. Sotamuseon, Panssarimuseon ja Kuljetusvälinevarikon

lainaamasta esineistöstä. Näyttelyn pääpaino on sotilaskalustossa, mutta mukaan on valittu lisäksi eräitä aihepiiriin liittyviä erikoisarjoja.

Hyvät naiset ja herrat...

Samalla kun onnittelen Vehoniemen Automuseota ja sen henkilökuntaa suuritoisen ja historiallisesti mielenkiintoisen kokonaisuuden aikaansaamisesta sekä tyylikkäästä toteuttamisesta, julistan sotilas- ja erikoisarjojen näyttelyn avatuksi.



Pyörä on Zundapp KS 750 ja mies Eino Mäntylä Ylihärmästä vuonna -48 Hennalassa HRR 2 autojoukkue.

Toisessa kuvassa: Eino Mäntylä Ylihärmästä ja kaksi Alavuden poikaa.



Lokakuun tieliikenteessä 50 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai lokakuun tieliikenteessä surmansa 50 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 41. Vuosien 1981-1983 lokakuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 55. Tammi-lokakuun aikana kuoli liikenneonnettomuuksissa yhteensä 400 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai surmansa 467 henkilöä.

Loukkaantuneita oli lokakuussa ennakkotietojen mukaan 941 edellisen vuoden luvun ollessa 860. Onnettomuuksia tuli poliisin tietoon 3 485, viime vuoden luku oli 3 143. Tammi-lokakuun aikana tuli poliisin tietoon yhteensä 33 060 onnettomuutta, joissa loukkaantui 8 522 henkilöä. Vastaavana aikana viime vuonna onnettomuuksia oli 30 197 ja niissä loukkaantuneita 8 311.

Lokakuussa surmansa saaneista oli miehiä 35 ja naisia 15.

Lokakuun liikenneonnettomuuksissa surmansa saaneista oli autonkuljettajia 10 ja -matkustajia 6. Polkupyöräilijöitä kuoli 10, jalankulkijoita 17, mopoilijoita 6 ja moottoripyöräilijöitä 1.

Kuolleista oli 25-49-vuotiaita 17 ja 65-vuotiaita tai vanhempia 12. Ikäryhmään 50-64-vuotiaat kuului kuolleista 7 ja ikäryhmään 15-24-vuotiaat 14. Ikäryhmässä 0-14-vuotiaat ei ollut yhtään kuollutta.

Eniten uhreja lokakuun liikenteessä

oli Uudenmaan läänissä, jossa sai surmansa 16 henkilöä. Turun ja Porin läänissä oli kuolleita 7.

Marraskuun tieliikenteessä 54 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai marraskuun tieliikenteessä surmansa 54 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 55. Vuosien 1981-1983 marraskuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 59. Tammi-marraskuun aikana kuoli liikenneonnettomuuksissa yhteensä 454 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai surmansa 522 henkilöä.

Loukkaantuneita oli marraskuussa ennakkotietojen mukaan 851 edellisen vuoden luvun ollessa 855. Onnettomuuksia tuli poliisin tietoon 3 390, viime vuoden luku oli 3 470. Tammi-marraskuun aikana tuli poliisin tietoon yhteensä 36 450 onnettomuutta, joissa loukkaantui 9 373 henkilöä. Vastaavana aikana viime vuonna onnettomuuksia oli 33 667 ja niissä loukkaantuneita 9 166.

Marraskuussa surmansa saaneista oli miehiä 38 ja naisia 16.

Marraskuun liikenneonnettomuuksissa surmansa saaneista oli autonkuljettajia 17 ja -matkustajia 5. Polkupyöräilijöitä kuoli 9, jalankulkijoita 18 ja mopoilijoita 4. Lisäksi sai surmansa 1



MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.



Pöytäkirja

Hallituksen kokous 10.12.1984

Aika: 1.12.1984

Paikka: Helsinki

Läsnä: Jaakko Laurila, Pertti Saarenheimo, Pekka Voutilainen, Aki Oura, Guy Wikström, Raili Kinnunen.

1. Kokouksen avaus, puheenjohtajaksi valittiin Jaakko Laurila ja sihteeriksi Raili Kinnunen.

henkilö, joka kuuluu tienkäyttäjärhmään muut.

Kuolleista oli 25-49-vuotiaita 9 ja 65-vuotiaita tai vanhempia 17. Ikäryhmään 50-64-vuotiaat kuului kuolleista 13 ja ikäryhmään 15-24-vuotiaat 10. Alle 15-vuotiaita oli kuolleista 5.

Eniten uhreja marraskuun liikenteessä oli Uudenmaan läänissä, jossa sai surmansa 17 henkilöä. Turun ja Porin läänissä oli liikenteessä kuolleita 9 ja Vaasan läänissä 7.

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

2. Pekka Voutilainen kertoi talvirallin järjestelyistä. Telttä asia on vielä auki, muut valmistelut on kunnossa.

3. Keskusteltiin Kontiorallista. Ralli-paikan vuokrasopimus on allekirjoitettu. Järjestelyt on käynnissä.

4. Aki Oura osallistuu kerhon edustajana Suomen retkeilymaja järjestön vuosikokoukseen.

5. Guy Wikström kertoi, että NMR:n kokouksen ajankohta olisi joko 13.-14.4. tai 27.-28.4.-85.

6. MP näyttelyyn osallistuminen on edelleen auki. Jaakko Laurila jatkaa ponnisteluja asian järjestämiseksi. Reijo Relander on valtuutettu tekemään talvimoottoripyöräilyä koskevan diasarjan, MP-näyttelyä tai muuta myöhempää käyttöä varten. Kerho korvaa hänelle materiaalikulut.

7. Kerho lähettää vakiintuneen tavan mukaan muutamia joulutervehdyksiä.

8. Matkakuluja korvattiin seuraavasti: Pekka Voutilainen 95 mk, Pertti Saarenheimo 115 mk, Jaakko Laurila 30 mk, Guy Wikström 20 mk, Raili Kinnunen 150 mk kokouksen järjestelykulut.

9. Puheenjohtaja päätti kokouksen.

Jaakko Laurila
puheenjohtaja

Raili Kinnunen
sihteeri



Mikä teki minusta motoristin?

Minua luullaan joskus lentäjäksi, naispoliisiksi ja ratsastajaksi, kun liikun pyöräni kanssa musta-valkoisessa ajoasussani ja pitkissä saapikkaissa.

Sitten kysytään näin: ”Kuinkas sitä naisihminen tuollaisella kuolemanvehkeellä ajelee?” Ne taas, jotka ovat pudonneet kehityksen rattailta sanovat ääni täynnä ihmetystä: ”No jo on aikoihin eletty, tyttö ja moottoripyörä ja vielä uskovainen. Ilme kertoo: tuo ei voi olla totta. Joskus matkantekokin viivästyy, kun tullaan kyselemään.

Niin, mikä minusta sitten teki motoristin? Kaikki perustuu siihen, että minä muutuin. Olin aikaisemmin arka ja pelkäävä luonteeltani, enkä uskaltanut harrastaa mitään sellaista, jossa oli vaara kuolla silmänräpäyksessä, koska pelkäsin kuolemaa. Uskoin nimittäin Raamatun sanan todeksi, että kuoleman jälkeen on kaksi paikkaa: taivas ja kadotus. Ei olisi tullut mieleenikään nousta moottoripyörän selkään. Kuolemanpelko rajoitti minun elämäni. Näinhän on usein, mutta sitä vaan ei tunnusteta. Tiesin, etten voi päästä taivaaseen, koska en tuntenut Jumalaa, ja siksi pelkäsin.

Elävä Jumala muutti minut, kun pääsin Hänen yhteyteensä. Uskoontullessani koin voimakkaasti todeksi nuo Jeesuksen sanat: ”Jokainen, joka uskoo Minuun, elää ikuisesti, vaikka hänen ruumiinsa kuoleekin”, Joh. 11:25. Sain varmuuden, että en kuole koskaan. Ainoastaan minun ruumiini kuolee,

mutta minä – se on minun henkeni, todellinen minäni – en kuole koskaan. Kun tämä asia tulee todelliseksi, niin sanoin selittämätön riemu tulvii sydämeeni. Uskalsin siis ruveta ajamaan moottoripyörällä, koska minulla ei ollut enää pelkoa kuolemaa kohtaan.

Elävä usko Jumalaan ei siis mitenkään rajoittanut elämäni, niinkuin yleensä virheellisesti luullaan. Todella paha asia, että tämä käsitys on niin yleistä. Usko vapautti minut kaikista niistä kahleista, jotka rajoittivat elämäni silloin, kun en tuntenut Jumalaa. En olisi koskaan voinut elää niin täysipainoista, onnellista ja rikasta elämää, mitä nyt elän, jos en olisi tullut uskoon.

No sitten kysytään myös sitä, että etkö pelkää onnettomuutta ja kolaria. Sitäkään ei tarvitse pelätä, koska uskon todeksi tuonkin Raamatun kohdan, joka sanoo: ”Kaikki, mitä tapahtuu, vaikuttaa niiden parhaaksi, jotka rakastavat Jumalaa”, Room. 8:28. Joku ehkä kysyy nyt mielessään, tarkoitaako se sitä, että jos ajat kolarin, niin sekin koituu sinun parhaaksesi tavalla tai toisella. Niin juuri tätä tarkoitan. Koin tämän nimittään todeksi viime kesänä, kun jouduin kolariin. Opin hyvin paljon tuon tapauksen kautta. Näin jälkempäin olen kiittollinen kaikesta. Uskoni vahvistui, kun näin miten elävä Jumala pystyy varjelemaan pahassa-

Satu aikuisille:

Mitä minä teen ensi kesänä

Koska kaikkina aikaisempina kesinä joita olen elänyt ja moottoripyöräillyt on aina jäänyt niin paljon tekemättä ja kokematta olen päättänyt nyt jo hyvissä ajoin tehdä selvät suunnitelmat jotka sitten myös toteutan kesällä 1985. Näin estyy se harmittava aina tuossa syyskuun alussa toistuva katumuksenomainen olotila, että sielläkin jäi käymättä ja sekin ajo ajamatta.

Ensinnäkin aloitan vimmatun rahan säästämisen – heti saatuaani lisäveroni maksettua. Pistän ainakin tonnin kuus-

kin tilanteessa ylikuunnollisella tavalla. Niin se on kuten Raamattu kertoo Danielista, joka heitettiin leijonien luolaan, mutta ne eivät voineet häntä vahingoittaa, koska Jumala sulki niiden kidat. Jotain samanlaista voidaan joskus nähdä tapahtuvan liikenteessäkin. Autot ja muut kulkuneuvot pysähtyvät juuri siihen paikkaan mihin niiden pitääkin. Ne kääntyvät juuri sen verran, etteivät ne voi vahingoittaa, mutta ei yhtään enempää. Eläimet eivät tule tielle, vaan ne pysähtyvät kuin seinää vasten, jos kaikkivaltias Jumala niin määrää.

Olen sanomattoman kiitollinen elävälle Jumalalle, joka muutti minut ja antoi minulle täynnä vapautta olevan elämän. Elämän, joka ei pääty kuolemaan, ja joka on täynnä mielenkiintoa ja jännitystä. Hän vapautti minut ajamaan moottoripyörällä.

Lea Pitkänen Ikaalinen

sa tiukasti syrjään kesän matkoja varten – tai sanotaan nyt ainakin yhden urkin kuussa. Näin kertyy matkakassan pohjaksi ainakin muutama tonni ja sitten kesälomapalkka ja lomaltapaluurahat tykö niin kyllähän sillä summalla jo jonkinlaisen matkan rahoittaa. Keväällä ennen pahinta uusien pyörien myyntiryysistä ostan uuden moottoripyörän – ainakin 750 kuutioisen kardanivetoisen japanilaisen, tai sitten sen kaikkein parhaiten varustetun baijerilaisen jossa on katteet ja laukut ja kaikki vimpaimet. Nykyisestä jo monet kovat kolhut kärsineestä rakki-
neestani en tietenkään saa vaihdossa uutta muuta kuin myötätuntoista hymyä joten rahoitus on pakko järjestää myymällä isäpapan takametsästä muutama tukkipuun runko kotopitäjän sahalle tuossa tammikuulla. Siinä on vain se puhumisen vaikeus mutta kun oikein juttelen saastehapposateiden turmiollisesta vaikutuksesta mäntytuokin laatuun ja maatilatalouden sukupuolen eikun sukupolvenvaihdoksen tarpeellisuudesta niin eiköhän paappa anna sieltä leimikon tehdä, luulisin. Näin on siis pyörän vaihto ja lomakassa saatu järjelliselle tolalle.

Sitten matkasuunnitelmien tekoon. Koska työpaikkani on tuollainen kuntainliiton yhteistyösuunnitteluelimen koordinaattorin homma – suomeksi sanottuna yhteiskunnan turvaama suojatyöpaikka – ei minulle tuota suuriakaan vaikeuksia puhua normaalin puolentoista kuukauden kesäloman lisäksi sieltä toinen puolitoista kuukaut-

ta työlomaa täydellä palkalla. Syyksi olen ajatellut pistää anomukseeni tutustumisen Jugoslavian Kosovon maakunnan vastaavaan – mitä se sitten lie neekin... täytyy vielä kehittää ajatusta hieman. Jos tämä kääntö onnistuu on tietenkin pakko ajaa sillä uudella pyörällä sinne Jugoslaviaan, tosin menen tullen puolen Euroopan kautta mutkistellen. Olen jo alkanut haalia kasaan tietoja missä olisi hyviä möykkärille ja Road Racing'in MM-osakilpailuja. Kämppäni seinällä on Euroopan yleiskartta johon olen punaisella tuššikynällä merkkailut näitä seikkoja. Kaikki hyvänpäivän-tuttavat ja kerran-pari tapaamani moottoripyöräilykaverit on puolestaan merkattu sinisellä tuššilla. Joten tässä vaiheessa näyttää että siitä voi tulla aikalailla sinipunainen matka.

Enpä taida silti ihan koko kolmea kuukautta tärvätä enkä tarvita siihen suureen Euroopan turneeseen, eli kai sieltä voisi yrittää kotiutua takaisin viimeistään Imatran melkein kansainvälisiin vauhtijuhliin ja keskitysleirikokoontumiseen. Ajankohdasta johtuen täytyy jättää kerhomme antoisa ja ottoisa Kontio-Rallye toiseen kesään, eli siis ensimmäinen vakava fooltti tässä ajoitus suunnitelmassani. Imatran jälkeen on syytä käväistä ainakin Konginkankaalla, Lievestuoreella ja Virtsanojalla harvoin näkemiäni sukulaisia katsastamassa ja uutta pyörää ja Jugoslaviasta iskemääni kesäheilaa näyttämässä.

Sitten alkaakin kesä kääntyä lopuilteen mutta vielä aion käydä jäljellä olevat kotimaiset syyskesän rallit läpitse pienä möykkää pitämässä ja ohimennen jonain jatkettuna viikonloppuna jonkin Trolli- tai Tomtterallin Norjassa, mitä ne nyt on nimeltään, tarttee katsoa kalenterista.

Kun syksyn ruska- ja loskakausi saapuu olenkin jo siihen varautunut kunnostamalla vanhan sukuperintönä kulkeneen 125 cc MITSIN muutamia pysytymättä-, loska- ja tuska- ja ruskaralleja varten. Asiaankuuluvaa, tukkilaisja Lapin lentojätkä-aiheista vaateetusta ja lapikasta löytyy kyllä sukutilamme vaateaitoista ja komeroista yllin kyllin. Oikea identiteetti on tärkeätä, olen ymmärtänyt lukemistani lukemattomista selostuksista. Niissä ralleissa onkin sitten kiva leveillä maalaispojille missä on tullut käytyä kesän mittaan, vaikka tässä nyt rahvaanomaisena miehenä ollaankin ihan vaan kotoisesti suvaittu tulla teidän metsäläisrallinnekin, heh-heh.

Olen ajatellut että kun näin oikein saan toteuttaa itseäni ja suunnitelmani, tulen eläneeksi oikein täydellisen ja täyteläisen moottoripyöräsesongin 1985. Samalla teen oikeutta sille eliittipyöräilijän asemalle ja imagolle joka erottamattomasti liittyy tai sen ainakin tulisi mielestäni liittyä menevän matkapyöräilijän meininkeihin. Nämä edellä kaavailtut suunnitelmani ovat mielestäni kohtuullisen realistisia eli että en näe juuri montakaan syytä miksen niitä voisi toteuttaa. Ainoa pahempi este voi olla se että tuo vallesmannin pahuus meni ja otti mun ajokorttini pikkumaisuuksissaan kuivumaan ja sanoi, että on turha tulla ennen tulevan kesän sääntömääräisiä kärkejä sitä edes kyselemäänkään. Kyllähän ne niiden mittarit tiedetään, tarttee nyt jokin kääntö siihen pulmaan mieltä tässä luppoaikana. Muuten tää on selvä suunnitelma kuin pläkki.

Raikulipoika (28 v.)
Löpösenoja

Jalankulkija - anna autoilijalle aikaa - käytä heijastinta! Autoilija - tarkista käyttämäsi tilannenopeus!

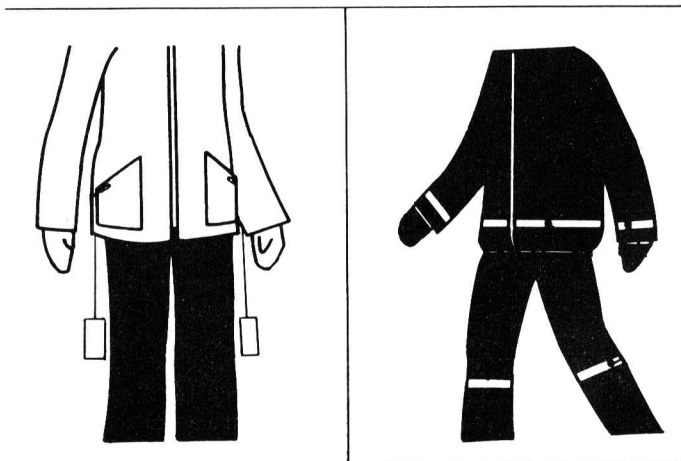
Liikenneturvan viimeisin kuukausitilasto tieliikenteessä kuolleista ja loukkaantuneista tienkäyttäjistä kertoo omaa murheellista kieltään. Pimeän vuodenajan liikenne on vaatinut liian monta uhria. 50 tienkäyttäjää menehtyi lokakuussa, näistä oli jalankulkijoita 17. Tässä vaiheessa ei vielä tiedetä moniko lokakuussa surmansa saaneesta jalankulkijasta joutui onnettomuuteen pimeällä tai hämärällä.

Vuonna 1983 tieliikenteessä kuolleista 152:sta jalankulkijasta sai 51,2

% surmansa pimeällä tai hämärällä. Vuonna 1981 pimeällä tai hämärällä surmansa saaneista 67:stä jalankulkijasta vain 6 % käytti heijastinta tai lamppua. Vammautumisista tapahtui vajaa puolet heikoissa näkemäolosuhteissa ja tässä ryhmässä heijastin oli käytössä vain 3 %:lla.

Heijastinta käyttäneiden jalankulkijoiden osuus vammautumiseen tai kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa on hyvin pieni, mikä todistaa hyvän heijastimen merkityksen liikenneturvallisuusvarusteena.

JALANKULKIJAN HEIJASTIMET



Kiinnitä heijastimet niin, että ne näkyvät kaikista suunnista.



AUTO ON HELPPO HAVAITA, JALANKULKIJAA EI

Jalankulkijan on helppo havaita ajovaloja käyttävä moottorikäyttöinen ajoneuvo, mutta pimeällä ilman heijastinta kulkevan jalankulkijan havaitsee lähivaloilla ajava autoilija vasta 25 metrin etäisyydeltä ja kaukovaloilla ajava 100 metrin etäisyydeltä. Mikäli jalankulkija käyttää heijastinta, havaitsee autoilija hänet jo 125 metrin etäisyydeltä lähivaloilla ajaessaan ja kaukovaloilla 300 metrin etäisyydeltä.

KÄYTÄ AINA HAIJASTINTA PIMEÄLLÄ TAI HÄMÄRÄSSÄ

Autoilijalla on havaitessaan heijastinta käyttävän jalankulkijan muutama sekunti aikaa tehdä ja toteuttaa oikeat toimenpiteet mahdollisen yliajon estämiseksi. Heijastinta käyttämättömän jalankulkijan kohdalla aikaa jää vain "kauhusekunnin" verran. KANNATTA SIIS KÄYTTÄÄ HEIJASTINTA!

Jalankulkijan heijastimia on kahta päämallia, ns. riippuheijastin, joka kiinnitetään vaatteeseen neulalla, ja vaatteeseen jo valmistusvaiheessa kiinnitetty ns. kiinteä heijastin. Markkinoilla on myös saatavana joustava heijastinranneke, itse ommeltavaa heijastinnauhaa sekä heijastimin varustettuja kumisaappaita. Eri heijastinmallit eivät ole toistensa kilpailijoita, vaan täydentävät toisiaan, todetaan Liikenneturvasta. Heijastimet tulee sijoittaa siten, että ne näkyvät joka suuntaan, nyrkkisääntönä aikuisilla on noin polven korkeus.

Vaarallisimmat tilanteet jalankulkijan kannalta syntyvät maantiellä auton kohdatessa toisen moottorikäyttöisen ajoneuvon ja ajaessaan tällöin lähivaloilla sekä taajamissa heikosti valais-

tuilla tie- ja katuosuuksilla, joissa ajetaan lähivaloilla.

AUTOILIJAJA - MUISTAA RIITTÄVÄN ALHAINEN TILANNE-NOPEUS

Nykyiset lähivalot, ihanteellisissakin ajo-olosuhteissa, antavat vain 45-50 metriä näkyvyysetäisyyttä. Turvallinen kohtaamisnopeus (=oikea tilannenopeus) voi olla enintään 60 km/h. Liukkaalla kelillä kohtaamisnopeuden pitäisi olla alle 40 km/h. Tarkistapa oma kohtaamisnopeutesi! Jalankulkijalla ei ehkä ole heijastinta - lähes 40 % liikkuu vielä ilman. ONKO ITSELÄSI HEIJASTIN?

- Pienviljelijä on myymässä kehnosti menestyvää maatilaansa ja antaa välittäjän laatia sitä esittelevän mainoksen. Välittäjä tekee työnsä huolella ja viljelijä lukee tekstin, katsoo tekstin laatijaa puhjeten sanoihin:

- Jaa, taitaa ollakin niin, etten minä tätä nyt myykään! Tällaistahan minä olen hakenut koko elämäni!

- Elettii ankaran influenssakauden aikaa.

Neitonen: - Minuun on kai tarttunut se hongkongilainen, koska oksettaa niin kamalasti eikä muutenkaan ole hyvä olo.

Lääkäri suoritti perusteellisen tutkimuksen ja toteaa sitten rauhallisesti:

- Ei teissä mitään hongkongilaista ole. Te odotatte vauvaa.

Neitonen: - Vai niin, sitten se olikin se turkulainen.

Motoristin Emännän Palsta

Piti tässä saada jo marraskuun numeroomme mainiot joululimppujen reseptit ja ohjeet, mutta monista töpöyksistä johtuen ne julkistuvat vasta nyt. Onhan se joulu taas tänäkin vuonna ja mikä estää tekemästä makoisia saaristolaislimppuja keskellä vuotta. Tässä siis kaksi hyväksi tiedettyä ohjetta:

UTÖ'n saaristolaislimppu

Edellisenä iltana tehdään taikinan juuri:

- 2 kahvikupillista karkeitä maltaita
- 1 kahvikupillinen sokeria
- 1 kahvikupillinen kuumaa vettä
- 1 desilitra pellavansiemeniä
- Aamulla jatketaan näin:
 - 1 litra piimää
 - 1 pala hiivaa
 - 1 kahvikupillinen siirappia (runsaskin)
 - 2 ruokalusikall. suolaa
 - 2 ruokalusikall. pomeranssinkuorta
 - 2-3 ruokalus. kuminoita
 - 0,5 kg puuroruisjauhoja
 - 0,5 kg tavallisia ruisjauhoja
 - lopun vehnäjauhoja
 - taikina alustetaan mutta ei oikein kovaksi
 - nostatetaan jonkin aikaa
 - leivotaan kolme pitkänomaista limppua, jotka pannaan leivinpaperilla suojattuihin foliovuokiin
 - annetaan nousta 2-3 tuntia
 - paistetaan 3 tuntia noin 175 asteen lämmössä
 - voidellaan siirappivedellä 4-5 kertaa paiston aikana
 - uunista ottamisen jälkeen peitetään kunnes ovat jäähtyneet

☆☆☆

Ja tässä toinen eli **mustanleivän** resepti:

Aineet: noin 5 kg ruisjauhoja
3-4 litraa vettä
0,5 kg maltaita
suolaa ja siirappia

Tekotapa: vettä lämmitetään kunnes se alkaa olla lähellä kiehumapistettä. Suurin osa jauhoista kostutetaan kaatamalla se vesi jauhoihin. Taikina sekoitetaan ja sitä vaivataan pitkään kunnes siihen tulee makea maku. Kun taikina alkaa nousta lisätään loput jauhot, maltaat ja suola. Vaivataan edelleen kunnolla! Sitten taikina saa seistä yli yön tai vähän kauemminkin. Ennen kuin se leivotaan pyöreiksi matalahkoiksi limpuiksi lisätään siirappi. Leivät voidellaan kotikaljalla tai pilsnerillä ennen ja jälkeen leipomisen. Uuni saa olla melkoisen lämmin. Kun leipäsatsi on paistunut, otetaan leivät uunista ulos ja kääritään esimerkiksi voipaperiin, jotta ne pysyisivät lämpiminä useita tunteja. Sitten seuraa "jälkiuunipaistaminen" eli leivät sivellään taas kuten äskenkin ja pannaan noin kolmeksi tunniksi miettoon jälkiuunilämpimään. Kun ne on otettu sieltä pois, kääritään ne taas voipaperiin ja saavat olla voipaperipaketissa kunnes ovat täysin jäähtyneet.

☆☆☆

Siis hieman vaivalloisempaa kuin ostaa marketasta valmista erikoistarjoustta, mutta sanoisinpa että myös vaivan arvoista.

Saariston motoristi

MOTO- POSTIA

Iloinen uutinen brittipyörien omistajille

Brittipyörien maahantuonti sekä varaosahuolto hoituu nykyisin ROYAL MOTORCYCLES-nimisen firman kautta. Postinumero on 25630 Särkisaalo (siellä Salon kaupungin takana, Perniön suuntaan niinku) ja puhelin on 924-823 254. Yrittäjän nimi on Jukka Saari. Tulevasta toukokuusta eli 6.5.1985 alkaen on firma täysipäiväisesti palveluksessa, sillä Jukka Saari on nyt vielä SA-INT nimisen majoitus- ja maanpuolustuslaitoksen palveluksessa kotvan aikaa.

Toimitus toivottaa uudelle yrittäjälle onnea sillä brittipyörällä ajaminen edellyttää toimivaa varaosahuoltoa. Pankaapa siis tilaukset postiin 25360 Särkisaloon sillä jo nyt Jukka Saari toimittaa Scandinavian Pacific'ilta ostamista varastoista varaosia.

Motoristin toimitus

Motoristin marraskuun numerossa nimimerkki J.P. selvitteli moottoripyörien hintoja meillä ja Lontoossa. Eroja on, jotta kateeksi käy. J.P:n kiinnostavat lisäkommentit menivät kuitenkin melko pahasti poskelleen, joten oikaisu lienee paikallaan.

Totta on, että ulkomailla voi ostaa pyörän - ja autonkin - verottomana. Sitä varten ei edes tarvitse olla vuotta työssä siellä ulkomailla eikä rahoja tarvitse tienata paikan päällä, riittää kun rekisteröi ostoksensa ns. väliaikaisrekisteriin ja vie sen pois maasta säädetyn ajan kuluessa. Tällöin joutuu Suomeen tuodessaan maksamaan kaikki verot ja veronluonteiset maksut, mikä lisäksi pyörä on tyyppikatsastettava, jos mallia ei ennestään ole Suomessa tyyppikatsastettu. On kallista ja hankalaa.

Toinen asia sitten on se vuoden työ-säolo ulkomailla. Jos kotimaahan palatessaan tuo mukanaan ns. muuttotavarana moottoriajoneuvon, sen saa tiettyin ehdoin maahan tullitta ja veroitta, siis kovasti halvalla. Ei kuitenkaan enää nykyisten säännösten mukaan ilman ostomaassa maksettavaa veroa, sillä yhtenä ehtona on, että ajoneuvon on ollut oltava rekisteröitynä asemaassa ajoneuvon maahantuojana olevan henkilön nimiin ja asemamaan normaaliin ajoneuvorekisteriin vähintään vuoden ajan. Lisäehtona on, että sen hankintaan tarvittut rahat - elämisen lisäksi - tienattu siellä ulkomailla. Käytännössä homma siis onnistuu vuoden työssäolon perusteella. Kuitenkin pyörä tai auto on hankittava heti ulkomaille mentyä ja rekisteröitävä oitis. Se voidaan ostaa vähittäismaksulla, jolloin ostaja merkitään rekisteriin haltijaksi, ja sen on oltava ulkomaan rekisterissä vähintään vuoden ajan. Kun se sitten tuodaan Suomeen, ei tyyppikatsastusta tarvita, normaali rekisteröintikatsastus kyllä. Ei ole paljon vaaraa hymyn hyytymisestä.

Siis siitä vaan...

Jussi Juurikkala

Parafiiniöljy kuivan nahan elvyttäjänä

Meidän aikanamme on yhä vaikeampi saada aitoja rasvavalmisteita nahan hoitoon. Museoväki on jonkin aikaa käyttänyt parafiiniöljyä vanhojen nahkaisten varusteiden kunnostamisessa ja hoidossa. Parafiiniöljy on hajuton, se ei sisällä vahvoja syövyttäviä kemikaaleja eikä bakteerien kasvualustaa, kuten on etenkin runsaasti käytetyn luonnonrasvan ongelma.

Parafiiniöljy on todella kuivettu- neen nahkajalkineen hoidossa hyväksi. Ohuella pensselillä sivellään ensin saumojen neulokset, tarvittaessa 2-3 kertaa. Kengän reunus, rantti sivellään vahvemmin. Se pehmentää liian kuivuuden ranttiin aiheuttaman jännitteen, jossa helposti neulos ratkeaa jos jalkine otetaan käyttöön. Jalkineen varsinainen nahka sivellään öljyllä joko sormin tai pensselillä, öljyä hyvin sisään vetävät kohdat useampaan kertaan.

Varsinkin kuivissa keskuslämmitysa- sunnoissa nahkapukimet kuivuvat liikaa. Varsinkin jos ovat ensin kastuneet, tai ovat kauan käyttämättä. Ohut parafiiniöljysively elvyttää pintaa erinomaisesti. Etenkin sellaiset saumakohdat, jotka käytössä joutuvat koetukselle, on syytä vetää pensselillä. Se pehmittää sekä nahkaa että ompelulankaa ja näin saumaan kohdistuva rasitus on lievempi kuin kuivassa nahassa.

Olen Siitaman vanhojen motoristi- vaatteiden ja jalkineiden kokoelmaa, sekä Vehoniemen automuseolle hankkimiani, hoidellut jo parin vuoden ajan parafiiniöljyllä, johon sain vihjeen eräältä museomieheltä. Erikoisesti 1950-60 lukujen usein kuivettuneet ja ullakoilla pölyttyneet nahkapukimet ja jalkineet ovat "elpyneet", usein jopa hämmästyttävän hyväkuntoisiksi.

Parafiiniöljyä saa apteekeista ja kemikalikaupoista. Pullolla on kyllä hintaa, mutta riittoisuutensa vuoksi se on kuitenkin halvempi voide kuin useimmat varsinaiset nahanhoitoaineet ja lisäksi hajuton ja syövyttämätön. Ko- keilkaapa talvikautena motoristivarusteiden hoidossa.

Eero

Suomen matkamotoristien varustetaso senkun paranee. Olemme esitelleet perävaunu-moottorivieneyhdistelmän. Tässä atomivoimaa palveleva insinöörimotoristi Jarmo "Nappe" Nieminen ylpeänä esittelee Bemarinsa jääkaappia, varmuuden vuoksi tyhjänä. Toimittaja ei siis voi kertoa mitä hyvää Nappe siellä tavanmukaisesti kuljetlee, mutta eihän se ole tärkeää. Tärkeää on löytää motorismiin uusia ulottuvuuksia, ja ne joilla taito on, niitä rakentelevat.

