

406 000 000 000251
HUUHTANEN REIJO

PALLASTUNTURINKJ 5B7
01280 VANTAA

JOUKKO-
JULKAISU

69

Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 5 SYYSKUU 1985



UUDENVUODENAJO

JOKIOINEN 31.12 - 1.1



Tämä on kutsu Sinulle, jonka mielestä Pystymettän ja Talvirallin välilläkin pitää olla ohjelmaa!

Tapahtumapaikka on JMP:n kerhotalo "Kotiranta" Jokioisten Rehtijärvellä.

Osallistumismaksu on 25 mk/hlö ja se sisältää mm. parit sämpyläkahvit, sisämajoituksen lattialla, sekä kaiken hauskuuden.

Ohjelmaa: – Sauna kuumana klo 16–20
– Illanvietto ja pikku kilpailuja
– Vuoden vaihtuessa ilotulitus
– Ym. ym. ym.

Kokoontumiseen on luonnollisesti tultava moottoripyörällä.

Ilmoittaudu ennakkoon postikortilla tai puhelimitse. Mieluummin jo ennen Joulua.

Tule mukaan! Voit sitten kotinurkilla kehua olleesi kokoontumisessa joka kesti kaksi vuotta.
Vanhan vuoden ja Uudenvuoden.

Perti Lähtenmäki
Murrunkulma
31600 Jokioinen
Puh. k. 916-35 428

Keijo Lumme
Paronintie 1 B 14
31600 Jokioinen
Puh. k. 916-83 803



N:o 5 syyskuu 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 Voutilainen
Palovartiantie 6 A 5
45100 Kouvola 10
Puh. 951-11104 ilt.

Kerhoisäntä

Perti 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



Aimo kiittää

kerholehden toimittajia, avustajia ja kaikkia lukijoita muistorikkaista ja miellyttävistä vuosista, oli mukavaa tehdä lehteä kanssanne. Uutena päätoimittajana aloittaa Aki Oura, hänelle toivotan onnea ja menestystä tehtävien hoidossa.

Antoisia lukuhetkiä Motoristin parissa vastakin!



Puheen- johtajan palsta

On aika nostaa purjeet ja suunnata uusille vesille

Kerhomme vuosikokous on taas takana päin. Hallitusta uudistettiin, tapahtumat saivat toimihenkilönsä ja

muutkin asiat käsiteltiin mutkattomasti. Kiitokset merkittävää työtä tehneille nyt eronneille hallituksen jäsenille ja tervetuloa uusille. Tämän vuotinen kokouspaikka Ohtakarissa oli kaikin puolin tarkoitukseen sopiva, ja koska osallistujamääräkin oli laskenut vain puoleen edellisestä vuodesta, niin tilaisuus lienee ollut täysin onnistunut??? Väki-sinkin herää kysymys, että mistä tämä passivoituminen johtuu? Aika on jo osoittanut, että jäsenistö ei sano mitään, joten kai tätäkin on kysyttävä itseltään. Ja kun itse vastaa kysymyksiensä, niin tulos ei välttämättä ole järin objektiivinen.

Oli miten oli, niin kriisitilanne on aina myös jotenkin luova. En väitä, että kerhomme olisi missään kriisissä, mutta jäsenmäärän lievä lasku, joidenkin tapahtumien laskeneet osallistujamäärät ja kiinnostuksen puute kerhomme toimintaan on kuitenkin aistittavissa. Mistä tämä sitten johtuu? En keksi mitään muuta syytä kuin toimintamme rutinoitumisen, tapahtumien tasaisen laadun, itsestänselvyyden, ja paljon puhutun urautumisen.

Vapaa-aika lisääntyy, tulostaso kasvaa, tekniikka kehittyy ja uusia harrastuksia tehdään tekemällä. Omaan napaan tuijottaminen alkaa olla huipussaan, jos emme tässä tilanteessa näe muiden harrasteiden vievän osaa siitä joukosta, joka aktiivisemman toimintamme ansiosta saattaisi ryhtyä tähän

meidän itsemme tuntumaan ja kokemaan hienoon harrastukseen. Kyllähän me itse tiedämme tämän ihanauden, mutta soisi sen tietävän muidenkin.

Näen tärkeänä, että jatkossa esiinnyimme enenevässä määrin sellaisissa tilaisuuksissa, joissa emme aikaisemmin ole ollut. Esimerkiksi FESTA oli varsin myönteinen kokemus. Suositkaamme tapahtumia, joissa on paljon kävijöitä, varsinkin nuoria. Tehostakaamme nykyisten tapahtumien ja koontumisten toimintaa elävämmäksi

ja sisällökkäämmäksi. Kehittäkäämme uusia tapahtumia ja toimintamuotoja – pieniä ja suuria. Tarttukaamme kynään ja kameraan ja tekkäämme juttuja ”Motoristiin”.

Tämä kaikki on varsin pienestä kiinni. Kun jokainen meistä tekee edes yhden asian enemmän kuin edellisenä kautena, niin olemme ajaneet omaa ja yhteistä etuamme ja viihtyvyyttämme pitkälti eteenpäin.

Tuulta purjeisiin!

Enduro-retkeily 5.-6.10.1985 Pohjois-Kymenlaaksossa

Nyt se viimeinkin toteutuu!

Nimittäin ohjattu maastopyöräilyhenkinen viikonloppu. Kupletin juoni on tämä; enduro-tyyppisillä pyörillä ajellaan la-su aikana vaihteleva tiestöinen ja maastoinen noin 250 km mittainen lenkki, josta enemmän kuin puolet lauantaina. Yöpyminen puolijoukkue-teltoissa maastossa, ruokailu omin eväin, lauantai-iltana halukkaat voivat syödä hyvin Orilammen Majalla, sinne poiketaan tankkausreissulla. Polttoainetäydennysten väli on korkeintaan 70 km, ja tankkauspaikat valitaan niin että kahvi + limuhuolto pelaa samassa paikassa. Lähtöpaikalla voi huoltoautoon jättää leiripaikalle kuljetettavaksi yöpymisvälineitä ettei suuri lasti haittaa etenemistä metsässä. Vaatimukset osallistuville pyörille; endurotyyppiset, siis PE:t, IT:t, XL:t, DR:t, Husset, Kotarit ja mitä näitä onkaan, sopivat oikein hyvin. Myös katuendurot käyvät, mutta rengastuksen tulee olla karkeaa sorttia. Vaatimukset ajajille; huumoria pitää riittää, kilpailua tämä ei ole! Mat-

ka etenee hitaimman mukaan ja kaveria autetaan tarvittaessa. Myöskin pitää huomioida että puku, kypärä, hanskat tai pyörä saattaa saada eriasteisia vesi, kura tai maastoonsyöksy vaurioita. Korostettakoon sitä, ettei ajelu ole pelkästään pikitiemaatie römpöttelyä, vaan matkalla on myös vaativampia maasto-osuuksia. Jos edelläkierrottu kiinnostaa, toimi näin; tule Kouvolaan lauantaina 5. lokakuuta Kauppakadun Teboilille aamupäivällä. Siitä lähdetään matkaan tasan klo 11.00 sopivankokoisin ryhmin, paluu samaan paikkaan sunnuntaina puolenpäivän jälkeen. Perjantaina paikkakunnalle saapuvat voivat yöpyä esim. Käyrälammen Leirintä-alueella, jossa mökkejä, tiedustelut puh. 951-121 226. Osallistumismaksu on 20,00 mk/henkilö, maksetaan lähtöpaikalla. Tervetuloa reippailemaan! Järjestää: Joukko Kouvolan-Kuusankosken Kuusysiläisiä. Soita, puh. 951-11 104/Pekka iltaisin ja kysele lisää, tai ilmoittaudu sumeilematta mukaan!

Kevätetapilla aakeella laakeella Pohjanmaalla

Ajankohta oli 1-2 päivinä kesäkuuta, reitin suunnittelun ja järjestelyt hoiteli Alavuden motoristit Jouko Mäenpään johdolla, mukana motoristeja Seinäjoelta ja Ylihärmästä. Keväisesti alkuunsa lämmin, mutta kylmään sateeseen päättynyt viikonloppu sai liikkeelle puolensataa pyörää ja 70 motoristia.



Pohjanmaalla on nähtävää ja koettavaa

Pohjanmaa tahtoo useimmille Suomen matkamotoristeille olla ohiajettava – tai korkeintaan läpiajettava – osaa Suomea. Kun ollaan matkalla Lappiin, ei malteta ”näin varhain” ryhtyä seutuja tutkistelemaan. Kenties monille vaihtelevampiin maastoihin tottuneille Pohjanmaan aakeet ja laakeet maisemat tuntuvat liian yksitoikkisilta. Senhän ohikulkevakin joutuu toteamaan, että Pohjanmaalla asuu ja toimii tarmokasta väkeä. Se näkyy niin maatalouden kuin teollisuuden ja palvelun tasossa. Ja neljännesvuosisadan takaiset surkeat suo-alueet puskevat nyt kuivatusten jälkeen reheviä metsiä.

Pohjanmaahan todellisuudessa – aakeeta laaketa maaperää lukuunottamatta – ei ole yhdenmukainen maakunta. Etelä-, Keski- ja Pohjois-Pohjanmaalla on omat erikoispiirteensä luonnossa ja ihmisissäkin. Ja rantakaistalla on vielä enemmän omaleimaisempi ruotsinkielinen Botnia. Koko Pohjanmaahan ei tietenkään Kuuysin kevätetapilla ei ehditty tutustua. Oli muutamia hyvinvalittuja kohteita Etelä-Pohjanmaalla. Niistä saattoi tuntea pohjalaisen elämäntavan ja historian makua.

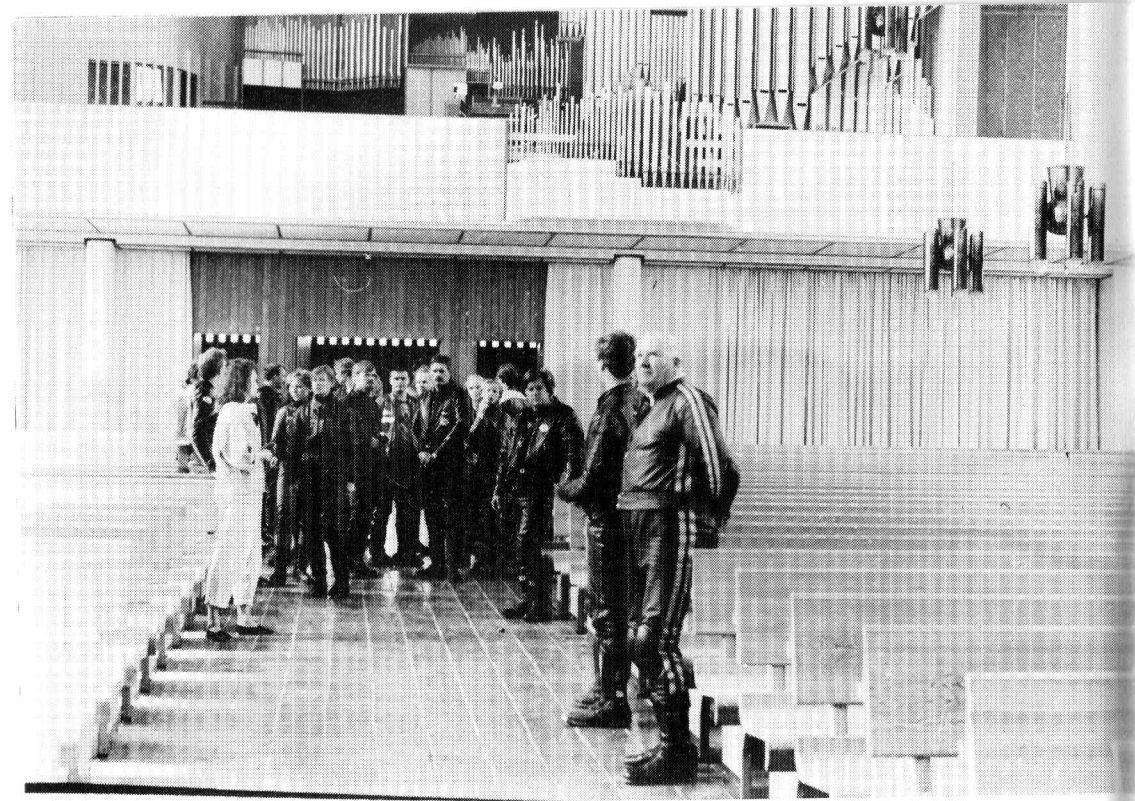
Aalto-keskuksesta aloitettiin

Seinäjoen hallinnon, kulttuurin ja kirkollisen elämän keskus suorastaan hämmentää avaruudellaan. Pohjalainen tilakäsitys ja avoimuuden vaatimus on jättänyt paljon avointa kenttää ja puistoaluetta mestariarkkitehdin monumenttien ympärille. Ei ole laskettu sitä, kuinka paljon tavattoman kallista keskustan rakennusmaata siinä on ”menetetty”. Helsingillä, Jyväskylällä,

Lahdella ja Rovaniemellä on oltu paljon nuukempia. (Arkkitehtuurista kiinnostuneet matkamotoristit todetkoon matkoillaan nämä asemakaavalliset erilaisuudet ja niiden liittymisen paikallisiin näkemyksiin ja intresseihin, kun Aallon suunnittelemissa rakennusmonumentteja on eri puolilla Suomea toteutettu) Aalto-keskuksen kaupungintalon

**Parkkeerattiin kaupungintalon kulmalle.
Taustalla Lakeuden Ristin torni.**





Ihailtiin Lakeuden Ristin kirkkosalin modernia tyylikkyyttä.

edustalla saapuvia matkamotoristeja oli vastaanottamassa paikallisten motoristien edustajana Vesa Viertola. Sitten kaupungin matkaopas Liisa Niemi kutsui porukan mahtavan talon varsin erikoisesti muotoiltuun valtuuston istuntoposaliin. Siellä erinomaisella huolella tehty videoesittely kertoi Seinäjoen historiasta ja nykyhetkestä. Kertoi senkin hämmäntävän asian, että seinäjokiset tekevät itselleen mäkeä, korottamalla jätemaakuormilla jatkuvasti Jouppilanvuorta, joka silti tulee häviämään lapualaisille luonnon järjestämälle Simpsonille. Hyppyrimäkikin Jouppilanmäessä on.

Yleisinforation jälkeen menttiin Lakeuden Ristiin, Aallon mahtavimpaan

kirkkoluomukseen. Siinä kieltämättä on katedraalin tuntua niin ulkopuolelta kuin varsinkin sisältä katseltuna. Mutta mikään arkkitehtuuri ei ole täydellistä: kirkkosalia ei akustisesti voi pitää onnistuneena, ja räystäättömiä ulkoseiniä on jo 20 vuoden päästä rakentamisesta jouduttu kalliisti korjaamaan. Hissillä ajettiin ristitornin näköalatasanteelle. Sieltä avautui eteläisen Pohjanmaan panoraama: moderni Seinäjoki rakennuksineen ja horisontissa pohjoisessa ja idässä peltolakeudet häviävine latoimerineen, lännessä ja etelässä loputtomilta näyttävät metsät. Muutamat motoristit osoittivat fyysisen kuntonsa juoksemalla tornin portaat ylös ja alas.

Kauhavan puukkoja katsomaan

Ajelu jatkui Nurmon ja Lapuan kautta seudun vanhaa päätieta pitkin. Siinä taatusti sai todellisemman tunteen seudun elinkeinoihin ja maise-miin, kuin jos olisi ajettu uutta, suoraa päätieta pitkin. Laajoilla peltolakeuk-sissa oli tänä keväänä säästyty pahem-milta tulvilta, mutta myöhäisen kevään vuoksi touonteko oli vasta alkuvaihees-saan ja kaikkialla oli isännät traktorei-neen kuumeisessa kylvötoissa.

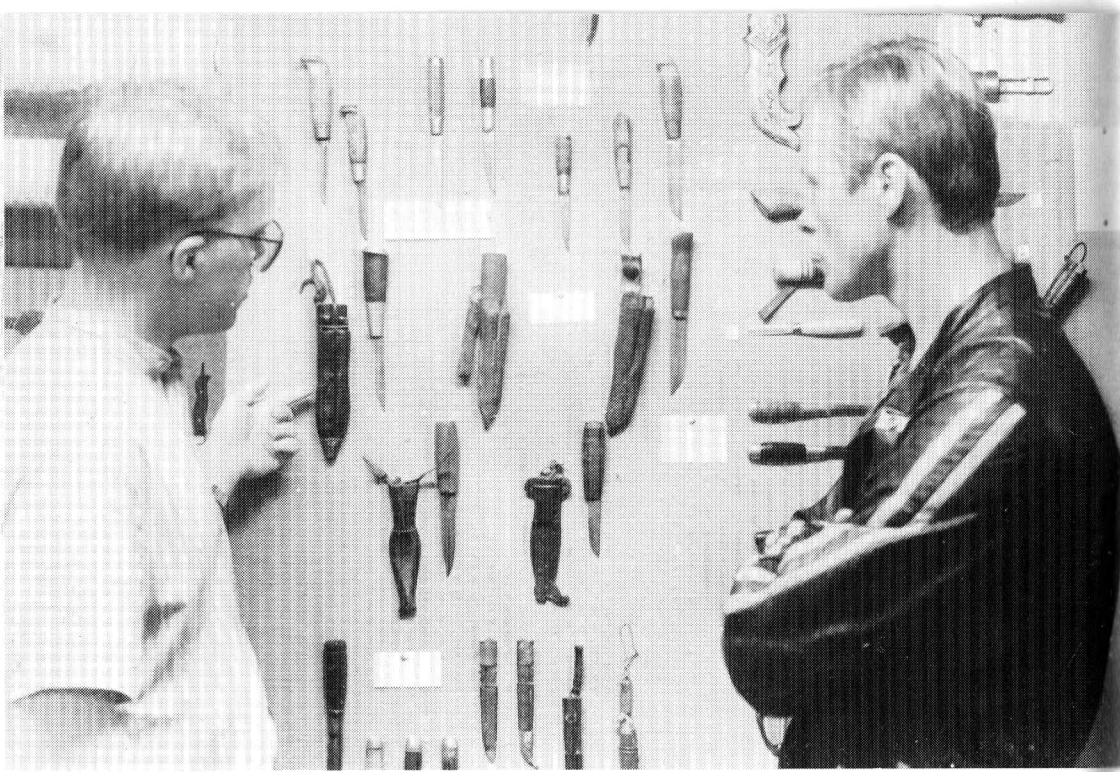
Vanhassa teollisuusrakennuksessa olevan Kauhavan puukko- ja tekstiili-museon pihamaalla oli vastaanottajana matka- ja veteraanimotoristi Jussi Ko-toneva. Ilmeisesti maailman ainoassa tämäntyyppisessä puukkohistoriallisesta museossa esittelijänä toimi Esa Au-keala. Kävijää hämmästytti kuinka monitehtainen ja suuren väkimäärän työl-listävä puukkoteollisuus seudulla on ol-lut. Puukko nimeltä "kauhavalainen" on käsite, ei yksin Suomessa vaan mon-issa muissakin maissa. Järvenpään ja Lammin sukujen luoma puukkoteolli-suus vie nykyisinkin puukkoja 17 maa-han.

Puukon historia on myös väkivallan historiaa: pohjalainen veri on kiehahtanut helposti ja puukko heilahtanut tap-pavaan iskuun. Niin on ollut lukematomia tapauksia, joissa sen iskun jäl-keen "toinen on lauroos ja toinen rau-roos". Niistä paikoista kerrotaan vielä kylillä, joissa talojen pihamailla osoite-taan paikkaa missä tietty puukkosanka-ri iski jonkun hengiltä. Eikä virkavalta pystynyt tätä puolta kansasta hillitse-mään, joskin Kauhavan ruma valles-manni herätti pelkoa hiukan jopa Ison-talon Antissa ja Rannanjärvessä. Tuli siellä museossa selville sekin, ettei se kuulu vallesmanni nykykielellä käsitet-

tynä ollut ruma, vaan pikemminkin kaunispiirteinen mies. Mutta valtavan iso hän oli, ja isoa miestä on Pohjan-maalla tavattu sanoa "rumaahiseksi" mieheksi. (On siellä vastaavasti taas sa-nottu: - rumaa se on kun mies on ko-ree).

Kieltämättä hiukan pohjalaisesti vä-ritetty rikoshistoriaa aistii puukkomu-seon tappopuukkoja katsellessa, jos-kaan ei tavoitella sellaista kauhutehok-kuutta kuin jossain Lontoon Tussaudin vahakapinetin rikoshistoriallisessa osastossa.

Puukkomuseosta siirryttiin toisessa päässä olevaan Pohjanmaan tekstiili-historialliseen museoon. Puukkojen jälkeen sen värikkyyys ja pehmeys ja mallien sopusointuisuus ilahdutti mies-puolistenkin silmää ja mieltä, ja naiset ihastuksesta huudahtelivat. Verratto-mana oppaana toimi koko elämänsä kudonnaistekstiilien kanssa toiminut Elsa Porkkala. Museon malli- ja näyte-kokoelma on hämmäntävän runsas ja rikasmuotoinen ja osoittaa, että karkei-na pidetyillä pohjalaisilla on herkkä vä-ritaju ja kyky luoda upeita ja kuitenkin kansanomaisesti hillittyjä kangasku-voita. Vielä 1950-luvulla seudulla ku-dottiin kotona suomalaiseseen ja ulkolai-seenkin myyntiin mitä moninaisempia kotikudonnaisia tähän maakunnalli-seen tyyliin. Se oli paljon työtunteja, mutta suhteellisen vähän rahaa antavaa työtä. Mutta vähäkin lisäansio oli tar-peellista ja monet kutojat kokivat työn luovaa tyydytystä. Tämä pienimuotoi-nen kotikudonta on markkinoiden vai-keuduttua vähentynyt, mutta pienteol-lisuusluonteisia useammankin henkilön työllistäviä kutomoita seudulla on vielä parisenkymmentä. Museon arvoa lisää se, että sinne on saatu tallennettua poh-jalaisen kutomahistorian malli- ja ma-teriaalinäytteet. Tilaisuuden tullen ne



"Toinen lauroos, toinen rauroos". Esa Aukeala esittelee Jouko Mäenpälle museon tappopuukkoja.

ovat käytettävissä. Myös materiaalien kasvisvärjäyksestä on tiedot tallella. Kasviväreistähän ne hienot värisävyt syntyvät.

Kohti järviseutua

Aakeet laakeet muutuivat metsäisimmiksi ja epätasaisemmiksi maisemiksi kun Kauhavalta jatkettiin kohti seuraavaa etappia Evijärveä. Tultiin Pohjanmaan Järviseuksi nimitetulle alueelle, ajaen ensin Korttesjärven lävitse. Ohitettiin Evijärven kirkonkylä ja sen Väinöntalon museoaluetta. Porukalla oli jo nälkäkin ja luvassa oli vankka pohjalainen ateria. Kapean soratieosuuden jälkeen saavuttiin kohteeseen:

Järviseuuden talonpoikaismuseoon Väinöntaloon. Se on yksi suomalaisen talonpoikaisen elämänmuodon huolella kootuista suurmuseoista, käsittäen mahtavan kaksikerroksisen pohjalaisen päärakennuksen ja 19 muuta maatalon elämänpiiriin liittyvää rakennusta. Ihmisten menneeseen elämänmuotoon liittyvää esineistöä näissä taloissa on yli 6000 kpl. Yhtä isoja ja jonkin maakunnan elämänmuotoa yhtä täydellisesti kuvaavia museoita Suomessa on vain Lieksan museo itäsuomalaisen elämäntavan tallentajana ja Kemiön ruotsalaisen elämänmuodon museo. Väinöntalon suuressa tuvassa tuoksui lihasoppa valmiina, ja jälkiruuaksi oli pitkän keittotajan vaativalta ohrakryynipuuroa. Oli

vahvat annokset ravitsevaa ruokaa varsin kohtuuhintaan. Eipä ihme jos moni motoristi lojui ruokalevolla pihakentällä syönnin jälkeen. Itse talossa ja ulkoaitoissa oli nähtävänä käsittämätön määrä mitä erilaisinta esineistöä, joista monen merkitys on nykyihmiselle arvaamaton. Ja oli esine tehty mistä materiaalista tahansa, se oli yksilöllinen tekijänsä muistomerkki, sarjatuotantohan on meidän vuosisatamme jälkipuoliskon luomus. Jopa saman alueen eri pitäjien käyttöesineillä on omanlaatuiset piirteensä, maakunnallisista eroista puhumattakaan. Mutta näiden erojen tajuamiseen kyllä vaaditaan tarkkuutta ja etenkin mielenkiintoa, jotta nämä

eroavaisuudet tajuaa. Väinöntalo otti vastaan ja palveli motoristijoukon arvostettuina vieraina, oli rehtiä pohjalaista tunnelmaa kaikin puolin. Kiitokset!

Tuuletusajoa majapaikkaan

Yöpymispaikaksi ilmoitettiin Lehtimäen kunnan camping. Kaikki eivät sinne ajaneet, mutta sinne menneet totesivat, että hyvän palvelun ja kohtuuhintaisen paikan järjestäjät olivat valinneet. Osa reitistä ajettiin Lappajärven rannan tuntumassa. Vaikka oli helteinen päivä, järveltä huokui hyinen

Kauhavan ruman vallesmannin vaimo oli taitava koruompelija. Opas Elsa Porkkala ja motoristityttö Minna Nyybby upean hui-vin luona tekstiilimuseossa.



henki. Eipä ihmekään, koska viimeiset jäät lähtivät tästä Pohjanmaan erikoisesta kraaterijärvestä 3 päivää sitten, niin myöhään että sellaista sattuu keran tai pari vuosisadassa. Lumettomana pakkastalvena järvi oli saanut niin vahvan jääpeitteen, että monien talvikalastajien kairanvarret jäivät lyhyiksi. Tämä suuren Lappajärven jäinen huoku kai osaltaan aiheutti – läheisen jäisen meren ohella – että yöllä hellepäivän kuivattama kosteus tiivistyi pilviksi ja aamulla campingilla heränneitä hämmästytti raju, kylmä sade. Suuri osa joukkoa hermoontui tästä niin, että läksi heti ajamaan kohti etelää. Ne jotka lähtivät lähempänä keskipäivää, saivat paremman sään, mutta hyvää kevätsäätä oli vasta Ruoveden paikkeilla silloinkin.

Kevätetapille suositellut sunnuntaiset lisäkohteet: Ähtärin automuseo ja Pirkanpohjan suuri taidenäyttely jäivät useimmilta poikkeamatta. Toimittaja kerhoisin kanssa sai varsin hyvän vastaanoton ja taiteilija Hiironen omakohdaisen näyttelyn esittelyn Pirkanpohjassa. Joten tuli sitä nähtyä museotavaran jälkeen ultramodernia nykytaidettakin, jopa jatkuvasti hiekkään piirrettyinäkin.

Toimittajalle kevätajelu Pohjanmaalla oli merkityksellinen kahdestakin syystä: terveys oli niin hyvä että voi kokea sen moottoripyörän takasatulassa. Oli myös mukava ottaa tuntumaa pohjalaisuuteen, sattuma kun heitti aikoinaan armeijassa miltei puhtaasti eteläpohjalaiseen porukkaan yli vuodeksi.

Pohjalaiset ovat omaa lajiaan, monien mielestä hiukan omahyväisiä ja itseriittoisia. Mutta sellaista puhtia tarvitaan kun tätä tasangon aika hankalaa luontoa taltutetaan ihmisen asuttavak-

Tapahtumat

Veteraanimoottoripyöräklubi ry. jäjestää 12. **ROMPEPÄIVÄT 2.11.-85 klo 10-15** Vihannestukkutorin Kulkahalli Työpajankatu 2, Helsinki. Tervetuloa!

Myydään

Myydään HONDA CB 750 -73. Kone hyvässä kunnossa, h. 9000,-. Puh. 957-277 941 iltaisin.

Myydään väkevä matkaratsu YAMAHA XV 1000 TR1 + Krauserit + Plexi vm. 81, siisti ja hyväkuntoinen. Syys-hintaan 22.500 mk. H. Impola koti 90-592 568 työ 90-567 3133.

Kawasaki GPZ 750 R vuosimalli -85, vihreävalkoinen. Siisti ja vähän ajettu, ei kilpailtu. Puh. 916-30 891/Make Ruohonen.

Suzuki GS 750 vuosimalli -78. Ilkka Hossi, puh. 923-73 605.

si. "Min oon meiltä ja muut on meidän krannista" -sanonta sisältää sitä itsetietoisuutta, johon Pohjanmaan monipuolinen nykyhetkenkin yritteliäisyys pohjautuu.

Kevätetapin ajelleet motoristit saivat monipuolista tuntumaa tähän maakuntaan. Toivottavasti tämä raportti saa muutaman muunkin matkamotoristin poikkeamaan ja tutustumaan tähän maakuntaan. Kauhavan esite houkuttelee varsin leppoisasti: – Ei sun trenkää araastella, ei täällä peliätellä enää eres vallesmannillakaan. Oo kun kotonas." Eero Mikkola



MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.   

PÖYTÄKIRJA

Hallituksen kokous
19.8.1985

Aika 14.8.1985. Paikka Porvoo. Läs-nä Jaakko Laurila, Pekka Voutilainen, Pertti Saarenheimo, Raili Kinnunen, Matti Lehto, Aimo Turunen, Guy Wikström, Keijo Lumme, Kari Hanski, Rauni Voutilainen, Markku Ruohonen.

1. Kokouksen avaus, puheenjohtajana toimi Jaakko Laurila ja sihteerinä Raili Kinnunen.

2. Aimo Turunen on päättänyt lopettaa Motoristi-lehden toimittajan tehtävät. Keskusteltiin tulevasta tilanteesta, ja päätettiin pyytää tarjouksia eri kirjapainoilta. Hallitus kiittää Aimoa pitkäaikaisesta kerhon hyväksi tehdystä työstä.

3. Todettiin että Kontioralli onnistui hienosti. Se tuotti kerholle 30 300 mk. Päätettiin antaa Kontiorallin järjestäjien käyttöön 2 500 mk, jonka he saavat käyttää haluamallaan tavalla.

4. Käsiteltiin kerhon tilinpäätöstä viime tilikaudelta.

5. Päätettiin ehdottaa syysksi suunniteltua NMR:n kokousta siirrettäväksi keväeseen, kokouspaikkana Ruotsi.

6. Puheenjohtaja yrittää ehtiä mahdollisimman pian laatia uuden kerho esitteen, jota päätettiin painaa 2 000 kpl.

7. Nuoriso tapahtuma ja messut FESTA, 20.-23.9.-85 Tampereella. Kerholle on varattu oma osasto sinne. Matti Lehto kertoi näyttely suunnitelmista ja hän hoitaa asiaa edelleen.

8. Hallitus päätti, että trial-kilpailun 15 mk:n osallistumismaksu peruutetaan ja kerho maksaa jäsenten osallistumisen.

9. Keskusteltiin vuosikokouksen henkilövalinnoista.

10. Ensivuoden kokoontumisista: Todettiin, että halukkaita kirkkopyhän ja pystymettän järjestäjiä tuntuu löytyvän useampia. Päätettiin, että Keijo Lumme ja kumppanit järjestävät ensi kevään kirkkopyhän. Kontioralli -86 paikka on vuokrattu ja muitakin järjestelyjä on jo tehty. Suunniteltiin mahdollisia uusia tapahtumia jo kuluvalle syksylle.

11. Matkakuluja korvattiin seuraavasti: Jaakko Laurila 50,- Keijo Lumme 60,- Pertti Saarenheimo 110,- Raili Kinnunen 20,- Matti Lehto 90,- Kari Hanski 90,- Guy Wikström 20,- Aimo Turunen 200,- kokouksen järjestelykulu.

12. Puheenjohtaja päätti kokouksen.

Jaakko Laurila
puheenjohtaja

Raili Kinnunen
sihteerinä



Pöytäkirja vuosikokous 16.9.1985

Aika 14.9.1985 klo 16. Paikka Ohtakari, Lohtaja. Läsnä 40 kerhon jäsentä.

1 § Puheenjohtaja Jaakko Laurila avasi kokouksen ja toivotti paikalle saapuneet kerhon jäsenet tervetulleiksi.

2 § Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Jaakko Laurila ja sihteeriksi Raili Kinnunen. Pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin Kari Hanski ja Antti Kortesus, jotka toimivat myös ääntenlaskijoina.

3 § Puheenjohtaja totesi kokouksen laillisesti kokoonkutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

4 § Hyväksyttiin kokouksen työjärjestys esityslistan mukaan.

5 § Puheenjohtaja luki toimintakertomuksen kaudelta 1984-1985, joka hyväksyttiin.

6 § Puheenjohtaja luki tilintarkastajien lausunnon, jonka jälkeen kokous vahvisti tilinpäätöksen ja myönsi vastuuvapauden tilivelvollisille.

7 § Tulevan toimintakauden tapahtumat ja vastuuhenkilöt: Pohjoisen pystymettä (-86)/Jouni Tolkkinen. Etelän pystymettä (-86)/Ilkka Hynynen. Talviralli/Pekka Kulju. Posion saunailta/Jussi Roine. Etappiajo/hallitus pohtii järjestäjää. Kirkkopyhä (-86)/Keijo Lumme ja Markku Ruohonen. Kirkkopyhä (-87)/Raimo Teitto. Kontioralli (-86)/Pekka Voutilainen. Kontioralli (-87)/Jouko Mäenpää. Perheralli/Mirja Salonen. Trial-kilpailu/Pekka Voutilai-

nen. Vuosikokous/Hallitus pohtii järjestäjää.

8 § Päätettiin pitää jäsenmaksu entisenä, eli 40 mk ja liittymismaksu 10 mk.

9 § Hallitukseen valittiin varsinaisiksi jäseniksi seuraavat henkilöt: Puheenjohtaja Jaakko Laurila. Varapuheenjohtaja Pekka Kuoppala. Sihteeriksi Raili Kinnunen. Kerhoisäntä Pertti Saarenheimo. Päätoimittaja Aki Oura. Kassanhoitaja Pekka Voutilainen. Varajäseniksi valittiin: Guy Wikström (NMR), Urpo Vaahtera (EAK), Jouni Valkeejärvi, Jouko Mäenpää. Tilintarkastajiksi valittiin: Risto Eskola ja Kaj Ekblad. Varatilintarkastajiksi Reijo Relander ja Veli-Matti Kaipainen.

10 § Jäsenmaksun maksamatta jättäneitä oli 204, heidät todettiin eronneiksi. Pyydettiin hallitusta harkitsemaan sääntöjä Kontio-karhujen jakoperusteista, sekä toivottiin että Kontiorallin kutsussa mainitaan alle 12 vuotiaan pääsevän ilmaiseksi. Aimo Turusta päätettiin muistaa pitkäaikaisesta kerhon hyväksi tehdystä työstä.

11 § Puheenjohtaja päätti kokouksen ja kiitti osallistujia.

Vakuudeksi
Jaakko Laurila Raili Kinnunen
puheenjohtaja sihteeriksi
Olemme tarkistaneet ja hyväksyneet pöytäkirjan.
Kari Hanski Antti Kortesus

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n toimintakertomus kaudelta 1984-1985

Taakse jääneestä toimintakaudesta

Kulunut kausi elettiin kerhomme toiminnassa jo aikaisemmilta vuosilta tutuiksi tulleita ajolinjoja noudattaen. Kaikki perinteiset ja nyttemmin mukaan tulleet tapahtumat toteutettiin lähes tarkalleen aikaisemmin tehdyn suunnitelman mukaisesti. Ilmassa on saattanut tuntua jonkinlaisen "välivuoden" makua, ja eräiden tapahtumien lievästi laskeneet osallistujamäärätkin ovat siitä kielineet. Toisaalta on muistettava, että vastaavasti joidenkin toisten kokoontumisten osallistujamäärät ovat olleet jatkuvassa kasvussa, mutta yleisesti ottaen kuluneella toimintakaudella tunnuttiin käytettävän aikaa enemmän vallitsevan tilanteen puntarointiin, suunnitteluun ja voimavarojen keräämiseen kuin perinteisissä tapahtumissa käymisiin. Myös nettojäsenmäärän lievä lasku kertoo jonkin asteisesta lamakaudesta.

Johto ja toimihenkilöt

Hallituksen toiminta on totuttuun tapaan ollut varsin mutkatonta, yksimielistä ja tuloksellista. Kaikki sovitut tehtävät on kyetty toteuttamaan tasapuolisesti toimien.

Hallitukseen kuuluivat seuraavat henkilöt: Puheenjohtaja: Jaakko Laurila. Varapuheenjohtaja: Matti Lehto. Sihteeriksi: Hanna Kinnunen. Kassanhoi-

taja: Pekka Voutilainen. Päätoimittaja: Aimo Turunen.

Varajäsenet: Guy Wikström (Pohjoismainen yhteistyö), Keijo Lumme (EAK-kordinointi), Aki Oura, Jouni Valkeejärvi.

Päätoimittajan aktiivisena apuna on toiminut Siitaman kirjeenvaihtaja Eero Mikkola.

Hallituksen kokoukset

Kerhon hallitus kokoontui pohtimaan menneitä ja tulevia kuusi (6) kertaa kuluneen kauden aikana.

Jäsenistö

Kerhomme jäsenmäärä oli tilikauden päättyessä 1.515 henkeä. Vuoden aikana uusia jäseniä tuli 150, mutta eronneet huomioiden laskua edelliseen vuoteen on 65 henkilöä. Jäsenistön ikärakenteessa ei ole tapahtunut muutoksia, joskin nuorten motoristien osuus vaihtaa olevan lievässä nousussa.

Kerhotoiminta

Kauden toiminta aloitettiin komeasti Ensimmäisellä Virallisella Pohjoisen Pystymetillä 22.-23.9. Järjestäjinä toimivat Napapiirin narunkiristäjät Nissisen porukan johdolla. Seuraavassa viikonvaihteessa ajeluttivat Kerhoisäntä, Keijo Lumme ja Osku Vaahtera kerholaisia syysajelun merkeissä Suomen vanhimpiin ruukkimaisemiin ympäri eteläistä Uuttamaata. Ruska oli par-

haimmillaan ja vettä satoi sopivasti.

Viides eteläinen Pystymettä näki syksyn pimeyden Tammelassa Portaana Saarijärvellä 27.-28.10. Pystymettän kävijäennätys kaatui jälleen – tulokse-
na 241. Tapahtumalle ominaisista barbaarisista järjestelyistä huolehti tällä kerralla Lumme, Koivulat ja Ojansuu.

Ennatys kaatui Talvirallissakin, mutta tällä kertaa se oli pakkasennätys. Parhaimmillaan -34 asteen pakkasessa kokoontui kaikkiaan 180 henkeä Nastolan kunnan Luhtamaan leirikeskukseen pihamaalle viikonloppua viettämään. Ajankohtana oli 9.-10.2.85 ja järjestelyistä vastasivat kulmakunnan kantapeikot Tonttila, Sani, Saloniemi, Virtaset ynnä kolmisenkymmentä muuta.

Jussi Roine ajelutti Pohjoisen porukoita perinteisesti Posiolle Himmerkin lomakylään 25.-26.5.-85, kun samaan aikaan etelässä kokeilivat Vaahterat, Wikströmit ja Kuoppalat mopoikäisten aktiivisuutta järjestämällä heille kokeiluluontoisen kokoontumisajon. Aktiivisuus oli yllättävän passiivista.

1.-2.6. järjesti Jouko Mäenpää Etelä-Pohjanmaata kiertävän Etappi-ajon. Osallistujia oli yllättävän laimeasti, vain 40-50 henkeä.

Vammalaiset hoitelivat tyylikkäästi Kirkkopyhän Pertti Mikkelsonin johdolla 9.6. Edellisenä iltana saapuneilla eli tilaisuus yöpyä seurakunnan leirikeskuksessa, josta käsin tehtiin tutustumisajelu paikkakunnan nähtävyyksiin.

Järjestyksessä 19. Kontioralli keräsi Nuorgammin Johanneksen takapihalle Angeliin 1063 motoristia. Leirintämaasto oli ihanteellista ja yleisesti oltiin tyytyväisiä astetta askeettisempaan korpikontioon. Järjestelyistä vastasi ansiokkaasti ”KooHoo” Pirkanmaan,

Klaukkalan ja Jokioisten moottoripyöräilijöiden vastatessa teknisestä toteutuksesta.

Perheralli kokosi n. 80 perheenjäseniä välittömään ja vapaamuotoiseen tapahtumaan Kuoreveden Särkilahteen 3.-4.8. Suurperhettä hoivasivat tällä kertaa Mirja ja Juhani Salonen.

Korpijärvellä ratkottiin kerhon toimintasuunnitelman nyt kolmatta kertaa. Kisaan osallistui yli 30 ajotekniikan taituria ja uusia suoritusyylejä opittiin tasan yhtä monta. Ne, jotka vielä seuraavanakin päivänä kehtasivat ajaa moottoripyörällä suuntasivat matkansa kohti Tuusniemeä Mekaanisen Musiikin Museoon. Humoristisen urheilullisesti viikonlopusta huolehtivat Voutilaiset.

Toimintakausi päätettiin vuosikokoukseen, joka pidettiin 14.9. Lohtajan Ohtakarissa. Rauhallisen kokouspaikan järjestelivät Hannu ja Päivi Impola.

Edustukset ja yhteistyö

Pohjoismaisen Moottoripyöräneuvoston kokous pidettiin Helsingissä 20.4.1985. Läsnä olivat Suomen, Ruotsin, Norjan ja Tanskan edustajat, ja moottoripyöräilyn tilaa kussakin maassa käsiteltiin varsin kattavasti.

Suomen Retkeilymajajärjestön tarjoamista majoituspalveluista ja niiden käyttöasteesta on keskusteltu kauden kuluessa, ja joitakin tutkimuksia tulaa suorittamaan.

Olosuhteet lainsäädännöllisissä, verotuksellisissa ja vakuutusteknisissä asioissa ovat olleet stabiilit, eikä näiden asioiden ympärillä ole kokoonnuttu kuluneen kauden aikana.

Koulutustoiminta

Ennakoivan ajon kurssseja järjestettiin resurssien sallimassa laajuudessa. Tilaisuuksia oli oman kerhomme kouluttajien junailemina kaikkiaan kuusi (6) eri puolilla Suomea. Näille kurseille osallistui reilut sata motoristia.

Varojen hankinta

Kerhomme budjetin tulopuoli muodostui totuttuun tapaan jäsenmaksuista ja Kontiorallin tuotosta. Jäsenmaksujen osuudella saatiin tasapainotettua Motoristin kulut ja Kontion tuotolla pyöritetään muuta toimintaa.

Kerholehti

Motoristin sanallinen ja kuvallinen anti on ollut kuluneena kautena mielenkiintoista, monipuolista ja vaihtelevaa – kiitos kokeneille toimittajillemme. Lehtemme potee kuitenkin kroonista jäsenistön omien kirjoitusten puutteen, joka – mikä mahdollista – on pahentunut entisestään. Näin koko lehden sisällön kokoaminen on kasautunut vain muutamalle olkapäälle ja tehnyt

työstä varsin rasittavan. Jäsenistöltä toivotaan kasvavaa kiinnostusta lehteä kohtaan ja osallistumista sen sisältöön.

Yhteenveto

Vuosi sitten todettiin toiminnan suuntautuvan kasvavassa määrin koko moottoripyöräilyä edesauttavien asioiden ratkomiseen ja niihin vaikuttamiseen. Mennyt kausi on osoittanut kuitenkin pienillä resursseilla toimivalle yhdistykselle järkevämmäksi linjaksi kerhon ja sen jäsenten parhaaksi toimimisen ja sitä kautta ympäristötekijöihin vaikuttamisen. Olemme kerho, ja keskittämällä resurssimme kerhon asioiden kehittämiseen, pääsemme nopeammin merkittäviin tuloksiin kuin voimavaroja hajauttamalla. Olkoonkin tuleva kausi kerhollemme kehityksen kausi. Suunnatkaamme henkiset ja taloudelliset voimavaramme nykyisten toimintojen parantamiseen ja jalostamiseen sekä kokonaan uusiin yhteisiin toimintamuotoihin, jotka lujittavat entisestään kerhomme vahvaa sisäistä henkeä.

Tilintarkastuskertomus

Olemme tarkastaneet Moottoripyöräkerho 69 ry:n yhdistyksen tilinpäätöksen ja kirjanpidon, sekä hallinnon tilivuodelta 1.8.1984 – 31.7.1985 hyvän tilintarkastustavan edellyttämässä laajuudessa.

Tilinpäätös on laadittu voimassa olevien säännösten mukaisesti.

Puollamme tuloslaskelman ja taseen vahvistamista, vastuuvapauden myöntämistä hallituksen jäsenille tarkastamaltamme tilikaudelta ja tilikauden alijäämä on mk 4.433.72.

Hollolassa syyskuun 6. päivänä 1985

Pekka Kuoppala

Risto Eskola

Tuloslaskelma

	tilivuodelta markkaa %	vuosibudjetti mk 1985-1986	edell.tilip. markkaa	ind	vuosibudjetti markkaa	ind
Tuloslaskelma						
3000 Varsin. toiminnan tuotot	65000.00	101.500	84370	77	53500	121
3010 Motoristin painatus	-37188.00	-57.000	-35366	105	-39000	95
3011 Motoristin toimitus	-6916.10	-1.000	-6017	115	-6500	106
3012 Osoitetarrat	-4095.35	-3.300	-1416	289	-2400	171
3020 Pyörämerkkimyyni	560.00	350	770	73	700	80
3021 Metallimerkkimyyni	6524.50	7.000	8755	75	11500	57
3022 Tarrat	551.00	600	427	129	500	110
3023 T-paidat	9995.00	10.500	10316	97	8000	125
3024 College-paidat	5860.00	5.000	7101	83	7000	84
3025 Verrytelypuvut	450.00	1.000	1191	38	3000	15
3026 Kangasmerkit	211.40	500	303	70	500	42
** Tuotot	40952.45	65.150	70434	58	36800	111
3100 Vars. toim. järj. kulut	-40629.10	-56.200	-42494	96	-35500	114
3110 Palkkiot	-	-	-1767	0	-	-
3111 Sotumaksut	-	-	-43	0	-	-
3112 Jäsenkoulutus	-837.30	-1.000	-250	0	-2100	40
3113 Vakuutukset	-450.00	-500	-1886	44	-500	90
3114 Jäsenmaksukulut	-553.00	-300	-608	91	-580	95
3120 Pyörämerkkiosiot	-6245.00	-5.500	-3825	163	-8500	73
3121 Metallimerkkiosiot	-1962.50	-2.500	-2355	83	-2500	79
3122 Tarramerkkiosiot	-8906.55	-7.000	-5185	172	-3000	297
3123 T-paita ostot	-1597.10	-3000	-3913	0	-3000	0
3124 College-paita ostot	-3600.00	-600	-916	174	-2800	57
3125 Verrytelypuvustot	-9829.00	-2.000	-112401	26	-2700	133
3126 Kangasmerkkiosiot	-17140.70	-15.300	-11156	88	-15500	63
3150 Varaston muutos	-9829.00	-17.800	-14922	115	-18260	94
3310 KM-korvaukset	-667.10	-1.000	-478	139	-500	133
3911 Posti- ja pankkikulut	-2200.15	-2.500	-2666	83	-2500	88
3991 Hallituksen kulut	-5690.65	-6.000	-4503	126	-4000	142
3992 Kontonkulut	-1841.00	-2.000	-1094	288	-4000	79
3993 NMR-kulut	-108663.15	-124.200	-112401	97	-108940	100
3995 Monisteet	-67710.70	-59.050	-41967	161	-72140	94
** Kulut	4107.58	2.500	2179	188	2500	164
*** Varsinainen toiminta	4107.58	2.500	2179	188	2500	164
4000 Koroktuotot talletukset	62660.00	62.000	49416	127	71500	88
*** Sijoitustoiminta	62660.00	62.000	49416	127	71500	88
4200 Jäsenmaksut	-3490.60	-2.000	-580	602	-1000	349
** Tuotot	-3490.60	-2.000	-580	602	-1000	349
4301 Jäsentiedotteen hoitokul.	-3490.60	-2.000	-580	602	-1000	349
4302	-3490.60	-2.000	-580	602	-1000	349
** Kulut	59169.40	64.500	48736	121	70500	84
*** Varainhankinta	-4433.72	3.450	8948	-50	860	-51
Tappio						

Tase

	tilivuoden saldo	tilinavaus saldo	vertailu mk	vertailu ind	rahan lähteet	rahan käyttö
Vastaavaa						
1010 Käyttötili SYP	1159.96	44017.00	-42857	3		
1030 Postisiirtotili	84867.81	48957.78	35910	173		
1130						
1140 Korkosaatavat	2670.40	1302.06	1368	205		
1141 Saatavat Inarin VPK	1100.00		1100	0		
*** Rahitusomaisuus	89798.17	94276.84	-4479	95	-4479	
1401 Kerhopaita + merkkivar.	5744.00	9732.00	-3988	59		
1302 Konttoriimerkkivarauks.	3048.00	2424.00	624	126		
*** Vaihto-omaisuus	8792.00	12156.00	-3364	72	-3364	
1520 Kalusto	9377.80	8978.80	8978.80	399	104	
*** Käyttöomaisuus	9377.80	8978.80	399	104		399
Vastattavaa						
2020 Siirtovelat	107967.97	115411.64	-7444	94	-7444	
*** Vieras pääoma						
2400 Oma pääoma						
** Yhdistyspääoma	-8947.97	-3009.95	3010	0		3010
2900 Tilikauden tulos	8947.97	-103453.72	3010	0		
*** Tilikauden yli-/alijäämä	8947.97	-103453.72	-8948	109	-8948	
*** Oma pääoma						
Tappio	-31044.40	-103453.72	-8948	109	-8948	
	-31044.40	-8947.97	13382	-50		13382
		-115411.64	7444	94		7444

Porvoossa 14.8.1985

Pekka Kuoppala
Pekka Kuoppala Matti Jukka Pärlintie
Pekka Kuoppala Matti Jukka Pärlintie

Kirjanpito ja tilinpäätös on laadittu kirjanpitolain mukaisesti.

Hollolassa 6.9.85

Pekka Kuoppala
Risto Eskola

MP-69:n yhdeksäs kirkkopyhä

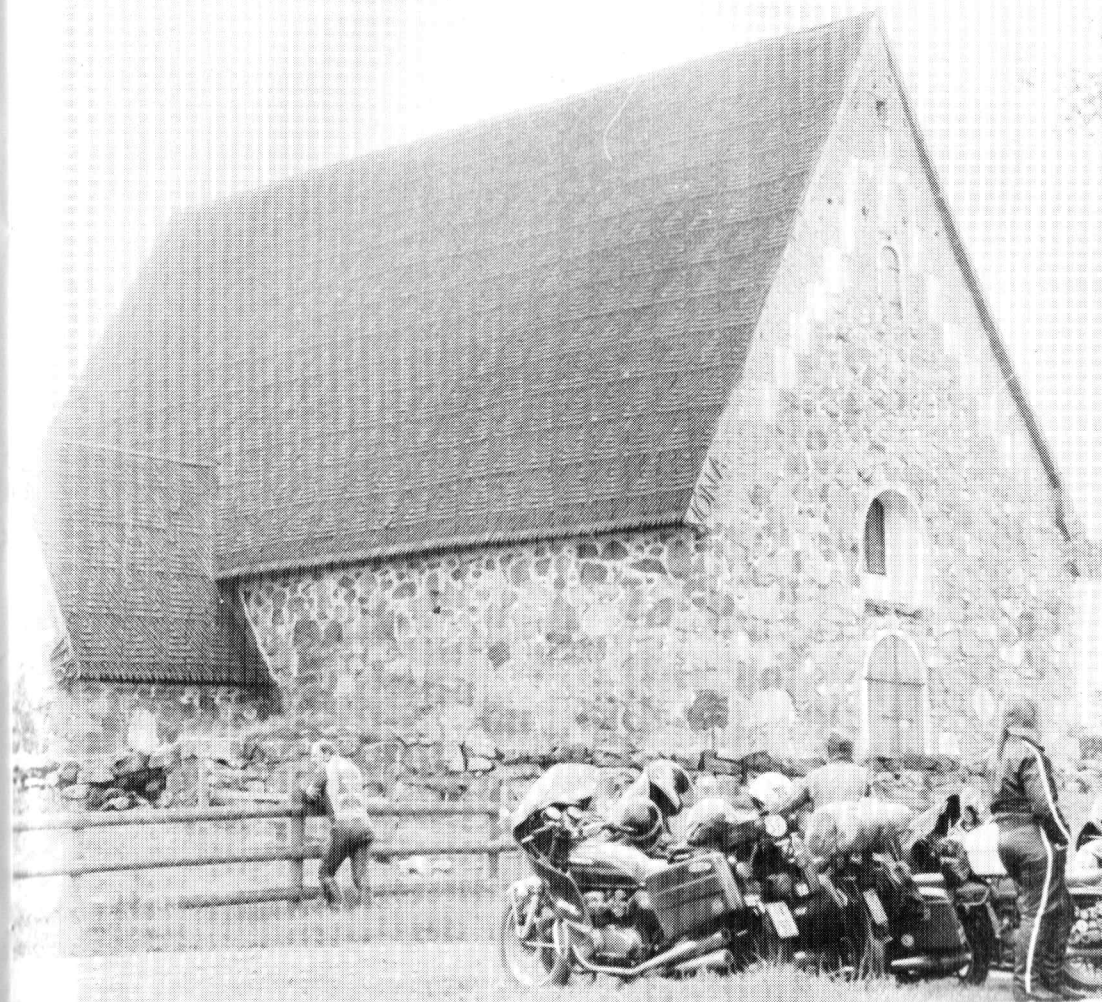
Tyrvään pyhän Olavin kirkossa

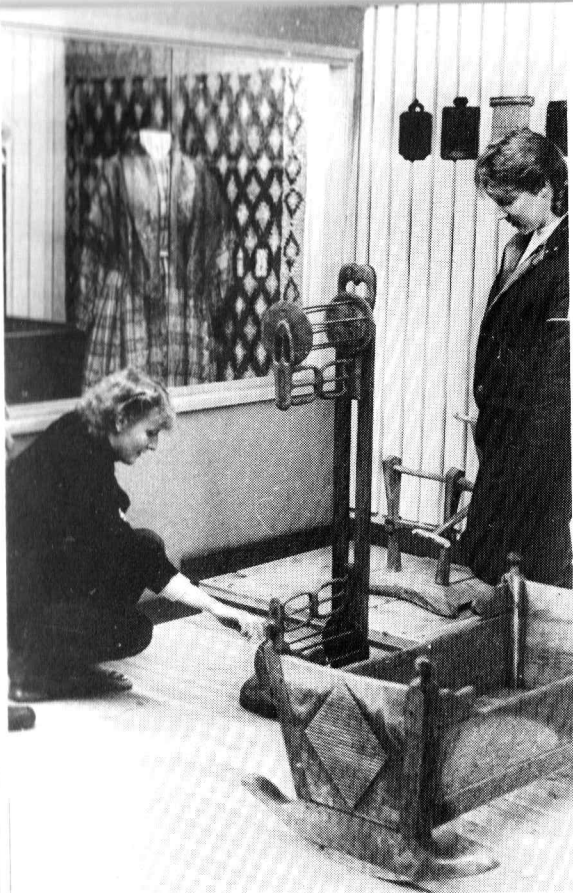
Oli kesäkuun toinen viikonloppu. Sää epävakainen, niinkuin tälle vuodelle 1985 on ollut ominaista. Mutta lähemmä sata motoristia ajeli Tyrvää-Vammalaan. Mutkikkaat loppupään reitit oli niin huolella viitoitettut, että perille osasi. Järjestäjänä tottuneet ”Vamppilaiset”, jotka muuten hoitelivat Kontiorallin Pudasjärvelle. Vammalan Moottoripyöräkerholla on hyvät suhteet paikalliseen seurakuntaan, ja on syytä ne pitääkin. Heidän erinomaisesti varustettu kerhotalonsa kun on kirkon maalla, entisiä papilan ulkorannuksia.

Kalliolla Kokemäenjoen niemekkeessä seisoo 1300-luvulla alkujaan pystytetty kirkko. Se ympäristöineen luo näkymän, joka todistaa että historialliselle paikalle on tultu. Lääninrovasti Timo Kokko kutsuu motoristit sisälle ja ennen kirkonmenoa kertoo elävästi paikan historian, joka takautuu pakanuuden ajalle saakka, koska kirkon lattianalaisissa kaivauksissa on tullut esiin viikinkiajan löydöksiä. Kokemäenjokihan oli vanhimpia ”valtateitä” erämaa-Suomen sisäosia kohti, ja sitä myöten kulki kauppa, uskonto, kulttuuri ja sotaväkikin, kaikki omalla tavallaan seutuun ja sen ihmisiin jälkensä jättäen.

Kirkon kapeissa penkeissä – viimeinen sisäremontti on tehty 1700-luvulla – joutui etenkin pitkänhuiskeat nyky-suomalaiset toteamaan, että on kansaan kehitys ainakin mittaa tuonut. Penkeissä olevat väliseinät, ”karsinat”, hämmästyttivät monia, mutta rovasti

Tyrvään Pyhän Olavin kirkko on alkuaan rakennettu 1300-luvulla, puulattia on 1500-luvulta, haapapaanuinen ulkokatto vuodelta 1748, viimeinen suurempi sisäkorjaus 1780. Kirkko on ainoa Suomessa 1700-luvun asussa säilynyt kirkko. Kirkkosalin pituus on 24 m, leveys 11,5 m.





Motoristityttöjä tutkimassa erinomaisen Tyrvään seudun museon esineistöä.

Rovastin antama selvitys loi hyvän perustunnelman paikkaan, jossa pidettiin motoristiseurakunnalle normaali-muotoinen kirkonmeno. Urkuja ei kirkossa ole, mutta urkuharmoonista director cantus Matti Koho säesti virret ja liturgian. Suvivirsi laulettiin oikein voimallisesti, sillä se kouluajalta on tuttu jokaiselle suomalaiselle, ja luo tunnelman kuin se olisi portti kesään. Saarna pohjautui sen sunnuntain aiheeseen, mutta eräs rukouksista luettiin hyvin vanhassa historiallisessa kielimuodossa. Kirkonmenon jälkeen py-sähdyttiin pääovelle ja portille valokuvaan, kun sisällä ei haluttu tunnelmaa häiritä.

Kirkkokahville siirryttiin Vammalan keskustan seurakuntataloon. Kahvin kera tarjottiin suuret, ravitsevat voileivät ja oli vara santsatakin. Motoristit tunsivat tullessaan niin henkisesti kuin aineellisesti ravituiksi, seurakunnan vieraanvaraisuus oli niin tuntuva niin kirkossa kuin kahvitilaisuudessaakin.

Kahvilta siirryttiin paikallismuseon vieraksi, sekään ei perinyt motoristeilta pääsymaksua ja opastus oli erinomainen. Suureen pappilan entiseen kivinavettaan tehty museo on varmasti eräs Suomen merkittävimmistä paikallismuseoista. Seudulla ensinnäkin on

valisti, että ne oli seudun arvoperheiden omia ”koppelleita”, heille varattuja istumapaikkoja. Varsin laaja oli seurakunta ollut katolisena aikana, koska sen peräjä oli Seinäjoella. Jokiväylää kulkeville järjestettiin katolisen muodon messuja useita päivässä. 1700-luvun loppupuolelle saakka vainajia haudattiin kirkon lattian alle, siksi lattian lankut ovat lyhyitä, että ne voidaan nostaa. Eräs kirkkoherra on haudasaan muumioitunut, kuten eräässä Pohjanmaan pitäjässä kuuluisa Rungius.

monivaiheinen historia ja monipuolinen tuotantoelämän vaiheet, jotka havainnollisesti on esillä tässä suuressa museossa. Jo muinainen seudun vaurauskin näkyy esineistössä. Kalastus- ja metsästysosasto on varsin monipuolinen. Siellä on mm harvinainen susikoukku, jolla susi vedettiin sudenkuopasta eli ridasta. Miltei yhtä julma

pyyntiväline on ketun kypälälauta. Astiahistoriasta on museossa erittäin monipuoliset näytteet, antoihan Kustaa Vaasa muutamille seudun talonpojille kupariastioiden teon oikeuden, ja myös savenvälulla on seudulla pitkät perinteet. Maaseudun eri töiden työvälineissä on omat paikalliset erikoispiirteensä. Erään olkisilppupetkeleen varteen on veistetty teksti: ”Mitäs teet nin tee hyvää, aattele loppuas, ettes syntiä tee”. Museon monipuolinen tekstiiliosasto oli kiintoisa vertailumielessä niille, jotka edellisenä viikonloppuna olivat nähneet pohjalaisia kansantekstiilejä.

Kyllä satakuntalaisilla on omat erilaiset mallinsa ja väriyhdistelmätkin.

Museon jälkeen tutustuttiin Vamppilaisten kerhotiloihin ja moottoripyörien korjuuverstaaseen. Monivuotisen talkoourastuksen jälkeen on sellainen kokoontumispaikka, ettei niitä monilla Suomen paikkakunnilla ole. Ei ihme jos joku huokasi: saataispa meidän seudullemmekin tällaista aikaan.

Antoisasta kirkkopyhästä kiitokset Tyrvää-Vammalan seurakunnalle, kotiseutuyhdistykselle ja Vamppilaisille järjestäjämotoristeille. On niin mukava tulla hyvin valmistelulle, ja mukava ajaa kotiin kun on tuntenut olleensa tervetullut kävijä.

Eero

KESKIAUKEAMA:

Kirkkoväkeä yhteiskuvassa kirkonmenon jälkeen.

Seurakuntatalon emäntä vastaanottaa pääjärjestäjä Pertti Michelsonilta kerhomme viirin, muistoksi motoristien kirkkopyhästä.







Pohjosen pystymettä '85

Syksyinen vesisade ja koleus kuuluu meneillään olevaan vuodenaikaan. Niinpä sellainen säätila soljui myös viikonlopun 21.–22.9. yli. Kyseinen viikonloppuhan oli siitä merkittävä, että silloin pidettiin kolmas, tai virallisesti toinen pohjoisen pystymettä-tapahtuma. Jokohan uskaltaisi puhua perin-

teistä, sillä ajankohta oli täsmälleen sama kuin viime vuonna, ja ehkä jatkossakin se vakiintuu samaksi. Ilmoista ei koskaan oikein tiedä, ja niinpä tällä kertaa ei auringonpaistetta saatu. Joku kyllä väitti sadetta ja kylmyyttä oikeaksi pystymettäilmaksi.

Napapiirin moottoripyöräilijät ry:n

järjestämä ja etsimä paikka sijaitsi tällä kertaa paikassa nimeltä Kuohunki. Ajo-ohjeet olivat seuraavat: Ensin Rovaniemeltä Vanttauskoskelle, siitä Kemijoen yli Jokelan tietä n. seitsemän kilometriä, josta sitten kääntyy viimeinen pätkä kuutisen kilometriä ja perillä pitäisi olla. Nämä kaksi viimeksimainittua tietä olivat hyväkuntoisia sorateitä. Sade oli tehnyt useat pienet puusillat liukkaiksi, mutta ilmeisesti kaikki selvisivät niistä kunnialla yli. Alkavan ruskan merkit värittivät maiseman kellanpunaiseen asuunsa. Luonto oli todella kaunis syksyisessä loistossaan, ja toivottavasti ainakin etelän motoristit osasivat nauttia siitä. Soratieosuudella ei asutusta juuri enää ollut, joten matka tuntui koko ajan suuntautuvan yhä syvemmälle ja syvemmälle pohjoisen karuun korpeen. Viimeisestä opasteesta ajoinkin komeasti ohi keräten mittariini parit ylimääräiset kilometrit. Kotipaikaltani Kemijärveltä ei matkaa tullut kuin noin 114 km. Sillä ei vielä otettaisi pisimmän matkan palkintoa, jos sellaista olisi jaettu.

Pystymettäpaikka sijaitsi ammin maatuneen metsäkämpän pihapiirissä. Heinä oli kasvanut korkeaksi, mutta siihenpä oli mukava pystyttää telttansa. Pieni joki, tai pitäisikö puhua isosta purosta, virtasi ohitse. Vaikutti jopa kalaisalta.

Olin itsekseni ajatellut, että sade ja koleus karsisi kovalla kädellä osanottajia, mutta mitä vielä. Luultavasti jokainen, joka lähtöä suunnitteli, myös paikalle tuli. Kaikki taisivatkin olla oikeita tosimotoristeja!

Jo perjantai-iltana olivat järjestäjät pystyttäneet yhden puolijoukkueteltan, johon majoittuikin muutama hyvässäajoin paikalle tullut motoristi, mm. kerhoisi Saarenheimo ja kassanhoitaja Voutilainen, joka oli samalla katsaste-

lemassa tulevia Kontio-paikkoja. Kaksi muuta telttaa odotteli pystyttäjiään. Ettei vain järjestäjien mielessä käynyt, ettei niitä tarvittaisikaan lainkaan.

Kuitenkin lauantaiaamusta alkaen rupesi väkeä saapumaan tasaiseen tahtiin. Kaikki puolijoukkueteltat otettiin käyttöön. Parin kerhon kaverit olivat fiksusti ottaneet omat isot kaminatelttansa mukanaan. Tapa, joka saisi yleistyä enemmänkin. Näin helpotettaisiin aina vähän järjestäjien työtä. Tosin tuollainen iso teltta on melko arvokas sijoitus, n. 3.000,- mk + kamina. Ehkä kuitenkin nimenomaan kerhon puitteissa kannattava ostos. Jokin uskalikko pystytti oman pikkutelttansa, ja Kemini pojat rakentelivat oikein kodan. Laavua ei kukaan kokeillut. Loppujen lopuksi paikalla oli melkoinen telttayhteisö. Läheistä tunnelmaa loivat useat nuotiot ja kaminantorvista tupruavat savut. Jos joku "maallikko" sattui paikkan näkemään, niin kyllä ihmettelemistä riitti moneksi iltapuuteeksi. Ainakin jokunen metsämies autollaan taisi ohittaa salaperäisen näköisen "asuntoalueemme".

Sadetta ei sentään aivan tauotta saatu, ja muutenkin se oli vain tihkunomaista. Kerran aurinkokin pilkisti pilvien lomasta. Pystymettän tavallisimpia arkiaskareita, eli polttopuiden teko yöksi, tarjosi sopivaa puuhaa. Pitihän lämmitysainetta varata ajoissa suojaan. Eräissä teltoissa oli oikein sähkövalo, pyörän toimiessa sopivana "aggregaattina".

Siilinjärven neuvokkaat pojat olivat kehittäneet läheltä löytyneestä ikivanhasta Land-Roverin alumiiniovesta oivan kaminan jalustan, ja olivatpa ko. auton koneen osatkin kekseliäässä hyötykäytössä. "Lantikan" katto puolestaan kesti raisun parihyppelyohjelmanumeron.



Tunnelma senkun tiivistyy

Syksyinen pimeys tuli ja laskeutui leirimme ylle. Siltikin vielä jonkun keran kuultiin lähestyvän pyörän ääniä jotka osoittautuivat viimeisiksi tulijoiksi. He olivat löytäneet paikalle kuin ihmeen kautta, sillä opasteet eivät mitään valtavan isoja olleet. Varmasti jännittävää ajella keskellä pimeintä korpea sateentihkun kaivautuessa vaatteiden alle, ja mielessä käyden että jos tässä ei löydykään perille! Täytyy nostaa hattua näille "pimeydessä vaeltajille".

Nuotioden ympärille alkoi pikkuhiljaa muodostua pieniä juttupiirejä. Eräät motoristit alkoivat hiillistaa kohteita arvokaloja, toisten tyytyessä

makkariaan. Illan kohokohtia oli Siilinjärven Yhtyneitten Konepyöräilijöiden lahjoittama ja arvokkaasti puheitten kera luovuttama aito ahvenkukko Napapiirin Moottoripyöräilijöille. Kaminalla lämmitettynä se maistui erittäin makoisalle.

Pystymettän ideologia oli pääosin ymmärretty täysin oikein, ja eiköhän ensi vuonna jätetä ne viimeisetkin kasetit kotiin. Reipasta yhteislaulua sensijaan metsään mahtuisi enemmänkin.

Raahelaisten soihdut valaisivat telttojen edustoja jättäen jopa jälkeensä kemiläisten kolmen hirren rakotulen loistein. Oli oikeastaan vaikea uskoa, että lämmintä oli vain noin kaksi astetta plussan puolella. Siinä nuotiolla kytkiessä oli mukavan lämmintä.

Suurta ylellisyyttä edustivat eräiden motoristien telttatuolit ja -pöydät, ja mikäpä siinä, jos mukavuudesta ei halua tinkiä ja mukaan mahtuu. Löytyipäs paikalta myös moottorisaha, että puiden pieniminen sujui osin konevoimalla. Miesvoimin puolestaan kannettiin metsästä mahdolltomia tukkuuormia leiriin. Polttopuistahan ei pulaa ollut, ne olivat vaan viskotut pitkin metsiä.

Hyvin, hyvin myöhään jatkui lauantai-illan vietto, ja käsitellyiksi tulivat taas kaikki mahdolliset asiat taivaan ja maan väliltä. Siinä tuli ratkaistua suuriakin maailmallisia ongelmia, joskaan niitä ei seuraavana aamuna välttämättä enää muistanut. Hyvää pystymettätunnelmaa kuitenkin riitti.

"Ritareita ja rautaratsuja"

Ensimmäistä kertaa Pohjoisen Pystymettässä nähtiin sivuvaunupyöriä! Niitä oli kertynyt oikein kaksi kappaletta, ja ilmeisesti näillä ne suurimmat kuormat tulivat. Kuljetuskapasiteetti näissä monoperäisissä nykysporteissa rupeaa olemaan melko rajallinen, joten sivuvaunupyörä onkin melkoinen tavaran kuljettaja. Toinen oiva ratkaisu kuljetusongelmiin on peräkärri, jollainen oli myös paikalla. Peräkärri onkin siinä mielessä ehkä kätevämpi, että sen voi irroittaa helposti, jolloin käytettävissä on hetkessä soolopyörä. Perheenlisäyksen kannalta taas sivuvaunu on muka-



va, eikä ole niin paha kaatumaankaan, kun taas ...äh, olkoon.

Myös ensi kertaa saapuivat joukkoon tummaan brittimotoristit Oulun suunnalta! Jo heidän tulonsa kuului kauan ennen näköhavaintoa. Siitä joukosta ne erikoisimmat pyörät sitten löytyivät, kuten esim. kaksi (!) Royal Enfieldiä ja vasta n. 600 km ajetti Triumph Trident. Brittikaverit olivat niitä aidoimman näköisiä "mettäläisiä" omaperäisellä pukeutumistyyllillään. Heidän nuotiollaan tuosta brittihenkeä sitten jaettiin ympäristöön. Väittäisin kyllä, että aloin jotenkin ymmärtää heidän ideologiaansa.

Ehkä mielenkiintoinen pyörä oli kuitenkin Hämeenlinnan suunnalta saapunut Saksan kilvillä oleva BMW K75! Olihan se sellainen uutuus, että meikä-

läinen oli lukenut siitä vasta ulkomaisista lehdistä. Moni kävikin sen sinertävää ulkomuotoa tutkimassa. Saahan nähdä, minkälaiseksi muodostunee sen myyntihinta Suomessa? Saksassahan se on kuulemma nykyisin kallein 750-kuutiainen!

Suurin osallistujamäärä tuli Rovaniemeltä, eli 18 henkeä. Hyvänä kakkosena tuli Oulu seitsemällä hengellä. Kokkola oli edustettuna neljällä ja Tornio kolmella motoristilla. Muilta paikkakunnilta oli sitten yksi tai kaksi edustajaa. Pisimmän matkan ajoi motoristi Helsingistä asti osoittaen todellista asianharrastusta! Radiota ja lehdistöä edustavia oli myös paikalla, mutta he olivat mukana aivan sivileinä, eivät siis jutunteossa.

Kuutiotilavuuksia löytyi 1.300:sta piikkiin ja sylintereitä yhdestä kuuteen. Katupyörät olivat vallitsevia. Nuorin osanottaja oli kymmenevuotias Ville Oulusta. Hän ei tullut omalla pyörällä, kun on enemmän noita crossi-miehiä.

Viime vuoteen verrattuna osallistujamäärä kasvoi vaatimattomasti 107 prosenttia! Ollen siis nyt 56 henkeä. Järjestäjät alkoivatkin miettiä, paisuukohan tämä tapahtuma liian suureksi tulevina vuosina? Pitäisiköhän tuleva Pystymetä sijoittaa todella hankalaan paikkaan, vai ehkä muulla tavalla ruvata rajoittamaan osallistujamäärää. Useinhan tuomäärä tahtoo korvata laadun. No, nämä ovat niitä tulevia "murheita". Nyt oli ainakin hauskaa ja rentouttavaa viettää "metsäläisviikonloppua", ja kyllähän tapahtumaa tarvitaan jatkosakin (eivät nuo hyttysenkään kiusaa).

...muisteli Kemijärven
Jaska

KANSIKUVA on myös pohjosen pystymetästä.

3.5.85 Unterrindal CH

Tervehdys!

Niin sitä sitten ollaan vaan Afrikasta palattu jälleen sivilisaation pariin. Ja täytyy kyllä myöntää, että Euroopassa on aika mukava eellä! On puhdasta, roskat viedään vähän kauemmaksi kuin juuri oma nurkka ja ruoka on syötävää eikä kaikenmaailman rihkamakaupustelijat revi koko ajan hihasta.

Reissu oli mielenkiintoinen mutta melkoisen rasittava ja voimillekäypä etenkin moottoripyörällä tehtynä. Ja jos sieltä naarmuttomana 3000 km:n ajon jälkeen palaa takaisin, täytyy olla aikamoinen annos onnea mukana. Meillä sitä oli! Ilmat olivat suotuisat, ehkä liiankin sillä Saharassa paahtoi aurinko pilvettömältä taivaalta viikko-kaupalla ja lämpötila oli n. 40 astetta. Siellä sitten kun raskasta pyörää työntää ja vetää paksussa hiekassa ja raskaissa kampeissa (oli pakko pitää vaatetta päällä kahdestakin syystä a) ettei nestettä haihdu liiaksi ajaessa ja b) kaatumisvaaran takia). Monta kertaa oli kyllä varsin tipalla että otan ketoon, sillä hiekassa ajaessa oli vähän samanlainen tunne kuin vesisuksilla ajaessa mutta painoa oli n. 450 kg. Oli semmoisia etappeja että päivässä kun ajettiin 70 km, niin voimat oli loppu niin ettei ajon jälkeen enää seisaalla kunnolla pysynyt. Ihmetellä täytyy että Brigitte kesti ajon sillä takana on huomattavasti hankalampi istua kuin ajajan pallilla. Jousitus oli säädetty jäykimmälle koska raskaan painon alla jousitus tahtoi lyödä pohjaan ja silloin on vaara että joutain hajoaa. Osan matkaa istuin takana

ja Brigitte ajoi mutta minun persus ei tahtonut sitä hommaa kestää. (minä istuin takana ainoastaan hyvillä tieosuuksilla). Tärinä takana oli sitä luokkaa että meillä alkoi varusteet pikkuhiljaa mennä alkutekijöihinsä. Mm. maitotiivistetuubit hajosivat 400 km:n matkan jälkeen ja siivo laukussa olikin sitten sitä luokkaa. Matkan varrella kun jouduttiin luopumaan hajonneista varusteista (vesikannu, voipurkki alumiininen ym.), huomattiin, että aika vähällä sitä kuitenkin tulee toimeen. Oli meillä hiekassa sellaisia tilanteita, että luultiin ettei ilman vierasta apua tulla pois mutta kyllä sitä sitten kuitenkin loppujen lopuksi. Maisemaa oli monenlaista tarjolla. Ajettiin rannikkoa pitkin etelään, käytiin mm. Djerba-nimisessä turistipaikassa, jopa yökerhossa. (Jos eurooppalaiset miehet huvittelevat mielellään Bankokissa jne. niin naiset Euroopasta olivat löytäneet itselleen vastaavan paikan). Osan ajasta asuttiin teltassa joka pystytettiin jonkun arabimaalaistalon takapihalle koska oli vaikea löytää muuten sopivia telttan paikkoja. Joko oli inhoittavan paljon pehmeätä hiekkaa johon ei voinut telttaa ankkuroida tai maasto oli niin epätasaista ettei nukkumisesta tullut mitään. Seuduilla jossa ei turisti liiku oli vieraanvaraisuus ylivuotavaa, niin vaivalloista että se pikkuhiljaa alkoi käydä hermoille. Meitä tuli koko kylän väki ihmettelemään ja hypistelemään ja omasta ruokataloudesta ei tullut mitään. Kaikki kun tapahtui arabien tapo-

jen ja tottumuksien puitteissa niin miehet söivät omassa joukossa ja "akkat" omassansa. Arvatkaa onko pitemmän päälle hauskaa. Kun ei sitten edes tarpeille voinut mennä rauhassa, niin meitä alkoi pikkuhiljaa kiroiluttaa. Seurustelu tapahtui sitten myös tietysti arabiaksi ja minulla oli sen paikallisen murteen kanssa vaikeuksia.

Joskus asumattomien arojen läpi ajettaessa missä ei tien kummallakaan puolella näkynyt ristin sielua, meinattiin että nytpä on hieno tilaisuus käydä tarpeilla ilman seuruetta, paskat, kun saatiin pyörä seisontatuen varaan ja kypärä päästä niin ensimmäiset töllistelijät olivat jo paikalla ja seuraavat olivat täyttä laukkaa tulossa mielenkiintoiselle tapahtumapaikalle. Ilmestyivät yksinkertaisesti tyhjistä, mystillistä. Totesin, että täytyneekö opetella laskemaan vesiä vauhdissa...

Etelän kuumuutta kun oltiin koettu tarpeeksi, niin alkoi kummasti vetää kohden pohjoista ja vuoristoseutuja. Eipä silti, oltiin saatu tarpeeksi myös ruskeasta väristä ja mieli teki nähdä vihreätä. Tehtiin vielä semmoinen hullun tempu, että ajettiin keskipäivän aikaan 100 km leveän suola-aavikon läpi jotta nähtäisiin vähän "fata morgana". Kyllä sitä sitten nähtiinkin, surffilautoja ja metsiä. Oli niin kuuma että pelkäsin sitten toden teolla että renkaat eivät kestä vaan alkavat sulaa. (kättä ei sietänyt pitää renkaalla). Jos olisin joutunut rengastoihin niin...

Minulla alkoivat sisuskalut sitten reistailla joko kuumuudesta, paskasesta ruuasta, vedestä tai kaikista yhteensä. Brigitellä oli samat vaivat, mutta paranivat sitten päivän parin paaston ja lääkkeiden ansiosta, minulla ei. Ajettiin Algerian rajaa pitkin kohti pohjoista ja viileämpiä vuoristoseutuja kohden, mutta minulla vaivat senkuin jat-

kuivat. Loppuvaiheessa 10:n päivän ripulin jälkeen alkoi sitten kuume heikentää kuntoa ja loppujen lopuksi kun oltiin laivassa niin aloin olla puolitaju-ton. Laivassa Brigitte löysi sitten kuumelääkettä joka helpotti niin paljon olotilaa, että sain ajettua Genovasta kotiin ja lääkärihoitoon. (antibioottikuuri oli tarpeen koska suolisto oli tulettunut.). Liikenne Tunisiassa (kanakkien pääkaupungissa) oli aika hurrjaa. Arabit tunkivat päälle joka suunnasta niin, että välillä ei tarvinnut pitää tasapainosta huolta. Autojen lokasuojat puristivat molemmilta sivuilta, meille ei käynyt kuinkaan sillä makuupussit olivat sidottu sivulaukkujen sivuille ja toimivat pehmusteina. Turvakaaret olivat takana myös suojana, ettei Brigiten jalat jääneet väliin. Eihän tommoisilta aasin ajureilta voi tietysti vaatiakaan, että olisivat pystyneet arvioimaan leveyteen ja meinasivat tietysti, että auton ratissa istuessa voi ajaa samasta raosta läpi johonka olivat tottuneet aasilla.

Italiaano moottoripyörä "Moto Guzzi California II" pelasi koko matkan ajan mitä mainioimmin, olen ratkaisuni erittäin tyytyväinen. Ajo-ominaisuudet mitä parhaat. (maastossa pitäisi olla sitä varten rakennettu pyörä). Olosuhteet pyörälle olivat kovat. Kova kuumuus, raskas lasti, huono bensiini, lika ja pöly (pyörän siivoamiseen, purkamiseen ja kokoamiseen menikin sitten pari päivää aikaa).

Kyllä on niin, että Afrikka saa minusta nähden olla toistaiseksi rauhassa. Kyllä kesäloma moottoripyörällä on ihan oikea ajatus, mutta pohjoisempia maita täytyy löytyä. Ehkä Kreikka seuraavan kerran olisi suuntana, mene ja tiedä.

Kyllä kun tuommoisen reissun tekee minkä me teimme, niin rauhallisemmin-

ta maista on varmasti iloa tulevaisuudessa.

Henkiläkäärille (totesi että olette hulluja) lupasin, että toistaiseksi pysytelen Sveitsin alueella!

Toissapäivänä (1.5.) oli vapaapäivä ja pyyhkäisin alppien yli Locarnoon ja Ascoonaan syömään päivällistä, yli 500 km, eikä ajaminen tuntunut missään. Oli hienoa istua katukahvilassa paitahasiltaan ja nauttia oluesta ja hyvästä ruuasta ilman pelkoa että saisi taas jonkun saamarin tulehduksen. Ne mutakuonojen ja paskavarpaiden ruuatkin

oli senverran rajusti maustettuja, että kyyneleet valuivat ruokaillessa. Varmaan niistä mausteista sai mahalaukuunsa ja suoliinsa reikiä. Ja minä kun olen aina luullut että maustan voimakkaasti sapuskat, kesyä harjoittelua se on minulla ollut.

Suurin virhe minkä koko matkan aikana tein oli se, että ei ollut Wiskyä tai vastaavaa mukana millä olisi voinut aloittaa päivän ja desinfioida sisuksensa. Virheistä oppii!!!

Runsain terveisin!!

aavikon kettu

Kirjelähetys

Posti-
maksu
1,50

Moottoripyöräkerho 69 r.y.

**Hanna Kinnunen
Koudantie 15 B
00760 HELSINKI**

Timo Välisalo ky. MP-Autokauppaa asiantuntemuksella

Ajoneuvokaupassa jos missään on ostajan ja myyjän välinen kontakti oleellisen tärkeä tekijä, mikäli luotettavan suhteen syntyminen on kaupan taivoite.

Moottoripyörien kaupalla aloittanut Timo Välisalo ky. on pitänyt juuri tätä luotettavuutta ja asiakassuhteen jatkuvuutta elinkeinonsa tärkeimpänä tekijänä.

ILMOITUS OSOITTEENMUUTOKSESTA

Jäsennumero: _____

Nimi: _____

Vanha osoite: _____

Uusi osoite: _____

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle:

"Jokaiselle ihmiselle on tärkeää tehdä hyvä ajoneuvokauppa. Jos joku tuntee tulleen huijatuksi, hän harvoin ryhtyy julistamaan asiaa julkisesti, mutta eipä häntä sen jälkeen koskaan näekään samassa liikkeessä ostopuuhissa." Näin asiaa kuvailee Välisalolta Olarista Motonoomi Heikki Agge.

"Meidän asiakkaamme muodostuvat suurelta osin ennestään tutuista asiakkaista, joita olemme saaneet palvella jo useiden vuosien, – tai paremminkin useiden ajoneuvojen ajan. Tyypillisimmillään talomme joustavuus tulee esille kun asiakas harrastaa moottoripyöräilyä.

Tällöin asiakas tulee keväällä vaihtamaan autonsa moottoripyörään ja taas seuraavan kerran syksyllä vastaavasti autoon," näin edelleen Heikki Agge.

Merkkivalikoima on edustava. Timo Välisalo ky:ssä on edustettuna moottoripyöristä Yamaha, Moto Guzzi, Ducati, Laverda ja HRD tällä hetkellä. Merkittävä etu on myös kaikkien merkkien täydellinen varaosa-, huolto-, korjaamo- ja varustepalvelu. Vuodelle 86 on tulossa myös muutama merkkikohtainen huoltomies, joka on sinänsä melkoinen etu, esimerkiksi italialaispyöriä ajatellen. Italialaispyörien herkkyyden ja tulisieluisuus vaatii erityisen perehtynyttä tekijää.

Autoedustuksista Timo Välisalo itse on tosi ylpeä. "Edustamamme merkit ovat kansainvälisestikin tunnustettuja huippu mukavuudesta ja käytännöllisyydestä ja ennenkaikkeaa taloudellisuudestaan. Edustuksemme Citroen ja Suzuki autot ovat löytäneet tiensä toiminta-alueellamme Espoossa jo useaan

talouteen, eikä mitään syytä suosion laskuun ole näkyvissä. Myöskin auto-kauppamme periaatteena on tyytyväinen ja toistekin poikkeava asiakas."

Käytettykin ajoneuvo on luotettava liikkeen ohjelmistossa. Tämä on tietysti täysin selvää. Ei voi kuvitella asiakkaan ostavan ja ostavan ajoneuvoja, luopumatta entisistä vanhoista palvelijoistaan. Myös vaihtokaupassa pyrimme tekemään yksilöllisiä ratkaisuja emmekä niin sanottua formulaa.

Kun käytetty ajoneuvo tulee liikkeeseen se käydään huolellisesti läpi ja kunnostetaan ennen kun se edes tulee asiakkaan nähtäväksi. Suuri paino pidetään puhtaudella, jolloin kaikki kohteet ovat asiakkaan nähtävissä.

Kaikki eivät ole miljonäärejä tämä toki tiedetään Välisalolla. Kuitenkin mielihalu mukavaan moottoripyörään tai autoon on hyvin yleinen. Osamaksukauppa on yksi kaupankäyntimuoto, jollainen toimii myös Timo Välisalo ky:ssä. Maksuehtoja ei pidetä salaisuuksina, vaan ne luodaan yhdessä asiakkaan kanssa ja asiakkaan maksukykyjen mukaan.

"Nämä asiat ovat todellisia luottamusasioita, joissa olemme tietysti asiakkaitamme kohtaan hyvin hineotunteisia," toteaa Timo Välisalo.

Asiakkaamme ovat aina tervetulleita, ei aina tarvitse tulla ostoksille, olemme iloisia tavatessamme tyytyväisiä asiakkaitamme, Monet uutuumallit ovat liikkeessämme esitteillä ja jopa kokeiltavissa. Tietysti asiakkaittemme edun mukaista on päästä tutustumaan niihin ja näin voi kehittyä mahdollisesti seuraavan kulkuneuvon haavekuva toteutumistaan odottelemaan.



Aatoksia Angelista – kokemuksia Kontion

...eli kertomus siitä, kuinka Kontio-85 sujui Kemijärven motoristien näkökulmasta.

Niin läheni jälleen pitkän talven jälkeen vuotuinen suur tapahtuma Kontioralli. Jo viikkoa ennen näytti pohjoiseen kulkeutuvan tavallista runsaammin motoristeja Kemijärvenkin lävitse. Melko moni etelästä tuleva oli siis valinnut Kuusamon kautta kulkevan reitin. Silloinhan Kemijärvi on luonnollinen ”välilaskupaikka”. Rovaniemen

kautta tulevat luultavasti ajoivat suoraan Sodankylään ja siitä edelleen ylöspäin.

Satuinpa myös paria päivää ennen Kontiota tapaamaan vanhan tutun, eli kerhoisi Saarenheimon Kemijärven keskustassa. Olihan aikamoinen sattuma katsahtaessani työpaikkani ikkunasta ulos juuri silloin kun Pertsan parkkeeraa pyöräänsä kadun vastakkaiselle puolelle! Toisella kertaa tunnistin katukuvasta 69:n puheenjohtajan esikuntineen.

Pitkäaikainen ajokaverini, nyttemmin Helsingissä virassa oleva, oli myöskin päättänyt lähteä parin vuoden tauon jälkeen Kontiota katsomaan. Kuinka ollakkaan, kesälomakin oli sattunut kohdalleen. Siitä vaan junalla ensin Kemijärvelle. Pyörähän oli seisunut pohjoisessa ajamattomana pari vuotta.

Siinähan sitä ”hauskuutta” riitti laitellessa ajokkia liikenteeseen. Akku piti uusia, samoin takarengas. Moottori sitävastoin ei suostunut käymään kunnonla myöhään yöhön venyneiden ”kamppailujenkaan” jälkeen. Ei auttanut kuin viedä pyörä alan asiantuntijalle Rovaniemelle, jossa vika paljastui kaasuttimen tukkeumaksi.

Perjantai-iltapäivällä pyörä ja kuski kuitenkin uhkuivat menohaluja. Arvaahan sen, kahden vuoden tauon jälkeen! Meitä paikallisia lähtijöitä kertyi lähtöpaikalle Esson huoltoasemalle neljä kappaletta. Pyörien merkki oli jostain ihmeen syystä kaikilla sama, sillä alkava – ja pieninkin näistä oli tuhatkuutiainen. Eräällä ”jäsenellä” tuntui vuotavan takarengas. No, siihen pantiin purkista vaahdot sisään, ja johan piti – koko reissun. Toinen ”jäsen” puolestaan kävi suurella kiireellä ostamassa evästä. Kolmas ”jäsen” kertoi suureen ääneen ”hauskasta jekusta” joka oli hänelle tehty ennen lähtöä: nimittäin joku oli täyttänyt hänen ajohanskansa tupakintumpeilla. ”Jo vain naurattikin”, tuumi kaveri.

Mutta näistä pienistä alkuseremonioista selvitetyämme, lähdimme siistissä jonomuodossa jutamaan kohti pohjoista kateellisten autoilijakavereiden seurattessa katseellaan. Heillähän viikonloppu kului keskustan ympäriajamisissa – kuten ennenkin.

Parinkymmenen kilometrin ajon jälkeen sattui kohdalle päällystämätön

tietyöpatkka kasteluautoineen. Hetkessä olivat huolella kiilloitetut pyörämme ravassa. Ainakin olimme kaukaa tulleen näköisiä. Rekisterikilvistäkään ei meitä nimittäin olisi tunnistanut pohjoissuomalaisiksi. Oli kaikilla muuta kuin L:ää kilvessä. Olihan sekin jonkinlainen lohtu, kun emme me ainakaan pisimmän matkan palkintoa voitaisi.

Matka joutui kuitenkin rattoisasti meille kaikille tutulla tiellä. Ivalossa tankatessamme, kuulimme paikallisten motoristien jo kyselleen meitä. He tulivat hieman myöhemmin Kontioon. Tuo Ivalo on muuten oikea motoristin paratiisi, sillä aina kun olen sinne päin kotoa soitellut, niin aina siellä on aurinko paistanut ja ollut lämmintä meikäläisen hytistessä vesisateessa. Aina siellä ovat kaverit ajelleet tuhansia kilometrejä keväällä ennenkuin meikäläiselle saa edes pyöräänsä ulos talviteiloilta.

Ivalon ja Inarin välinen tieosuus on erityisen nautittava mukavine mutkineen ja mäkinen. Maisemiakaan ei voi moittia, seuraileehan esim. tien alkuosa Inarinjärven rantaa.

Kontrollipaikalla Inarissa oli käynnissä jo melkomoinen vilске. Kovasti oli porukka ehtinyt ennen meitä. Ilmoittautumisen jälkeen piti tietenkin ottaa se ”pakollinen” ryhmäkuva.

Viimeisestä taipaleesta eli soratieosuudesta oli kuultu hurjia huhuja, mutta niin siitä selvittiin aivan kunnialla. Eihän se niin paha ollutkaan. Eräät motoristit olivat kai käsittäneet sen jonkinlaiseksi pikataipaleeksi, koska ajoivat aivan tajuttoman lujaa. Mm. eräs sivuvaunulla varustettu Gold Wing, jossa ”purkkiorja” roikkui parhaaseen rrr-tyyliin kaarteissa milloin ulos – milloin sisäänpäin. No, ehkä tässä tapauksessa kyseessä oli jonkinlai-

nen "näytösluontoinen taistelu". Meikäläinen ainakin ajeli hyvin rauhallisesti vähäisellä soratiekokemuksellaan. Siitä huolimatta – tai siitä johtuen tunsin tehneensä jotain erikoista päästessään perille. Ja jälleen kerran sai ihmetellä, että ei syrjäinäkään paikka saapumista estä, en nimittäin osannut ollenkaan odottaa niin suurta osanottajamäärää.

Angelissa tuntuivat kaikki motoristit olevan paikalla ennen meitä, mutta eipä hätää, paikka löytyi meillekin. Pyörät vaan rinkiin niinkuin lännenkuvissa ja teltat keskelle. Ilma oli suotuisan lämmin ja hyttyset tuttuja elikoita, joten puolet ryhmästämme rupesi keittelemään illallista. Meidän "neljän koplasta" oli 50 % ensikertalaisia Konktion kävijöitä – loput vanhoja konkareita. Helsinkiläistynyttä kemijärveläistä sykähdytti erityisesti kaikkien vanhojen tuttujen tapaaminen, olihan edellisestä kerrasta kulunut tovin aikaa.

Tutut Ivalon motoristit saapuivat illalla ja rupesivat pystyttämään leiriä viereemme. Eräs heistä oli toteuttanut "uhkauksensa" ja ottanut mukaansa valtaisan huvilateltan. "Paketti" oli niin iso, että tyttöystäväkin oli pitänyt istuttaa kaverin pyörään. "Meillä oli kyllä Istanbulin reissulla vähän pienempi teltta", tuumaili tämä "pallonkiertäjä". Perjantai kului tuttujen kanssa turinoidessa nopeasti loppuun, ja ilmeisesti tuli vähän nukahdettuaakin koska lauantaiaamuna ei pahemmin väsyttänyt. Lisää pyöriä lappoi sisään tasaista tahtia.

Lauantain kohokohtiin kuului saunominen uudennihkeässä saunassa – ja ilman tungosta. Reipas uinti rajajoessa vei viimeiset kohmelot, jos niitä nyt joillakin oli. Poislähtiessä unohti kaverini lakkinsa (joka oli 60-luvun nahkalätsä) naulakkoon. Sieltähän se hävisi – mutta löytyi kuitenkin myöhemmin.

Toisella porukkamme jäsenellä puolestaan hävisi jo perjantai-illan "riennossa" silmälasista toinen linssi. Koska katoamispaikka tiedettiin suurinpiirtein, organisoitiin n. kymmenen hengen etsijäpartio. Kymmenkunnan ukon konttaus maastossa oli hupaisa näky – vaan ei löytynyt linssiä. Lauantai-ilta-päivällä kaverin piti jo palata Kemijärvelle. "Olihan se yhdellä silmällä ajaminen hieman hankalaa. Sodankylän jälkeen oli näkevinäni poliisejakin tiellä, olisikohan sattunut jotain vai liekö ratsia, en oikein erottanut. Ja sitten yhdestä kuorma-autosta räjähti rengas juuri kun olin ohittanut sen. Olisipa sattunut juuri ohitushetkellä. Että kyllä sitä kotiin mukavasti päästiin", muisteli kaveri myöhemmin. Se linssi muuten löytyi järjestäjien toimesta puolisen tuntia kaverin lähdön jälkeen!

No, tämä oli pientä alkuverryttelyä siihen, että – taas yksi meistä – hukkasit aurinkolasinsa. Eiväthän ne mitkään tavalliset lasit olleet, vaan noin 500 mk:n arvoiset amerikkalaiset lentäjänlasit. Aurinkolasien "Rolls Royceksi" sanoo mainoskin niitä. Mahdolloman porun ja leirin ympärikäntämisen jäl-

keen ne löytyivät erään mp:n etupyörän alta! Jälleen kerran saimme kuulla puolen tunnin esitelmän niiden paremmuudesta.

Lauantaina saapuivat arvokkaat lipuen paikalle kaksi ennennäkemätöntä Suzuki Cavalcadea. Johan oli näköä ja kokoa, kuutioista puhuttamattakaan. "Nehän ovat niin täydellisiä, ettei itse voi enää rakentaa mitään", tuhahti muuan, liekö kateuksissaan. Naaman viherrys ainakin viittasi siihen. Lauantai-illan rientoihin ehti myös "peräkärwymies" Rovaniemeltä. Ei ollut soratie pahemmin vaikeuttanut kärryn vetoa. "Kyllähän se perässä tulee vaikka ilman pyöriä", tuumasi kuski vinosti hymyillen. Tavaratila oli ainakin mahtavaa luokkaa.

Sunnuntaina sitten porukkamme hajoisi muiden kemijärveläisten lähtiessä kotia kohti, minun jatkaessani parin ivalolaisen ja yhden oululaisen pyöräkunnan kanssa matkaa ylöspäin. Angelin – Karigasniemen tie oli melko hurja pehmeine hiekkakohtineen. Sen tietyn "lentohiekkä"-ylämäen kohdalla olisin luultavasti kääntynyt takaisin, jos olisin ollut yksin liikkeellä, oli se niin hurjan näköinen paikka. Pehmomäen puolesta välistä piti pelastaa yksi tyttönen pyörineen. Oli uponnut hiekkiaan. Samaan suuntaan menevä -28 Harley sivuvau-

nuineen meni muuten ohi tyhjää vaan. Sellaisille teille se kai aikoinaan oli suunniteltukin. Suuri ihmetyksen aihe oli kuitenkin täyskatteinen Ducati Clipon sarvineen ja taaksevietyine jalkatapineineen. Oli juuri taiteilemassa eräässä pehmeässä hiekkakohdassa, kun se ampaisi kuin lentämällä ohi. Ilmeisesti keveydellä on jotain merkitystä – ja ajo-aidolla. Eivät ohi humahtaneet bemutkaan juuri hidastelleet. Perillä Karigasniemessä olin hyvin, hyvin tyytyväinen ajosuoritukseni – sehän oli mielenkiintoinen pätkä.

Matkamme kulki aina Nordkappiin asti, eli ei siitä pohjoisemmaksi olisi pyörällä päässykään. Nordkapp oli tietysti täynnä saksalaisia. Eräs germaanimotoristi intoutui kannipäissään ajelemaan ympäriinsä näköalapaikan kivikossa. Useita kertoja hurjasti kaatuiltuaan rojautti mies pyöränsä vasten maapallo-muistomerkin kivistä jalusta, kavuten itse sen päälle hoippuroimaan. Ihmisten paheksuvista ilmeistä päätellen "hurjapää" teki hallaa jalolle harrasteelle. Humalaisen tuurilla pyörä ei kärsinyt vakavampia vaurioita, koska samainen kaveri nähtiin myöhemmin lauttarannassa.

Nordkappista matka jatkui Hammerfestiin. Ensimmäinen moottoripyörä joka Hammerfestissa tuli vastaan – oli kerhoisi Saarenheimo! Ensitöikseen hän ystävällisesti sanoi meille: "Kui helvatissa tekin ootte teanne eksyneet?" No maapallohan on niin pieni.

Hammerfestista tie vei Altaan ja sieltä takaisin Ivaloon. Kotimatalla Sodankylän jälkeen tuli vielä kolautettua poroa senverran, että katteesta sai kaviella melkoisen tukun karvoja. Se poro juoksi sekapäisenä metsään ja itsekin sentään säilyin pystyssä. Meinasi tulla dramaattinen loppu mukavalle Konktionkierrokselle.

Onko motoristeissakin juppeja ja juntteja?

Jos lukija heti alkuunsa hämmästee, mitä ne jupit ja juntit ovat, hän jättäköön jatkon lukematta. Häntä sopii onnitella, että hän on säästynyt yhdestä aikamme muoti-ilmiöstä, jossa ihmiset jaetaan juppeihin ja juntteihin. Ilmeisesti moni sellainen, jolle kanssaihmissien luokittelun tarve on tärkeä, on hänetkin jompaankumpaan nippuun jo niputtanut, mutta älköön se järkyttävä hänen mielenrauhaansa.

Presidenttimme tunnetussa puheessa nimesi lehtimiehet sopuleiksi: mistä yksi kirjoittaa, siitä kohta toiset perässä. Niinä päivinä kun kokosimme tämän numeron aineistoa, eräs maan valtaehdistä niputti kansanedustajia juppeihin ja juntteihin. Ihmeellistä kyllä, puoluerajoilla ei ollut mitään merkitystä, kumpaakin lajia löytyi joka puolueesta: oikealla ei ilman muuta olla juppeja, eikä ääriavasemmalla juntteja, eikä edes landelaisessa keskustassa samaa lajia.

No jos nyt jupeista ja junteista tietämätön on kuitenkin lukenut tähän saakka, olkoon toimittajalla velvollisuus hiukan raottaa näiden uudissanojen ja uudisluokitusten merkitystä. (Mikäli hän sitten itsekään on tajunnut, mistä tässä oikein on kysymys). Oikein arvovaltaisten yhteiskuntatieteilijöiden taholta on väitetty, että teollistunut, kehittynyt maailma on jakautumassa kahteen ihmisluokkaan. Jupit ovat yhteiskunnan näkyvä ja menevä ihmisryh-

mä, englanniksi Young – Urban – Professional. Nuori – kaupunkilainen – koulutettu: kaikessa elämäntavassaan aikaansa ja sen muotia seuraava, huoliteltu menevä mies tai nainen. Juntti on arkisemman työn ja elämämpiirin ihminen, jähmeämmin muotia seuraava, hänkin voi suosia ja ilmentää tiettyjä tyylejä, mutta se ilmaiseksikin hänet juttiksi. Ero juppien ja junttien välillä ei sentään ole niin suuri kuin aikoinaan Rooman valtakunnassa patriisien ja plebeijien.

Juppi- ja junttiverailusta intoutunut lehdistö on jo ehtinyt tyypitellä kulu- tustottumuseroja. Tietyt automerkit, kaljamerkit, makkarat, sininen maito yms ovat etupäässä juppien tunnuksia. Jonkun tietyn auto- ja farkkumerkin suosiminen ilman muuta leimaa miehen juttiksi, olisi hän kuinka koulutettu tahansa: hänellä ei ole jupin tyylijutua! Nyt sitten tämän johdattelun jälkeen vihdoin asian tytimeen: kysymme lukijoiltamme mitkä ovat moottoripyöräilyssä jupin ja juntin piirteet? Emme missään tapauksessa kysy tätä tosissamme, sillä pääosa matkamotoristeista on väkeä, joka haluaa rikkoo tyypittelyjä ja tavanomaisia tabujakin, siis olla vapaita luokittelusta. Mutta voisi olla mukavaa luettavaa erilaiset kommentit ja luokittelut, joilla motoristit jaottelisivat itseään ja toisiaan juppien ja junttien karsinoihin. Olisiko turbomotoristi

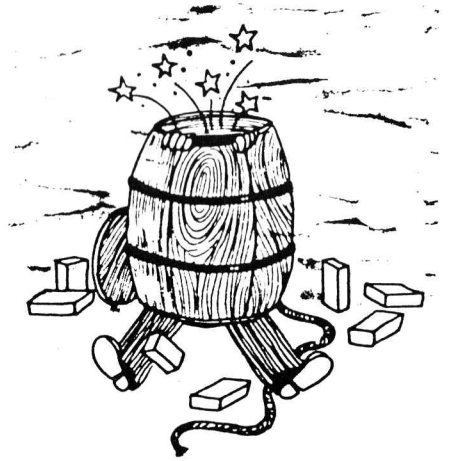
”Anon kunnioittaen”

Tämä on kertomus eräästä rakennustyömiehestä.

Miehen tehtävänä oli tiilien siirtäminen kaksikerroksisen talon katolta alas. Tunti työn aloittamisen jälkeen tapahtui onnettomuus ja mies joutui sairaalaan. Työnantaja vaati miestä kirjoittamaan selonteon tapahtumasta. Se kuului näin.

”Ajan säästämiseksi kiinnitin katolle parrun, jossa oli väkipyörä. Pyörän yli vedin köyden ja köyden toiseen päähän sidoin tynnyrin. Vedin tynnyrin ylös ja kiinnitin köyden toisen pään läheiseen puuhun. Kiipesin katolle ja täytin tynnyrin tiilillä.

Tämän jälkeen laskeuduin alas ja irroitin köyden puusta laskeakseni tynnyrin alas. Valitettavasti tynnyri oli mi-



nua painavampi ja yllättäen vetäisi minut ylös.

Pidin kiinni köydestä ja puolivälissä rakennuksen seinää törmäsin alastulevaan tynnyriin, joka iski rajusti vasempaan olkapäähäni.

Matka jatkui ylös huipulle, jossa iskin pääni parruun ja sormeni joutuivat väkipyörän ja köyden väliin. Kun tynnyri iskeytyi maahan, sen pohja irtosi. Tiilet levisivät maahan ja koska nyt olin painavampi kuin tynnyri putosin lujaa maahan.

Putouksen puolivälissä törmäsin ylös tulevaan tyhjään tynnyriin, joka aiheutti useita ruhjevammoja.

Pudottuani maahan asti, loukkasin itseni teräviin tiilensärmiiin ja menetin ilmeisesti tällöin malttini, koska irrotin otteeni köydestä. Otteen irrottua ylösnoussut tynnyri putosi päähäni ja heräsin sairaalassa.

Anon kunnioittaen sairaslomaa”.

Eero

Fresh Car – tee selvä päätös liikenteessä

Valtaosa kohderyhmästä on tavoitettu.

Nuoriin kohdistettu valtakunnallinen liikenneraittiuskampanja Fresh Car on kahden ensimmäisen kuukauden aikana tavoittanut valtaosan kohderyhmästä. Kampanjatoimikunnan tavoite toiminnallisuudesta, toiminnan viemisestä nuorten luokse, on toteutunut.

Kouluihin suunnatut opetusaineisto ja liikenneraittiuksunnit keskitettiin pääosin 17–20 -vuotiaisiin lukioissa ja ammatillisissa oppilaitoksissa. Vastanotto on ollut innostava ja myönteinen. Tuntien ja erilaisten tapahtumien yhteydessä on jaettu asiaesitteitä ja tarroja satojatuhansia kappaleita.

Liikenneraittius on kampanjan merkeissä ulotettu myös 1400 autokouluun, joissa kevään kurseilla on tavoitettu

suuret nuorisoryhmät. Lisäksi puolustusvoimat on kouluttajiansa välityksellä toteuttanut kampanjan kaikissa joukko-osastoissa. Puolisensataa järjestöä on soveltanut kampanjaa omien toimintojensa puitteissa.

Kampanjatoimikunnan tuottama elokuva Vain promille on yli puolenatoistasatana filmi- ja videokopiona pyörinyt tuhansissa tilaisuuksissa. Tietoisuutta TV:ssä ja alkupalat elokuvateattereissa sekä lehti-ilmoittelun ja -kirjoittelun ovat tehneet kampanjaa yleisesti tunnetuksi.

Läänien työryhmät ovat tempaisleet näkyvin tapahtumin ja koordinoineet kunnissa tapahtuvaa toimintaa. Läänien erikoisolosuhteet on pyritty ottamaan huomioon.

**Tule mukaan
yhteispeliin liikenteessä.
Sinulla on nyt vapaus ja vastuu.
Sinulla on paljon pelissä.
Tee siksi
selvä päätös liikenteessä.
Tee se ajoissa.
Vastuu päätöksestä
kuuluu vain Sinulle.**



Lapin läänissä "valjastettiin" kampanja-auto poikkeamaan kaikissa läänin kunnissa. Maaherran vetoisuus oli saanut kuntiin virallisuuksien oheen runsaasti erilaisia tapahtumia. Oulun läänissä toteutettiin kunta- ja aluekohdaisia nuorten liikennekilpailuja. Raitiuslautakunnat ovat olleet mukana myös poliisien ratsioissa ja ravintolailloissa. Oulun läänissä, ja myös eräissä muissakin lääneissä, tempaistaan lisäksi vesiliikenteen merkeissä.

Keski-Suomessa ovat erityisesti moottorinuoret olleet liikkeellä kampanjatunnuksin. Petäjäveden Motocross-team on tilauksesta järjestänyt liikennetapahtumia läänin kunnissa, joissa eri ikäiset ovat saaneet kokeilla tietojaan ja taitojaan. Tilaisuudet ovat huipentuneet näytösajoihin. Jämsässä on järjestetty mittavia Fresh Car -ajoja ja kilpailuja.

Uudellamaalla lääninhallituksen ja Helsingin seudun raitiuslautakuntien toimesta tempaistiin Vantaan Ruskeasannan MM-motocross -kisoissa. Valistustelta toimintoihin sai hyvän vastaanoton.

Turun ja Porin läänin kunnille järjestettiin tehokas tiedotus ja koulutus ennen kampanjaa. Kunnissa tapahtuva toiminta on tarkoin ennakkoon suunniteltu. Turussa tempaukset huipentuivat mittaviin tori- ja Aurajoki-tapahtumiin kulkueineen ja kilpailuineen.

Hämeessä toiminta yhdistettiin useampivuotiseen Häme-projektiin. Liikenneraittiusasia tulee keskitetyksi esille juhannusajonliikenteessä. Tällöin "miehitetään" mm. huoltoasemat keskusteluja ja aineiston jakelua varten.

Myös Itä-Suomen lääneissä on ollut näyttäviä avauksia, joista Joutsenon Myllymäen hiihtokeskuksessa järjestet-

ty tilaisuus oli yksi suurimpia teematailaisuuksia kampanjassa.

Kunnista yleensä kerrotaan, että koulutuntien pito sujui suunnitelmien mukaisesti. Niissä voitiin tavoittaa juuri oikeat ikäryhmät. Aineistomääriin toivottiin useissa kunnissa lisäystä. Kunnissa kampanja synnytti runsaasti erilaista toimintaa joko liikenteen tai nuorisovuoden merkeissä. Toiminta jatkuu kampanjan merkeissä vielä kesäkuun ajan ja jatkuu osin kesän aikana vesiliikenteen merkeissä. Syksyllä kampanja jatkunee vielä paikkakunnittain koulutuntien muodossa.

Heinäkuun tieliikenteessä 47 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai heinäkuun tieliikenteessä surmansa 47 henkilöä. Vuoden 1984 vastaava luku oli 46. Vuosien 1982–1984 heinäkuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 53. Tammiheinäkuun aikana kuoli liikenneonnettomuuksissa yhteensä 253 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai surmansa 262 henkilöä.

Loukkaantuneita oli heinäkuussa ennakkotietojen mukaan 1176 edellisen vuoden luvun ollessa 1025. Onnettomuuksia tuli poliisin tietoon 3678, kun viime vuoden vastaava luku oli 3377. Tammiheinäkuun aikana tuli poliisin tietoon yhteensä 22 137 onnettomuutta, joissa loukkaantui 5314 henkilöä. Vastaavana aikana viime vuonna on-

nettomuuksia oli 22 626 ja niissä loukkaantuneita 5511.

Heinäkuussa surmansa saaneista oli miehiä 36 ja naisia 11.

Heinäkuun liikenneonnettomuuksissa surmansa saaneista oli autonkuljettajia 14 ja -matkustajia 10. Jalankuljijoita kuoli 2, polkupyöräilijöitä 9, moottoripyöräilijöitä 6 ja mopoilijoita 6.

Kuolleista oli 25-49-vuotiaita 17 ja 65-vuotiaita tai vanhempia 4. Ikäryhmään 50-64-vuotiaat kuuluu kuolleista 3 ja ikäryhmään 15-24-vuotiaat 15. Ikä-

Elokuun tieliikenteessä 46 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai elokuun tieliikenteessä surmansa 46 henkilöä. Vuoden 1984 vastaava luku oli 47. Vuosien 1982-1984 elokuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 48. Tammi-elokuun aikana kuoli liikenneonnettomuuksissa yhteensä 299 henkilöä. Viime vuoden vastaavana aikana sai surmansa 309 henkilöä.

Loukkantuneita oli elokuussa ennakkotietojen mukaan 1290 edellisen vuoden luvun ollessa 1084. Onnettomuuksia tuli poliisin tietoon 3843, kun viime vuoden vastaava luku oli 3483. Tammi-elokuun aikana tuli poliisin tietoon yhteensä 25 980 onnettomuutta, joissa loukkaantui 6604 henkilöä. Vastaavana aikana viime vuonna onnettomuuksia oli 26 109 ja niissä loukkaantuneita 6595.

ryhmässä 0-14-vuotiaat kuoli 8 henkilöä.

Eniten uhreja heinäkuun liikenteessä oli Turun ja Porin läänissä, jossa sai surmansa 11 henkilöä. Hämeen läänissä oli kuolleita 8.

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.

Elokuussa surmansa saaneista oli miehiä 29 ja naisia 17.

Elokuun liikenneonnettomuuksissa surmansa saaneista oli autonkuljettajia 15 ja -matkustajia 6. Jalankulkijoita kuoli 10, pyöräilijöitä 11, moottoripyöräilijöitä 3 ja mopoilijoita 1.

Kuolleista oli 25-49-vuotiaita 11 ja 65-vuotiaita tai vanhempia 17. Ikäryhmään 50-64-vuotiaat kuuluu kuolleista 4 ja ikäryhmään 15-24-vuotiaat 8. Ikäryhmässä 0-14-vuotiaat kuoli 6 henkilöä.

Eniten uhreja elokuun liikenteessä oli Hämeen läänissä, jossa sai surmansa 11 henkilöä.

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

Synkkä yksinpuhelu eli animaallinen haastattelu

— Niin että tämä oli jo toinen samanlaatuinen kuolemantapaus teillä ja lyhyen ajan sisällä?

— Kyllähän se niin on. Toissa kesänä kuoli ensimmäinen vaimoni ja nyt sitten tänä keväänä nuorin tyttäremme, siis tästä viime talven sarjasta tarkoitan.

— No miltä se tuntuu?

— Ajatelkaapa itse miltä se tuntuu! Kyllähän niitä vaimontapaisia meikäpoika nyt vielä jostain kiinni saa. Ja mukavahan se on noita lapsosia laittaa, ainakin näin isän näkökulmasta katsoen — heh-heh, mutta en minä oikein tiedä...

— Mitä ette tiedä?

— No kun minä sitä vaan että onko se meikäläisen suku sitten vaan niin olemattoman vähäarvoista että tuon ihmisen suvun liikkumisen takia ollaan vallan alistetussa asemassa ja ainaisesa hengenvaarassa. Ja tarpeellisilla asioilla sitä meikäläinenkin liikkuu, haluan vaan korostaa.

— Ka olisiko vielä jokin esimerkki vaikkapa?

— On! Kävin tässä kolmatta viikkoa sitten tuolla Kätkäsalon puolella serkkuni Matvein pesuetta tapaamassa. Sama oli murhe sielläkin, toinen poika meni edellisenä syksynä, nyt kesällä toinen, rekan alle molemmat öiseen aikaan. Että jos vaan tätä tahtia jatkuu

niin kohta emme ehdi laittaa niin paljon jälkikasvua kuin mitä liikenne ja pyssyihmiset tätä heimoa niittää lakoon. Tuolla Velkuan saaristossa muuan entinen toimittajarotkale ampui kaksi meikäläistä — avioparin — asunnon portaille kesken syksyisen päivärupeman ja laati vielä kerskailevan sävyisen jutun murhateostaan Hesarin. Kotikaksioon tappamatta jäänyt poika oli yrittänyt purra sitä rotkalletta sormiin mutta ei ollut yltänyt ikävä kyllä kuulemma.

— Jopa on esimerkkiä kerrakseen!

— On-on! Mutta saanko vielä hiukkasen jatkaa. On niitä viisaitakin meikäläisiä. Kas pikkuserkkuni joka asuu — tai asui Orjatsalon asumalähiön takametsissä! Ne tekivät viisaasti, koko sakkii vaelteli vähin äänin elokuussa ison naapurin Karjalaan. Siellä ei ole auton autoa koko laajassa tasavallassa, sen sijaan pysäköintipaikkoja on tai olisi jos tehtäisiin. Kummallista että paikan nimi on autonoominen tasavalta, mutta ei ole autoja! No hyvä se vaan on! Jokunen mossukka ja kaalikemssu siellä vaan ajelee ja niissä on niin kova meteli että sen aina kuulee ja ehtii alta pois hidasjalkaisempikin meikäläinen. Telaketjupelejä joskus ajelee metissä. On se serkku pikkunen sieltä jo pistänyt tuohon naapuriin postikortinkin jossa oli Vileenin kuva, sa-

Kun auto palaa

Jos kärrysi ei ole kunnolla vakuutettu voi olla syytä yrittää sammuttamistakin. Tässä eräitä ohjeita.

Autoja saa kaupasta uusia rahalla, palovammat ovat ilkeitä ja hitaita paraneamaan. Joten mieti hiukan mitä teet, kun palaa!

Harva meistä on ollut paikalla, kun ajoneuvo palaa. Olemme nähneet elokuvassa kuinka auto syöksyy rotkoon – syttyy palamaan – räjähtää. Näin käy vain elokuvassa. Muista, että Suomessa ei ole tiedossa ajoneuvopaloa, jossa olisi tapahtunut räjähdystä. Tämä on myös osoitettu käytännön koeksissa. Bensiinitankissa oleva polttoai-

ne palaa täyttöaukon suulla, ja tankin ulkopuolella oleva lämpö pitää huolen siitä, että kaikki bensiini varmasti höyrystyy. Bensiinitankissa on vain bensiinistä tulevia kaasuja. Happea siellä ei ole eikä sitä sinne mistään pääse eli räjähdystä tankissa ei voi tapahtua. Bensiini palaa kyllä, mutta vain tankin ulkopuolella. Kun tämä on selvitetty, voidaan ryhtyä ajattelemaan, miten toimia ajoneuvopalon sammuttamiseksi.

Oikosulku sähkölaitteissa

Oikosulun aiheuttamalle palolle on tyypillistä savun muodostus ja palon eteneminen hitaasti sähköjohtoja pitkin. Akun irroitus virtapiiristä pysäyttää tavallisesti palon. Jos akun kaapelienkää ei muuten saa irti, niin käytä mitä tahansa 'kättä pidempää'. Pyri irrottamaan aina maajohto eli – napa. Mikäli palo ei akun irroituksen jälkeen pysähdy, käytä sammutinta. Jos palo on kojelaudan alla olevissa johtimissa, eikä se pysähdy akun irroituksen ja sammuttimen käytön jälkeen, sulje auton ovet ja ikkunat. Palo ei etene, kun happi loppuu.

no. Hyvin ne on kuulemma viihtynyt, eikä ole kuulemma moottoripyöräkään luonnonrauhaa särkemässä. Jaa — yhden Vostokin ne oli nähneet josain kauppalan kaatopaikan syrjällä ja se oli ollut rikki, se Vostokki.

Katkelma liikenneturva-aiheisesta haastattelussa Lehdestä Salonseudun Sanomat (sitoutumaton, ilmestyy viikottain Metsälässä)

Haastateltavana Markku Mäyrä haastattelijana toimitusarjoittelija Simo Siilivaara.
Copyright Motoristi 1983

Bensiinipalo

Tavallisesti bensiinipalo saa alkunsa polttoaineputken irtoamisesta tai kaasuttimen bensiinivuodosta. Palo syttyy nopeasti ja kun avaat konepeltiä hulmahtavat liekit. Moottoritilassa olevan bensiinipalon sammutus onnistuu parhaiten sammuttimella. Talvella lumi on hyvä sammuttaja ja vettäkin voit käyttää.

On turhaa yrittää lapioida moottoritilaan hiekkaa, sillä niin paljon sitä et kuitenkaan tienpenkasta saa, että palo sammuisi. Samaten huovan käyttö ei auta, sillä moottoritilassa käy veto. Ilma kulkee kuitenkin säleikön kautta, vaikka yrität sen yläkautta huovalla tukkia. Sitäpaitsi autossa mukana olevat huovat ovat yleensä keinokuitua, joka sulaa nopeasti ja vaikeuttaa vain paloa. Mikäli sammutinta, lunta tai vettä ei ole, on yleensä parasta bensiinipalon kohdalla sulkea konepelti, jolloin palo todennäköisesti sammuu parhaiten. Yritä saada apua ohitulevilta, ja jos ei ketään ole, lähde hälyttämään palokuntaa.

Kolaritilanteessa syttynyt auto

Kolarin yhteydessä syttynyt ajoneuvon kohdalla ihmisten pelastaminen on tärkeintä. Muista ensisijaisesti huolehtia loukkaantuneista, toiseksi varoittaa muuta liikennettä ja kolmanneksi hankkia ambulanssi, poliisi ja palokunta paikalle. Vasta tämän jälkeen on sammutustoimenpiteiden aika. Jos autot ovat kiinni toisissaan ja palavat, on paras yrittää saada ne erilleen ja sammuttaa sitten.

Sammuttimen käyttö

Edellä muutamia tavallisia autopalon tilanteita. Kuten huomaat on asiallinen käsisammutin se, jolla voit turvata oman ja toisten omaisuutta palon syttyessä. Auton moottoritilan paloisissa aloitetaan sammutus siten, että ensin sammutetaan mahdollisesti maassa oleva palo. Tämän jälkeen avataan konepelti varoen pistoliekkiä. Sammutussuihku on kohdistettava suoraan palopesäkkeeseen ja heti kun palo on sammutettu katkaistaan suihku. Varaudu siihen, että palo voi leimahtaa uudelleen.

Seuraavassa lyhyesti vielä miten toimia, jos havaitset savua tai savun hajua tai näet tulta.

— Pysäytä heti auto ja katkaise virta.

— Poistu autosta ja tutki missä palaa.

— Avaa konepeltiä varoen, etteivät liekit tartu vaatteisiin.

— Irroita akun – napa, jos moottorissa ei ole ilmitulta.

— Käytä sammutinta ja muista, että sammutus jauheella ei onnistu muuten kuin suoraan palopesäkkeeseen.

— Lumella voi tukahduttaa moottoritilan palon.

— Vedellä kannattaa yrittää.

— Jos et saa paloa sammumaan, sulje ovet ja luukut. Hanki apua ohikuljoilta tai palokunnalta.

Auto ei räjähdä!

Teksti:
Liikenneviesti 2/1983
(Pohjola-Yhtiöt)

J.N.