

406 000 000 000251
HUUHTANEN REIJO

PALLASTUNTURINKJ 5B7
01280 VANTAA

JOUKKO-
JULKAISU



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 2 HUHTIKUU 1986



KEVÄTAJO

24.—25.5. Posiolla

Kokoonnumme 24.5. aamusta lähtien moottoripyörillä Posiolle Himmerkin lomakylään. Opastus perille.

Majoitumme sähkölämmitteisissä majoissa, pitäen mielessä ”sopu sijaa antaa ja omat makuupussit mukaan” periaatteen. Paikalla baari kohtuullisin palveluin. Ajo on tarkoitettu MP 69:n jäsenille.

Osallistumismaksu 60 mk/hlö joka kattaa majoituksen, saunan ja runsaan aamiaisen.

Ennakoilmoittautuminen PAKOLLINEN maksamalla tilille, PSP-Oulu Ou 660618-1

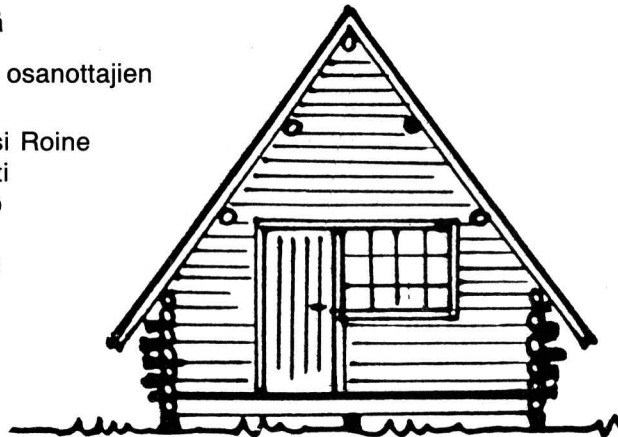
Jussi Roine

8.5. mennessä

Maksulippuihin osanottajien nimet selvästi.

Lisätietoja Jussi Roine
981-223341 koti
981-227801 työ

TERVETULOA!



N:o 2 huhtikuu 1986. 17. vuosikerta
Ilmestyy: helmi-, huhti-, kesä-, elo-,
loka- ja joulukuussa.
Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.
Jaetaan ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69 r.y.:n
jäsenille.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.: hallitus

Puheenjohtaja

Jaakko Laurila
Vierumäentie 9
01450 Vantaa
Puh.k. 90-8726 130

Kerhoisäntä

Pertti Saarenheimo
Ruskeamäki
35100 Orivesi As.
Puh.k. 935-572 45

Päätoimittaja

Aki Oura
Viipurinkatu 7 C 30
00510 Helsinki

Varapuheenjohtaja

Pekka Kuoppala
Muuttolinnuntie 18 A
00780 Helsinki
Puh.k. 90-354 428

Varajäsenet

Guy Wikström (NMR)
Virkatie 2
01510 Vantaa
Puh.k. 90-821 358

Toimittajat

Eero Mikkola
36160 Siitama

Sihteeri Jäsenasiat

Hanna Kinnunen
Koudantie 15 B
00760 Helsinki
Puh.k. 90-381 373

Osku Vaahtera (EAK)

Maratonkuja 6 A 1
01280 Vantaa
Puh.k. 90-302 391

Taavi Hiltunen
Keskustie 52 B 5
35300 Orivesi

Kassanhoitaja Merkit

Pekka Voutilainen
Aallonkohina 4 D 43
02320 Espoo
Puh.k. 90-802 5288

Jouko Mäenpää

Tuomikuja
63400 Alavuu As.
Puh.k. 965-20031

Jussi Pursiainen
Paarnoori
28680 Pori

Jouni Valkeejärvi

Satamatie 1
35700 Vilppula

Kerhon postisiirtotili
numero 426 781-0

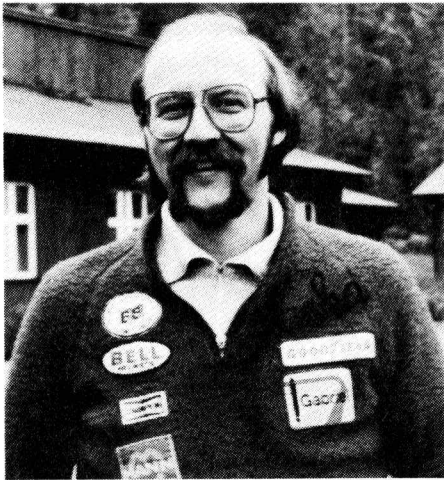
HYVÄT MOTORISTIT,

tiet sulavat ja urat paljastuvat, nopeusrajoitukset ilmestyvät ja me pyöräilijät koe-ajamme uusia koneitamme. Tämän numeron myötä saatte viimeiset viestit Talvirallista ja muista menoista kaamoksen ajoilta voidaksenne iloisina kirmailla kohti kevään ja kesän tapahtumia. Lukekaa ilmoitukset kokoontumisista huolella ja tulkaa ajoissa mukaan.

Huomatkaa, että Kassanhoitaja on muuttanut ja että Puheenjohtajalla on uusi puhelinnumero. Huomatkaa, että keskustelu jatkuu ja uusia teemoja kaivataan. Huomatkaa, että liikenteessä on muitakin kirmailioita. Hyvää ja turvallista ajokauden alkua meille kaikille toivottaa

Aki

PUHEENJOHTAJAN PALSTA



Matkapyöräilyn tulevaisuudesta ja vielä vähän ajoasusta

Matkamoottoripyöräilyn nykytilaa ja tulevaisuutta on käsitelty useissa eri otteissa viime aikoina — viimeksi siitä keskusteltiin ajoasutyöryhmän kokouksessa helmikuussa.

Moottoripyörämaahantuojiin edustaja kertoi Keski-Euroopassa ja Ruotsissa havaitusta suuntauksesta, jossa matkapyöräilyharrastus on ollut laskussa jo useampana peräkkäisenä vuotena. Se ei ole enää muodissa! Onko tämä matkamoottoripyöräilyn harrastaminen todellakin muodista kiinni? Ovatko matkapyöräilyä harrastukseen valitsevat todella niin laumasieluja, että ryhtyvät tähän hommaan vain siinä tapauksessa, että se on muotia? Tai luopuvat siitä, koska se ei enää ole muotia? Tuntuu uskomattomalta, mutta ehkä tässä iässä ei osaa enää katsoa asioita samasta vinkkelistä kuin nyt pyöräilyssä aloittava kuusitoistavuotias. Toisaalta muutkin seikat puhuvat tapahtuneen muutoksen puolesta, kuten matkailuun suunniteltujen pyörämallien väheneminen markkinoilla. Samoin raasereiden ja enduroiden lisääntyminen.

Tähän liittyy voimakkaasti eräänlainen sukupolven vaihtuminen moottoripyöräilijöiden harrastajajoukossa. Samaan asiaan kiinnitettiin huomiota viimeisessä MC-Folket'in pääkirjoituksessa, jossa todettiin tämän päivän piikkikuskiin olevan niitä, jotka ajavat moottoripyöräilyn asiaa muutamaa vuotta kuluttua. Naapurimaassakin kannetaan huolta nykyisen matkapyöräilijäpolven "ukkoontumisesta". Tuulimyllyjä vastaan on turha taistella, mutta jossakin muodossa moottoripyöräily jatkuu, ja siksi on varsin tärkeää huomioida kaikki ne nuoret henkilöt, jotka ovat juuri aloittaneet tai aloittavat moottoripyöräilyn. He ovat tehneet harkitun valinnan, jossa heitä kannattaa tukea. He määräävät moottoripyöräilyn tulevat suuntaviivat ja koko harrastuksen jatkuvuuden tai tuhon. Tämä "piikkipolvi" on nyt avainasemassa.

Miten Sinä suhtaudut heihin?

Kuumana käyneeseen ajoasu keskusteluun ja kirjoitteluun haluan lisätä vielä viimeisimmät kuulumiset työ-

ryhmätyöskentelystä. Moottoripyörärien tuontikauppiaiden, Moottoripyöräkauppiasliiton ja Liikkuvan poliisin edustajilla vahvennettu työryhmä koontui 11.03.86 sopimaan ajoasun kestävyysnormien määrittelyn jatkotoimenpiteistä. Todettiin mm. että tietyt määritellyt kestävyysnormit täyttävä vapaavalintainen ajoasu on tavoiteltava asia. Siis omasta turvallisuudesta välittävälle esim. katuliikenteessä liikkuvalla moottoripyöräilijälle tulisi pystyä tarjoamaan tietyt kestävyysnormit täyttävä vaihtoehto.

Nyt kun viralliset ja epäviralliset lähteet lienevät vakuuttaneita siitä, ettei alunperinkään ollut tarkoitus tehdä tietyt standardit täyttävästä ajoasusta pakollista, haluaisin kommentoida muutamaa lukijakirjeissä esiintynyttä kohtaa. Puheenjohtaja on loukkaantunut käydystä keskustelusta ja salailee asioita. Näin olin käsittäväni joistakin kirjeistä. Loukkaantunut on väärä sana, mutta pettynyt on oikea. Olen pettynyt siihen alatyylisiin ja pohjamutia tonkivaan röhkimiseen, johon jotkut arvostetun kerhomme jäsenetkin ovat vajonneet. Salaillutkin olen sikäli, että kun alustava työryhmäkokous pidettiin 17.06.85, niin uutinen siitä ehti vasta seuraavaan ilmestyvään Motoristiin, joka ilmestyi heinäkuussa. (No. 4/85 sivu 5). Se siitä.

Lopuksi vielä kiitokset onnistuneen Talvirallin järjestäjille!

VETERAANIMOOTTORIPYÖRÄKLUBI ry TIEDOTTAA

1. Klubin puheenjohtajaksi valittiin vuosikokouksessa Hämeenlinnassa 15.02.-86 Jussi Juurikkala.

Jäsenasiat hoitaa

Jukka Sulonen
Aitanporras 13 F 29
019660 Vantaa

Kerholehti Huimapyörän päätoimittaja

Kimmo Alku
Ahdetie 8
01390 Vantaa

2. Suuren suosion saavuttaneet Rompepäivät pidetään Vihannestukkutorin Kukkahallissa 5.4.86 klo 10—15, Työpajankatu 2, Helsinki

5. Veteraanimoottoripyöränäyttely Varkauden Uimahallissa 26.5.86

6. Artukaisten Veteraani-TT 6. ja 7.6.86

Kevätterveisin:

Antti Kärki
Sihteeri
Vipulentie 7
00610 Helsinki

SEURAAVAN NUMERON AINEISTO 28.4.86 MENNESSÄ

TALVIRALLI KATKAISEE MOTORISTIN TALVENSELÄN

Talviralli on monille motoristeille "must", yksi vuoden välttämättömiä kokemuksia ja elämyksiä. Tänä vuonna sen merkeissä viikonloppuun ajeli 120 motoristia, heistä toistakymmentä ulkolaista. Huolto toimi yötä päivää ja työllisti 30 toimihenkilöä. Luonto oli armeliaampi kuin edellisellä kerralla: nyt vain kymmenisen miinusastetta. Lyhyesti määritellen tapahtuman puitteet useimpien kohdalla tuntuivat olleen: mukava oli ajella, vielä mukavampi kohdata, rallissa taittuu motoristilta talvenselkä, kevättä kohti mennään.

"Kavalassa" paikassa kokoonnuttiin

Kontrolli oli Mäntän keskustassa, teltan taustana mahtava kaupungintalo, vastaanottajina Mäntän vireän MC-klubin jäsenet. Siku Leinosen tyylikkäät ajo-opasteet ohjasivat Kavalan tienhaaran kautta Särkilahden leirikeskukseen. Tämä Kavala juttu on suomalaisen THL:n byrokraattisen arvovallan muistomerkki: minkä määräsimme, sen määräsimme. Kuoreveden pitäjän kirkonkylä näet ei tule kai koskaan saamaan omaa tienviitaa. Kun paikalla joskus on ollut nimi Kavala, se TVL:n mielestä tulee siellä aina olemaan ja sinne on valtatieltä kaksi tienhaaraa. (Eipä silti, pari vuotta sitten TVL:n huippuinsinööri valtakunnallisessa lehdessä Amerikanmatkansa jälkeen ehdotti, että Suomenkin maaseudulla valtateiden varsilta "merkityksettömien" paikkakuntien tienviitat ja nimet pitäisi poistaa "liikennettä häiritsemästä"). Kun motoristit sitten saapuivat leiripaikan pihamaalle, oli syytä tuumiskella mikä ihmeen paikka tämä oikein on: pari isoa ja upeaa puupytinkiä, toinen talonpoikaista maakuntamallia, toinen puu-empireä ja yhdellä sivulla ylettömän pitkä aittarivi.

Kuoreveden kirkkoherran pappilahan se oli 1950-luvun alkuun, jolloin pappi sieltä pakeni hiukan suppeammille asuinsijoille (niinkuin papit kaik-



Avantouimari:

Useimmat pistäytyivät avannossa saunanlöylyistä, mutta kuopiolainen Markku Koponen katsoi parhaaksi käydä siellä ennen saunaan menoa.

kialla ovat hylkäämässä upeat vanhat pappilansa), ja Mäntän kaupunki osti talot ja maat leirikeskukseksi. Pellot lykkäävät koivikkoa tai ovat urheilukenttinä, karjahaka upeana puistometsänä. Hieno paikka kaikin puolin talvellakin, mitä sitten kesällä upeine rantoineen onkaan. Telttaleiriä varten oli työnnetty lumet pois jalkapallokentältä ja tämä alue nipinnapin riitti teltoille ja pyörille.



Särkilahden urheilukenttä täyttyi pyöristä ja teltoista. Matti Suoranta kiipe- si maalikeyhysien päälle ja sai alueen suurelta osalta kuvatuksi.



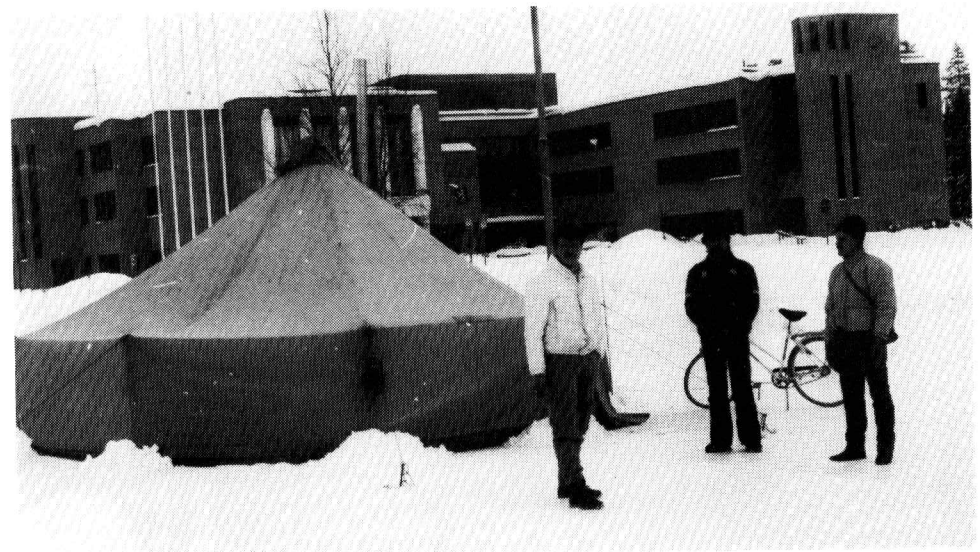
Lähes puolet ilmoittautuneista saapui perjantai-iltana tai yöllä. Loput lauantain iltapäivällä, aamusta ei juuri kukaan. Erikoista oli, että eteläisessä Suomessa oli —22—27 astetta ja Mänttää kohti ajelevat ihmettelivät, kun sää pohjoista kohti mennessä lauhtui kymmeneen asteeseen. Kukaan ei valittanut, kun muistissa oli edellisen talvirallin 35 astetta, pikemminkin joku kai leikkimielellä totesi: olisi se saanut olla vähän talvisemman tuntuista. Myös kuivat ja puhtaat asfaltitiet eivät kaikilta kiitosta saaneet. Hyvin monet ajelivatkin lumusempia sivuteitä, tarkoituksellisesti lisäkilometrejä etsien. Helsinkiläinen Hakalan Reiska koukkasi Porin kautta ja keuruulainen vannoutunut talvimotoristi Jari Turunen ajeli kai kolmen maakunnan sivutiet ennenkuin tavoitti Särkilahteen. Vain nämä pari esimerkkiä todellisista talvirallikävijöistä mainiten, talvimotoristeissa ilmeisesti on samaa suorituskyvykkyyttä kuin Finlandia-hiihtäjillä siinä harrastuksessaan: pistetään kunto (ja pyörän kunto) testiin.



Komentotelta oli kentän päässä ja taaptuman ohjelma selkeästi tolpassa.

Pirkanmaan kontio = porukka remmissä

Kontiorallissa saavutetulla rutiinilla Pirkanmaan matkamotoristien perusporukka uskaltautui runnaamaan talvirallinkin, avustajina muutamia tuttuja kavereita kauempaakin. Puffetin puolen vastaavaksi lupautui Maarit, joka hoiteli saman homman Taavetisakin. Eki Ahola toi mukaan pääasiassa kontrollin hoitajiksi Mäntän MC-klubin porukkaa. Isä-Ahola paikallisena kunnallismiehenä hoiteli suhteita Mäntän kaupunkiin niin taitavasti, että Särkilahden alue, sähköt, auraukset ja 15 mottia polttopuuta saatiin lahjaksi Mäntän kaupungilta. Tamperelaisilla motoristeilla taas on niin hyvät suhteet kaupunkiin, että teltat ja kaminat saatiin ilman vuokraa sieltä, sekä niiden kuivatus teknisen korkeakoulun tiloissa. Serlachiusyhtiö Siitaman Eeron vihjeestä antoi melkoisen määrän tehtaiden tuotteita käyttöön ja palkinnoiksi. Kerhommehan on aina ollut pidättyväinen kerjuussa ja sponsoreiden etsinnässä. Taitaa olla

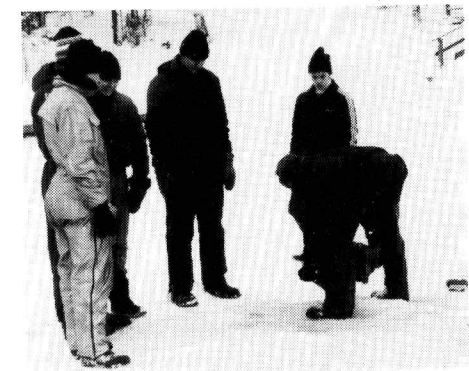


jo niin hyvää mainetta, että talvirallin osaksi tuli todella merkittävää julkista tukea. Silti kustannuksia kertyy ja osanottomaksuilla ei kovin paljon peitetä kuin ruokakulut. Ylikuormitetun sähköverkoston proput paloivat yhtenä ja niitä meni kassallinen, kuten edellisenä talvenakin. Monia ongelmia järjestäjät kokivat kun talviuudessa ollut alue rakennuksineen herätettiin käyttöön. Mutta olipa matkassa porukkaa joka hommaan. Valtaosa porukasta oli nuoria, parinkymmenen molemmin puolin. Uutena maakunnallisen lisänä nuori aktiivi ryhmä Sahalahden motoristeja, jotka hoitelivat mm. pääosan ruokailupuolesta.

Niin rankasti oli toimihenkilö porukka työllistetty, että kun lepovuoro tuli, parissa makuuhuoneessa nukahdettiin heti kun sinne päästiin.

Talvirallin päävastaava nuorisovuoden motoristina lehdessämme esitelty Pekka Kulju on hiljainen ja jämerä nuorimies. Hommat pelasi, eikä ainakaan päälle näkynyt jos paineita olikin. Kerhoisikin saattoi luottaa nuoreen järjestelyporukkaan niin, että käväisi kotonaan aamuyöt nukku-massa.

Talvirallin kontrollin telta oli parkkipaikalla Mäntän komean kaupungintalon edustalla. Tulijoita odottelemassa lauantaiaamuna mänttäläiset motoristit Eino Korkalainen, Timo Salonen ja Kauko Helminen.



Maanviljelijä Pentti Uski puomikairan ja jääsahan kanssa avaamaan uintiavantoa saunarantaan.

Ei ollut huhua, vaan totta, että seuraava talviralli on lähellä itärajaa. Järjestäjät Kai Puhakka ja kumppanit olivat tuntumaa ottamassa.



Puheenjohtaja keskittyy...

Raahelaiset olivat varustautuneet talvimotorismiin omalla puolijoukkueetalla, koksikaminalla, spriikeittimellä, moottorinlämmittäjällä ym. mukavalla.



Tanskalainen sivuvaunukerhoaktiivi Breben Christensen Ringstedistä oli ensi kertaa talvirallissa ja ensi kertaa Suomessakin. Hän oli kontaktinottomatkalla suomalaisiin sivuvaunumotoristeihin ja yhteistoiminnan perusteita ilmeisesti syntyikin. Merkittävin ja maineeltaan rauhallisen sivuvaunukokoontumisen organisaattorina Brebenillä on kontakteja moneen suuntaan ja tuloksena voi olla että sivuvaunuperheiden matkat Suomeen lisääntyvät. Kohdatakseen Suomen arktisen talven mies oli rakennellut sivuvaunuun motorisoidun lämmityslaitteen. Sitä hän ei kuitenkaan nyt ajossa ollut tarvinnut, eikä hän siihen ollut oikein tyytyväinenkään. Ensi talviralliin lupasi tulla ja paremmin lämmityslaittein varustettuna. Toivotti suomalaiset motoristit ja etenkin sivuvaunulliset Tanskaan. Yhteysosoite on Lundegårdsvej 20 DR RINGSTED DENMARK.

MYYDÄÄN

Myytävänä Honda 750 -73, ajettu n. 65 000 km. Huippukuntoinen, sininen alkuperäisväri. Hintapyyntö mk 12.000,—.
Lisäksi myytävänä Suzuki 750 sopiva 4-1 pakoputki mk 500,—.
Soita: 923-73 605

Myydään tarpeettomina kesän ajettut KONI-iskarit. Sopivat ainakin Honda CB 750 K/F -malleihin. Hinta mk 450,— + postituskulut.
Esa Tala, puh. 941-273 519



Napakelkka eli hoijakka

Pirkanmaalaiset ovat sitä mieltä, että mp-kokoontumisiin pitää toteuttaa uusia ideoita. Angelin Kontioon hommattiin telttasaunat, talvirallin ikivanha suomalainen talvihuvi napakelkka eli hoijakka (muitakin nimiä sillä eri puolilla on).

Kukapas sen toteutti jos ei monitoiminen putkimies Pekka Salmi metallimies Markku Grönlundin kanssa, tekijät ovat esillä kuvassa.

Iltahämärissä pidettyyn kelkkakiisaan ilmoittautui 7 joukkuetta. Oli hauskaa niin kilpailijoilla kuin etenkin katsojilla. 7 metrin puomilla ja voittajaryhmän 43 sekuntia 10 kierrosta kelkan nopeudeksi tuli noin 40 km/h. 10 kierrosta muuten näytti, että huimausta koki yksi ja toinen pyöritettäväkin kuin pyörittäjäkin, varsinkin jos huimausta oli päässä jo vähän ennestään. Kuvassa on vauhdissa Kotkan Protowayn joukkue. Järjestäjien idea jäätiestä Mäntästä Särkilahteen ei onnistunut, kun uhkureijät työnsi jäälle vettä ja talven lumi on sellaista, ettei se kunnolla kovetu.



Palkittujen joukko. Serlachiuksen tuotepaketin saivat kaikki ulkolaiset osanottajat ja parhaat kelkkakisaryhmät.



Talvirallitilastoa ja palkitut

Osallistujia yhteensä 110.

Ulkolaiset:

Martin Held
Roland Norton
Rolf Jansen

Kaikki Saksan Liittotasavallasta

Preben Christensen
Tanskasta

Rune Hummeltang
Niils Kristian Nicolaysen
Johan Martinsen
Kaikki Norjasta

Svante Ericson
Veli-Matti Hietala
Aulis Horttana
Kauko Komulainen
Kaikki Ruotsista

Kotimaan pitkämatkalaiset:

Leila Pörsti, Kuusankoski

Pentti Asukas, Raahe
Keijo Hautala, Raahe
Miguel Garcia Carne, Oulainen
Esa Palokangas, Raahe

Villikelkkakisa, 10 kierrosta

1. Kuusankoski	43,9 sekuntia
2. Karstula	45,6 "
3. Raahe	45,7 "
4. Protoway	47,6 "
5. Protoway	47,8 "
6. Karjala	49,4 "
7. Klaukkala	53,1 "
8. Norge + Sverige	55,1 "

Kilpailun ulkopuolella järjestäjät
43,8 sekuntia, ME

TALVIRALLI 1986

Kuvat: Matti Suoranta
Eero Mikkola
Petri Lindgren





MYYDÄÄN

Vega-25 lujitemuovirakenteinen purjeverene, **S/Y HELMI.**

Täysin varustein, katsastettu ja rekisteröity vuonna 1985.

Hintapyyntö mk 75.000:—

Huom: syväys vain 1,20 m, eli sopii sisävesillekin.

Lämpiä tietoja: **Seppo Ikonen,** Eura Kauttua.

Puhelin kotiin 938-52 628,
työhön 938-70 300

Vene nähtävänä Uudessakaupungissa sopimuksen mukaan.





Masokistien markkinat eli mennään hiljaa talviralliin



Matkalla jonnekin ja jostakin pois.

Erään määritelmän mukaan maailmassa on sata lajia hulluja ja sen lisäksi moottoripyöräilijät, joista löytyy useita kymmeniä alalajeja. Näistä pahimmanlaatuisia ovat ne, jotka harrastavat talviajtoa ja varsinkin matkailua. Pitääkseen touhussa jonkinlaisen järjestykseen, on MP 69 ottanut tavaksi koota heidät Talviralliin keran vuodessa, jolloin heidät on helpompi laskea.

Sinnehän sitä piti minunkin lähteä ja suuressa näppäryydessäni onnistuin houkuttelemaan kaksi kaveriani mukaan tälle hausalle matkalle. Perjantaina aamuhämärissä olimmekin sitten lähtöpuhissa Caiuksen luona ja onnistuimme herättämään suurta hilpeyttä viereisen rakennustyömaan porukassa. Muutamat tosin esittivät epäileviä kysymyksiä, olemeko aivan viisaita kun lähdemme

reissuun moottoripyörällä talvella. Tuollaisiin kysymyksiin ei voi oikein keksiä vastausta, joten ohjastimme ajokit tien päälle, Lasse ja Caius MZ merkkisellä urospyörällä ja minä kauuniilla Cetsillääni.

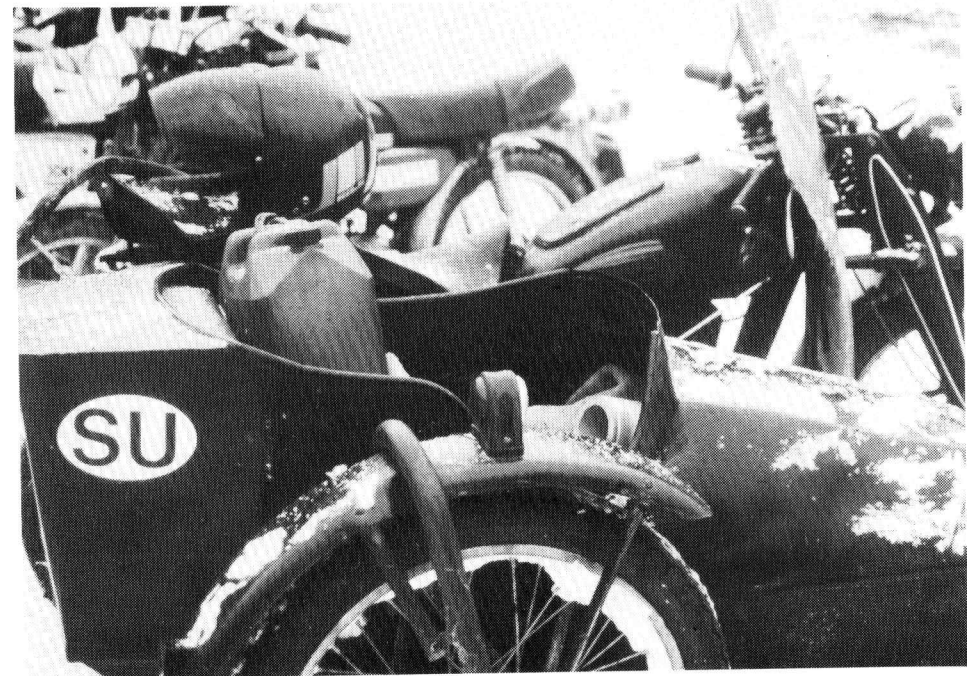
Siitähän sitä pikkuhiljaa alkoi matka joutua, mitä nyt ajolasit jäätyivät alkumatkasta noin viisi kertaa peräkkäin. Ensimmäisellä taukopaikalla totesimme yhteen ääneen ettei palele sitten ollenkaan, ja että hampaiden kalina johtuu aivan muista syistä. Caius, joka istui kyydissä, totesi, ettei hirvitä ollenkaan, kun visiiri on umpijäässä eikä näe seurata liikennettä ja sen tapahtumia. Muutamille kyselijöille jouduimme selostamaan matkamme syvintä olemusta ja vastamaan peruskysymykseen: "Eikös tuo ole kylmä kyyti ja epä mukavakin näin talvella?". No, niinhän se on.

Pyörät toimivat koko matkan epäilyttävän hyvin, mitä nyt Cetsi välistä yritti kieltäytyä käynnistymästä, mutta pienellä uhkailulla ja lahjomalla se suostui starttaamaan. Pari kertaa kävi mielessä ajatus Tsekkoslovakian kansallislaulusta, joka on kyllä varma konsti Jawan tai Cetsin oikkuihin. Tunnettu tosiasiahan on, että kuullessaan synnyinmaansa kansallislaulun ne päästävät isänmaallisen pärpätysten ja sinisen sauhun.

Usean tunnin ja noin kolmen teeliträn jälkeen saavuimme Mänttään ja suoritettuaamme eräitä tarpeellisia hankintoja kurvasimme kontrollipaikalle. Ihmetelyämme siinä vähän aikaa ja kyselyämme tärkeimmät asiat läksimme ajelemaan kohti varsinaista rallipaikkaa. Siellä olikin kerhoisi vastassa melkoisen iloisena saapumisestamme. Oli kuulemma epäillyt ettemme tulisi ollenkaan, mikä ei nyt tietysti täysin aiheeton epäily ollutkaan.

Paikalla oli jo muutamia ulkomalaisia ja pari suomalaista, joten olimme ensimmäisten tulijoiden joukossa. Seuraavana ohjelmanumerona oli majoittuminen ylellisiin teltoihin. Meitä tosin hiukan huolestutti uima-altaan puute, mutta tämä ongelma kyllä korjaantui lauantaina. Samaan teltaan majoittui kolme saksalaista, josta oli se hyvä seuraus, että sai hiukan harjoitella kielillä puhumista. Germaaneilla oli matkassaan erinomaisen hyvää maksamakkaraa, joka lisäsi kummasti kielitaitoa ja sanavarastoa. Tosin siinä oli outo sivumaku, muistutti hiukan rommia, mutta jos purkissa lukee maksamakkaraa, niin uskottavahan se on.

Mistähän kaukaa pojat ovat tulleet?



Siinähan se perjantai-ilta sujui mukavasti jutustelun ja kuuntelun merkeissä. Kuulimme juttuja -85:n talvirallista, jossa oli kuulemma ollut niin kylmää, että bensakin melkein jäätty tankkiin.

Porukkaa valui paikalle illan ja yön mittaan, ja välillä joukosta löytyi tutumpikin naama. Kun olimme aikamme osallistuneet Bacchus-jumalan palvontamenoihin siirryimme nukkuamaan lämpimään teltaan, jossa unentuloa auttoi huomattavasti kipinävartion kolistelu kaminan kanssa.

Lauantai-aamuna heräsimme hirvittäväan kolinaan: lumihiutaleet kolahtelivat teltan kattoon. Totesimme vain, että olipa hyvä ettei ollut kesä, olisivat vielä linnutkin karjuneet. Aamutoimien ohessa oli mukavasti aikaa tutustua paikkaan, porukkaan ja kalustoon. Ja kylläpä siinä riittikin äkinäiselle ihmettelemistä.

Keskuslämmitystä ihmettelemässä.



Paikalle näytti kerääntyneen noin puolet Suomen itäpyöräkalustosta ja sivuvaunulaitteista. Kaikkein eksootisimmalta vaikutti kuitenkin Caferacer Ducati kiviperällä, chopattu jytäjammu ja norsuKawa soolopyöränä. Varmaankin hauska ajettava, jos sattuu olemaan kymmenisen senttiä irtolunta. Saksalaiset ja ruotsalaiset olivat varautuneet kiitettävän hyvin talviajoon. Parista ruotsalaissivaria löytyi jopa keskuslämmitys. Lämmönvaihtimet pakoputkissa ja sieltä kuumaa ilmaa letkuilla käsille ja kypärään.

Ennen Talvirallia olin nähnyt kauhajan painajaisen, jossa Jörgen Mandell halusi vaihtaa kauniin Cetsini kahteen muovikassilliseen kaikenlaisia merkkejä. Jörgen tosin totesi heti naurukohtauksesta toivuttuaan, kerrottuauni unen, että olin yliarvioinut Cetsini. Sen arvo oli kuulemma vain yksi kassillinen merkkejä.



Hups! Nyt putoo...

Lauantai-illan kisaksi oli järjestetty napakelkkakilpailu, joka vaikutti sen verran arvelluttavalta, ettemme ottaneet osaa. Ja suureksi hämmästyseksemme kelkka ei irronnutkaan aistaan eikä kukaan pudonnut vauhdissa kyydistä. Loppuillan ohjelma puolestaan oli sitä tavallista niinkuin kokoontumisissa yleensä, joten siitä ei tarvinne kertoa sen enempää.

Sunnuntaina heräilimme jo hyvissä ajoin ja heti käytyämme aamupalalla oli aika pakata kampeet ja lähteä ajelemaan kotia kohti. Cetsi tosin oli hivenen eri mieltä, oli kuulemma niin paljon tsekkiläisiä kavereita, ettei olisi millään suostunut lähtemään. Lopulta se kuitenkin käynnistyi ja kotimatkamme alkoi. Olimme myös sään jumalattaren kanssa hyvissä väleissä: ei tullut räntää eikä ollut hirvittävä pakkanen.

Matkalla ei ihmeitä sattunut, vain vakiokyselet mistä tulossa, minne menossa, eikös ole kylmä kyyti jne. Viimeisellä taukopaikalla mietimme, mikä saa ihmiset lähtemään Talviralliin. Vapaaehtoisesti. Ja jotkut usein. Emme keksineet mitään muuta syytä kuin jutun alussa mainittu.

Rami

**TURVALLISTA
MATKAA!
Toimitus**

KANALTRÄFFEN Tervetuloa

9.—11.5.86

Hallstahammar, Strömsholmin
kanava

Monipuoli Asko Horttana
Puh. 0220-171 58
Vallongatan 2 S-73400 Sverige

KASSANHOITAJA MUUTTI

1.3.1986

UUSI OSOITE:

AALLONKOHINA 4 D 43
02320 ESPOO
PUHELIN 90-802 5288

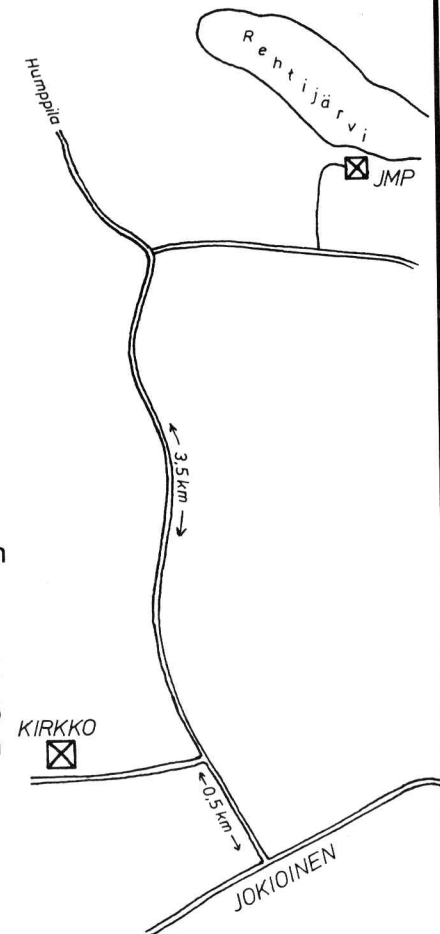
KIRKKOPYHÄ

JOKIOINEN 8.6.-86

- Kokoontuminen Jokioisten kirkon pysäköintialueelle klo 9.30
- Jumalanpalvelus vanhassa kauniissa puukirkossa
- Srk:n tarjoamat kirkkokahvit
- Kirkon jälkeen mahdollisuus osallistua museojuna-ajeluun

Lauantaina saapuville:

- Majoituspaikka JMP:n kerhopaikka "Kotiranta" Rehtijärven rannalla. Seuratkaa Jokioisten keskustasta alkaen valkopunaisia "JMP" opaskylttejä
- Omat teltat ja eväät mukaan!
- Lauantaina iltapäivällä klo 15 alkaen kiertoajelu lähiseudun mielenkiintoisiin kohteisiin
- Illalla saunotaan ja ratkaistaan MP 69:n epävirallinen mato-onki mestaruus



TERVETULOA!!!

Markku Ruohonen
Puh. 916-30891 työ

Keijo Lumme
Puh. 916-83803 koti

SUOJAPUKUKESTELUA

Puheenjohtajalle ja päätoimittajalle

Koetan tässä osaltani pitää keskustelua yllä tuosta nahkapukujäynästä. Perusteluni mielipiteelle on, että milloin suuri raha (lue: vakuutusyhtiöt) suunnittelee jotain tämän tyylistä, ei meidän pidä olla niin sinisilmäisiä, että uskoisimme sen tehtävän vain meidän hyväksemme. Kyllä tarkoitus on vain saada aikaisemmat tappiolliset vakuutusvuodet kerralla pois päiväjärjestyksestä ja porkkana on ollut mahdollinen vakuutusmaksujen alennus. Päätoimittajalle sanonkin, että entäs jos alennus toteutetaan samalla tavoin kuin voin ja margariinin hintaero kun todettiin margariinia kuuluvan enemmän ja voivuori senkuin kasvoi: voin hintaahan ei alennettu, vaan margariinin hintaa korotettiin. (Päätoimittaja vastaa lopussa!)

Niin kauan kuin suuri raha suunnittelee tätä asiaa, on mulla ainakin pelko takapuolella moottoripyöräilyn turvallisuudesta, koska esim. suht' lyhyet työmatkat, asioimis- ja muut pikureissut vastaisuudessa tehdään nahkapuku päällä tai kalliimman vakuutusmaksun turvin. Minulta on mennyt usko virkamiehen vilpittömyyteen ajat sitten enkä aio hikoilla virkamiehen minulle pukeman nahkapuvun kanssa kaupan kassalla. Mutta kuka ostaisi enää käytettyä pyörää multa, sillä silloin kyllä niitä piisaisi.

Halventava ilmaisusi puheenjohtaja, kauppiaiden huolesta on aiheellinen sikäli, että pyöräkauppa romahdaisi ja kaupat sen mukana. Hekin tekevät työtään, ja jäljelle jäävien motoristien palvelut huononisivat. Kuten testistäni ilmenee, en sitten millään usko teidän enkä Hesarin päätöskir-

jeen vakuutteluihin siitä, että pakkoa ei tule, tai olen luulotautinen.

Myös pisti silmään luettelo tahoista, joilta pyydettiin lausunto kyseisestä standardista ja äkkiäkatsoen noin puolet on tavalla tai toisella jäävejä antamaan mielipidettään, joka tietysti jollain tavalla vaikuttaa lopputulokseen. Ei tarvitse paljon arvata, mitä esim. nahkatehtailija on asiasta mieltä.

Myös, anteeksi puheenjohtaja, loukkaantunut sävy tekstissäsi saa minun tässä purkamaan tekstiä. Loukkaannuitko kenties sen takia, että asia tuli julkisuuteen? Senhän piti ilmeisesti olla salainen loppulausuntoon asti, mutta tällaiset asiat pitää olla julkisia, vrt. turvavyö ja kypäräpako, joista puhuttiin pitkään julkisesti ennen käyttöönottoa. Nyt kun julkisuus vihdoin saavutettiin, jouduitte vetämään lausuntopyynnön takaisin, koska jauhot tuli silmille: Nimenomaan tuo salailu on närkästyttänyt minut. Tiesitte jo Kontiossa asiasta. Intiaani sanoisi, että valkonaamalla oli kaksihaarainen kieli. Määräsikö suuri raha, että pitää olla hiljaa?

Vieläkään ei ole julkistettu standardiehdotusta, miksi?

Pelkäänpä, että asia etenee, olivat moottoripyöräjärjestöt asiasta mitä mieltä tahansa, koska lainatakseni erästä kirjaa: ”virkamiehet ovat kuin tuhoamiskäskyn saaneita robotteja.”

Vakuutusyhtiöt pääsevät tavoitteisiinsa vähentää ”Ruotsin malliin” murtumia ja vammoja 30 % vähentämällä moottoripyörien määrää 30 %.

Tämä vähennys onnistuu tekemällä pyöräily mahdollisimman hankalaksi.

Vakuutusyhtiöillä on kyllä tilastoja siitä, miten Suomessa ajetaan kolari. Muistaakseni luin jostain, että kuolonkolareissa ¼ on ollut alkoholin vaikutuksen alaisten, ¼ kortittomien. Luultavasti pienemmissä vammoissa samansuuntainen jakautuma. Miten tämä liittyy nahkapukustandardiin?

En malta olla mainitsematta tuosta ”yhteen hiileen puhaltamisesta” jostain. Mielestäni reaktio on luonnollinen, sillä se olisi luonnontonta, jos me kaiken aikaa taputtaisimme toisiamme selkään silloin kun menee hyvin. Ihmisen perusluonne on se, että hätä yhdistää.

Valitan tätä kirjeeni kirjeeni hyökäävää asua, mutta pyysitte keskustelua ja saitte sitä. Tämä ”keskustelu” alkoi ilmeisesti jo vuosi sitten, kun monen 69:läisen postilaatikkoon tipahti mielipidekysely, jossa lopussa kysyttiin nahkapuvun käyttötottumuksia sekä ehdotuksia turvallisuuden kehittämiseksi. En muista, kuka oli kyselyn järjestänyt.

Tähän loppuun vielä varoittaisin kaikkia virkamiehistä. Niiden moraalilla ei ole äärtä ei laita. P.S. Minä ainakin tiedän, milloin lopetan pääni seinään hakkaamisen.

Markku Suonvirta
Punnanlahdentie 9
54100 Joutseno

HYVÄ KEIJO!

Olenpahan Lumpeen Keijon kanssa (ja monen muun pyöräihmisen) kanssa samaa mieltä tuosta turvapakuhölinästä: EN HYVÄKSY. Mistä histosta kukaan sivullinen voi tietää, mikä milloinkin olisi minulle hyvä ajopuku? (Toim. huom. Teetkö pukusi itse vai ostatko sivullisilta?) Jos saan kassattua Triumppini kesään mennessä, ajan koleat kevät- ja syyskelit ja kuu-

man kesän. Käyn sillä töissä, viina-kaupassa, ralleissa, kavereilla ja ajan yleensäkin niin kauan kuin öljyä ja tuumasta pulttitavaraa piisaa, niin . . .

Tai jos saan joskus uusittua vanhan IC:ni sähköjärjestelmän ja käyn häättämässä lähiseudulta kaikki itikat ja itseään kunnioittavat matkamotoristit, niin . . .

Tai jos saan laitettua kuntoon Husen, joka perkele leikkasi kiinni talvirallista tullessa ja päätän lähteä vähän ”huvimantsailemaan”, niin . . . EN JUMALAUTA sijoita kahtatonna johonkin karkkipaperikuviiseen turvapukuun. EN VARMAAN. Ennen lähdän vaikka Intiaan, niin ei tarvitse edes kypärää. Ei turvapuku saa olla ehto ajamiselle. Sitä paitsi kyllä ihmisten ajovarusteet ovat nykyään hyviä.

Esimerkiksi omaan valikoimaani kuuluu tällä hetkellä: Sinisaloon mantsakuteet metsään, turkishaalarit kylmille ilmoille, maantieverusteisiin kuuluu 2 kokopukua (toinen n. 20 vuotta vanha) ja toppauksista ja nahhan paksuudesta päätellen voisi täyttääkin standardivaatimuksen), lisäksi on kaksi nahkatakkaa ja kahdet nahkahousut (kaikki täysin erityyppisiä) sekä farkut ja amerikkalippu-uikkarit. Ja vielä pitäisi yksi puku hommata. (Miksi? Toim. huom.)

Luulenpa nykyisten varusteiden piisaavan. Enkä sitäpaitsi hyväksy, että muut määräävät, mitä minä laitan päälleni. Kuinka tietynmerkkinen puku sitten turvallisuutta parantaa? Mielestäni huomiota pitäisi kiinnittää enemmän vaaratilanteiden aiheuttajiin sekä niiden välttämiseen.

Sitämukaa kuin pyörien ajo-ominaisuuksia ja teholumemia parannellaan, sitämukaa vaaditaan ajajalta vähemmän valppautta pyörän tekniiseen puoleen. Pyörissä kun on nykyään automaattiset sivutuet, itsestään palauttavat vilkut, bensamittarit ja jos

jonkinlaista varoitusvaloa ja roinaa. Suunta on väärä, sillä mielestäni vaikutus on tylsistyttävä. Brittipyöräilijänä sanoisin öljynpainevalon riittävän. Äärimmäisenä esimerkkinä lienee kaikkien aikojen Pelle Hermannilisaruste: vilkkusummeri! Mielenkiinnolla jäänkin odottelemaan seuraavaa vakiovaruste-ennätystä: herätyskelloa.

Timo Myöhänen
Suomi (vielä)

MUUTAMA SANA MARKULLE

Päätoimittajan asia ei tietysti ole kovin tarkasti ilmaista omia mielipiteitään, sillä tämä on jäsenistön julkaisu ja heidän keskustelufooruminsa. Markku kuitenkin kohdisti eräitä kysymyksiä minullekin, joten vastaan lyhyesti.

Suuri raha-käsite on minulle aika epäselvä, mutta lasken sen piiriin erityisesti mp-kauppiat, maahantuojat ja tarvikemyyjät.

Minun kustannuksistani pyöräilyssä heidän osuutensa on huomattavasti suurempi kuin vakuutusyhtiöiden Nestettä unohtamatta. Voimargariini-asia on mielestäni tärkeämpi esimerkki siitä, miten koko kansa sairastutetaan valtion päätöksellä.

Kun toivoin keskustelua, olin vilpittön. Emme ole saaneet mielestäni keskustelua, vaan asenteita, väittämiä, mielenilmauksia, jotka eivät perustu tosiasioihin tai tietoihin, joita lehti/lehdet ja puheenjohtaja ovat pyrkineet antamaan. Keskusteluun liittyy olennaisena osana kuuntelemisen taito. Se meiltä suomalaisilta usein puuttuu.

Olen edelleenkin vakaasti sitä mieltä, että jos joku vakuutus korvaa ajovarusteeni, otan sellaisen vakuutuksen/varusteet. Tiedän toisaalta kokemuksesta, että vakuutusmaksut myös pakollisen liikennevakuutuksen osalta nousevat joka vuosi. Se on ns. taloustietoa. MP 69:n jäsenenä yritän vilpittömästi toimia kaikin mahdollisin tavoin niin virkamiehiin kuin muihin tahoihin päin siten, että turvallinen ja taloudellisesti mahdollinen pyöräily olisi Suomessa mahdollista.

Lopuksi: puheenjohtaja kuten hallitus ovat vuosikokouksen/jäsenistön valitsemia luottamushenkilöitä. Ellei heidän toimintansa ole tyydyttävää, syntyy luottamuspula ja jäsenistö vaihtaa edusmiehensä. Se on standardi.

Aki Oura
päätoimittaja

MOTORISTIT!

Keskustelu jatkuu. Nyt toivomme myös tarinaa ja mielipiteitä mp-kaupoista ja palveluista ja liikenteestä ja EAK-kursseista.

Toimitus

MYYDÄÄN

Yamaha XJ 750 Seca, vuosimalli 83. Ajettu alle 9000 km. Varttikate ja Denfeld sivulaikut. Käteiskauppa. Lars-Johan Söderholm, puh. 951-22101

Moottoripyörät liian tehokkaita

Liikenneturvan Matti Koivurola (HS 3. 1.) on oikeassa, kun hän tilastollisesti osoittaa, että ajopuvusta on hyötyä moottoripyöräilijän turvallisuudelle.

Ajopuku ei kuitenkaan ole tärkein turvallisuuteen vaikuttava seikka. On monta muuta tekijää, jotka esimerkiksi Liikenneturva voisi mitä pikimmin hoitaa kuntoon.

Nykyisin on jokaisessa alle 125 cm³:n moottoripyörässä yli 20 ja monessa jopa 30 hevosvoimaa. Kun moottoripyörä itse painaa vain 80–100 kiloa, on selvää, että suhde on vaarallinen. Sen lisäksi juuri voimakkaat moottorit ovat kaksi-

tahtisia, jotka likaavat palamattomalla öljyllään luontoa. Lisäksi niiden korkeavärehälyinen ääni aiheuttaa meluhaittoja, joita eivät nelitahtiset moottorit tee.

Onkin aiheellista ehdottaa seuraavaa:

— kaksitahtisten moottoripyörien maahantuonti kielletään.

— kevytmoottoripyörän teho rajoitetaan kymmeneen hevosvoimaan.

— kaikkiin yli 250-kuutioisiin moottoripyöriin on asennettava turvakehikko kuljettajan ylitse.

— vain kilpailumoottoripyörissä sallitaan kaksitahtimoottorit, mutta niiden verotusta on nostettava ainakin sata prosenttia vastapainoksi luontoa turmelevasta melu- ja öljy-asteesta.

— moottoripyörän kuljettajan on käytettävä määriteltyä ajopukua ja pyörän käyttö sallitaan vain vaarallisena aikana.

K. S.
Espoo

Nahkapuku olisi turhan hankala

Parahin nimimerkki Custom (HS 29. 12.), olen kanssasi aivan samaa mieltä. Ihmettyttää mistä nahkapuvun järjetön idea on lähtöisin. Eikö meitä moottoripyöräilijöitä jo rangaista riittävästi perusteettomalla verotuksella ja korkeilla vakuutusmaksuilla? Olisi mielenkiintoista tietää perustelut ehdotukselle ja ketkä asiaa ajavat. Sitä eivät tee ainakaan moottoripyöräilijät.

Kunnon nahkapuku olka-, polvi- ja kyynärtoppauksineen on hyvä nurinajon tapahtuessa, mutta ei se estä luunmurtumia eikä sisäisiä vammoja, jotka kuitenkin ovat vaarallisimpia. Lisäksi moottoripyörän käyttö vaikeutuu ja vähenee huomattavasti, jos jo muuttaman kilometrin työmatkan tai kioskilla käyntiä varten on pukeuduttava nahkapukuun ja ns. turvasaappaisiin.

Ruotsin käytäntö asiasta on oikea. Turvapuvusta on olemassa standardit ja ko. pukua käyttävät saavat tietyn alennuksen liikennevakuutusmaksuista. Ruotsissa puvun käyttöpakkoa ei ole eikä tule, koska siellä on huomattavasti kehittyneempi liikennekulttuuri.

Liikenneturvalta kysyn, että pidätkö moottoripyöräilijöitä niin myöhään puusta laskeutuneina, ettemme tietäisi ja ymmärtäisi omaa parastamme? Ennen kuin teette mitään holhouspäätöksiä ottakaa asioista selvää meiltä, jotka käyttävät moottoripyörää päivittäin hyöty- tai vapaa-ajankäytössä.

XVZ 1200
Vantaa

Turvapuku ei tule pakolliseksi

Nimimerkki Customille (HS 29. 12.) motoristin turvapuvusta seuraavaa:

Tutkimusten mukaan kunnollisella ajovarustuksella voidaan vähentää moottoripyöräilijöiden henkilövahinkoja vähintään yhtä paljon kuin suojakypärällä.

Oli siis hyvin perusteltua kutsua laajapohjainen työryhmä käsittelemään ajoasun standardisoinnin tarpeellisuutta. Työryhmässä ovat olleet mukana myös moottoripyöräjärjestöjen edustajat.

Standardin valmistelu on tapahtunut tavanomaisesti ja mallina on käytetty ruotsalaisia vaatimuksia ja kokemuksia.

Standardiluonnoksesta on pyydetty lausunnot 34 organisaatiolta tai yritykseltä.

Monet standardit tulevat pakollisiksi. Monet taas eivät. Asustan-

dardia ei ole tarkoitettu pakolliseksi. Työryhmässä selvitettiin vakuutusbonusten mahdollisuutta Ruotsin tapaan (alennus 20 prosenttia), mikä sekin näyttää vaikealta.

Standardiehdotuksessa on vaatimukset materiaalien lujuuksille ja polvien, kyynärpäiden ja olkapäiden iskunvaimennukselle. Vanhemmat motoristit käyttävät jo nyt yleensä lähes standardin mukaisia asuja. Nuoremmat sitä vastoin eivät yleensä käytä kunnollisia varusteita, vaikka tarve heillä on suurempi.

Standardilla ei voida millään tavalla vaikeuttaa moottoripyöräilyä. Ajoasu tulee edelleenkin olemaan vapaa, vaikkakin suositeltava.

Matti Koivurova
työryhmän vetäjä
c/o Liikenneturva
Helsinki

Pakkovarusteita voisi määrätä muillekin

Mielipidesivulla on keskusteltu ns. turvanahkapuvun mahdollisesta pakkokäytöstä (mm. HS 29. 12. ja 3. 1.). Ajatus sinällään on ihan hyvä, mutta pakollisuus sen käyttämisestä on epärettava. Ruotsissaan turvapuvun käyttö perustuu vapaaehtoisuuteen, jolloin sen käyttäjä saa alennuksia vakuutusmaksuista. Ottakaamme oppia.

Ajatus, että pitäisi pukea sellainen puku esimerkiksi työ-, kauppa- tai pankkimatkoille on kauhistuttava. Autoilijat voivat asettua motoristin sijaan kuvittelemalla, että heille suunniteltaisiin kypäräpakkoa. Motoristille kypäräpakko on todella hyödyllinen, sitä ei voi kieltää.

Kun luin nimimerkki K.S:n kirjoitusta: (HS 8. 1.) sain kirjoitajasta kuvan että hän ei erityisemmin pidä moottoripyöräistä tai niiden käyttäjistä. Sekä autoissa ja moottoripyörissä, kuten yleensäkin tekniikassa pyritään huipputuloksiin. Korkeat hevosvoimalukemat

ja vähäinen paino ovat yksi nykyajan moottoripyörän myyntivaltti. Nuorille ei usein riitä edes pyörän vakioehto, vaan sitä pyritään lisäämään mm. vapaasti ostettavilla tehoputkilla.

Valinnanvaraa on oltava, sekä neli-että kaksitahtisille löytyvät omat kannattajansa. Mitä tulee kaksitahtisten ilman saastuttamiseen, niin eiköhän noita moottoripyöräiä ole melko vähän verrattuna esim. autoihin. Joko sinä, nimimerkki K.S., ostat autoosi (sikäli kuin sinulla sellainen on) lyijytöntä bensaa? Nimittäin etten enää saastuta luontoa.

Kaksitahtisissa moottoripyörissä on myös äänenvaimentimet, ja mikäli ne ovat kunnossa ei melua synny. Turvakehikkoajatuksesi on sellainen, etten sitä vaivaudu edes kommentoimaan. Jos pelkkä ajaa moottoripyörällä, on paras pysyä kaukana koko vehkeestä.

Moottoripyörissä on myös valot, mikäli et ole huomannut, joten pimeässä ajo sujuu vaikeuksitta. Takertuisit enemmän niihin lukuisiin jalankulkijoihin, jotka tuolla tien pientareella ilman heijastimia kulkevat.

Moottoripyöräilevä tyttö
Helsinki

Siitä motoristin turvavaatetuksesta

Tämä oli lähes tarkoitus lähettää Helsingin Sanomien ylesönosaston turvapukusähinään, mutta lehti lopetti keskustelun ennekuin ehdin mukaan. Siksi tulkoot nämä näkökulmat esille Motoristissa.

Erään Englanninmatkani aikana muutama vuosi sitten motoristin pukaturva oli melkoisen väittelyn aiheena siellä. Tämän sähinän synnytti vakuutusyhtiöiden ja sairaalaväen yhteiset kokemukset lyhyiden ajomatkojen aiheuttamista mp.-tapaturmista. Näitä tapaturmia tuli ruuhka-ajan työliikenteessä ja myös vapaa-aikana ilman suojavaatetusta ajettaessa. Vaikka englantilaisella kaupunkimotoristilla työmatkalla työpuvun päällä sateen tai liikennesaasteen suojana on veden ja pölynpitävä suojapuku, se kaatuessa herkästi repeytyy. Kun jalkineina on tavalliset kengät, myös jalkaterät ja sääret ovat enemmän vammalle alttiit kuin jos olisi pitkävartinen ajosaapas. Parempaa pukeutumista lyhyillekin ajomatkoille Englannissa kampanjoivat voivat sairaspäivätilastoilla osoittaa yhden erikoispiirteen: heikon pukeutumisen aiheuttama laaja ihovamma voi hoitoa vaatia kuukausia enemmän kuin luunmurtuma. Iho voi repeentyä raajan sivulta, siihen menee likaa, tulee tulehduksia, jotka viivästyttävät uuden ihon kasvatusta vammakohtaan. Ihonsiirrotkin usein epäonnistuvat. Kunnan nahkapuku ja ajosaappaat yleensä pahassakin kaatumisessa suojaa ihon repeentymiseltä ja likaantumiselta, Mitään pukupakkoa sinänsä ei kampanjaan liittynyt, vaan painostusta vankempaan pukeutumiseen lyhyilläkin ajomatkoilla. Kun 1984 vii-

meksi kävin Englannissa, huomioni mukaan aamun työmatkaliikenteessä oli melkoisen paljon ajosaappaita, vaikka sade-pölysuojajahaalarit tuskin olivat sen vahvempia kuin aikaisempaan. Sikäläiset motoristituttavani vahvistivat, että etenkin jalkojen suojauksessa on edistetty ja onhan jo reumatisminkin vuoksi syytä tavallisia kenkiä ajossa, vetohan ei hyväksi nilkoille ole. Ilta-ajelulle tosimotoristien enemmistö siellä jo tyylisistä vetää ylleen nahka-asun ja saappaat. Siellähän niiden laatu on niin hyvä, että kestää eliniän.

Tampereen seudulla sattui 1970-luvulla kolari, jossa kuljettaja sai raajoihin niin laajan ihovamman että sairaalahoito kesti 7 kk, luita ei särkynyt. Pojalla oli ajanmukaiset nahkavarusteet, mutta helteisenä kesäsunnuntaina hän kaverinsa kanssa läksi urheilumatsia katsomaan ilman mitään mp.-varusteita. Paluumatkalla sivutieltä tullut auto heitti heidät asfaltille, jossa pitkä liuku kulutti kangashousut ja toisen raajansivun ihon. Lika aiheutti pahan tulehduksen ja paikkaavat ihonsiirrot eivät onnistuneet kuin kuukausien hoidon jälkeen.

Motoristin kesävaatetuksesta sopinee kertoa tapauksesta niiltä ajoilta, kun moottoripyörä oli kirottu pois liikenteestä eli 1960-luvun loppupuoliskolta. Oli pitäjänjuhla ja kansaa keskustassa melkoisesti liikkeellä. Poikkeusilmionä joukossa ajeli Triumpilla jättikokoinen, kolmekymppiä ohittanut mies puettuna mustaan Vauhtiville pukuun. Monet tunsivat miehen, hän oli tunnettu itsenäinen kirvesmies, monien omakotitalojen ja remonttien urakoitsija. Auto oli miehellä

ollut vuosia, mutta hän ajeli rakkaalla englantilaispyörällään. Kun hän py-sähtyi huoltoasemalle, siellä jotkut leukailivat: tuollaisella pelillä tommosissa kampeissa, eikö 15 vuoden moottoripyöräilyn jälkeen jo ole niin kova reumatismikin, että kiroaisi moottoripyörän helvettiin. Siihen mies harvapuheiseen tyyliinsä rauhallisesti totesi: mistäs se reumatismi mieheen pääsee kun kunnolla pukee. Minä sen ainakin olen poissa pitänyt kun kesäkuumallakin muutaman kilometrin ajon pistän nahkakampeet päälle. Ainoa vika suomalaisissa kampeissa oli se, että onnistuneita ajohanskoja ei osattu kehittää siihen aikaan, kun moottoripyörillä paljon ajettiin. Hyvinkin pukeutunut kärsi ranteiden vajaasta suojauksesta.

Siitaman Eero

P.S. Motoristin tämän vuoden ensinumeron kansissa oli pukukeskustelun merkeissä pari esimerkkiä meneestä ajopukuhistoriasta, joka kohdallaisen mukavasti suojasi kuljettajaa vedolta ja mukunkin sattuuksa. Kannen reipas nuorukainen oli 1950-luvun puolivälin tyyppisessä Jawa-pojan asussa. Nahkapusero oli jo vetoketjumalli, mutta vielä ruskea. Diagonaalipussihousut varustettu nahkaisilla ratsupaikoilla, ruskeat saappaat hyvin lujaa työsaapasmallia.

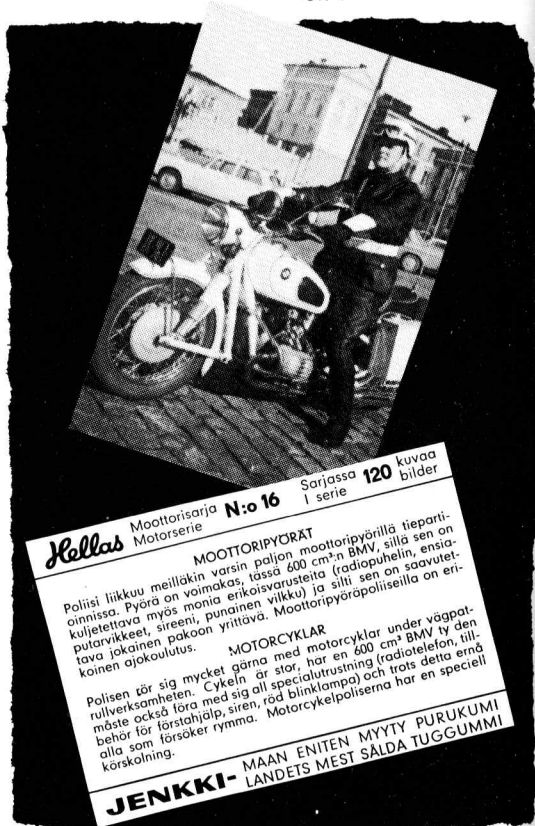
Takasivun kuvassa selkäpuoli ns. norsunkorvapusserosta, joka oli nahkapuserohistorian vahvin malli. Housut kuorma-automiesmallia kavennetuina pussein, yläosakorote selän ja vatsan puolella ja nahkaolkaimet. Yleinen yhdistelmä motoristeillakin 1960-luvun alkuvuosina. Kun musta nahka kirottiin väkivallan symbolina, asua markkinoitiin jonkinaikaa tummanvihreänä.

Kuvat Siitaman vaatearkistosta.

KUKA MUISTAA VIELÄ KERÄILYSARJAT?

Höpsistä — eihän niissä mitään muistamista ole — nykyajan penskat kerää keräilyarjia jos jonkinlaista. Kyllä vaan keräävätkin — mutta aiheet ovat toiset kuin esimerkiksi oheisten näytekuviensa esittämissä. Tultaessa 1950-luvun lopulle alkoi maassa elintaso nousta ja autokanta sen myötä. Oltuansa vielä aivan hyväksytyt hyötyajoneuvo joitakin vuosia aikaisemmin alkoi moottoripyörän ja pyöräilijän arvostus laskea nopeasti. Jotain sentään säilyi — nimittäin pikkupokien kiinnostus — ja sitä voivat karkkia purkkatehtaat hyödyntää mm. moottoripyöräaiheisilla kuvien keräilyarjoilla. Julkaistaanpa tässä pari näytettä alkuperäisine teksteineen, ensimmäisen kerran nämä kuvat painettiin noihin vuonna 1963.

Pöytälaatikkoaan kaiveli
J.P.



Hellas Moottorisarja N:o 16 Sarjassa 120 kuvaa
Motorserie I serie bilder

MOOTTORIPYÖRÄT
Polisi liikkuu meilläkin varsin paljon moottoripyörillä tiepartin-
aainissa. Pyörä on voimakas, tässä 600 cm³:n BMW, sillä sen on
kuljetettava myös monia erikoisvarusteita (radiopuhelin, ensia-
putarvikkeet, sireeni, punainen viikku) ja silti sen on saavutet-
tava jokainen pakoon yrittävä. Moottoripyöräpoliiseilla on eri-
koinen ajokoulutus.

MOTORCYCLAR
Polisen tör sig mycket gärna med motorcyklar under vägpät-
rullverksamheten. Cykeln är stor, har en 600 cm³ BMW ty den
möste också föra med sig all specialutrustning (radiotelefon, till-
behör för förstahjälp, siren, röd blinklampa) och trots detta ändå
alla som försöker rymma. Motorcykelpoliserna har en speciell
körsköling.

JENKKI- MAAN ENITEN MYTTY PURUKUMI
LANDETS MEST SÄLDA TUGGUMMI

TARINA SIITÄ, KUINKA MOOTTORIPYÖRÄILYÄ YRITETÄÄN TEHDÄ TURVATTOMAKSI

Joitakin vuosia sitten olin syyskesällä moottoripyöräilijöiden koulutuspäivillä. Siellä neuvottiin, kuinka opetetaan moottoripyörän käsittelyä. Kaikinpuolin hyvä kurssi, eihän siinä mitään. Mutta. Seuraavana kesänä jaellessani näitä oppeja kevarikurssilaisille kävi niin, että oppilas suorittaessaan koeajoa ”pomppasi” ajettuaan moottoripyörällä ajoradan oikeanpuoleisen kaistan keskiosalla. Tutkintoa vastaanottava katsastusmies oli laushtanut: ”Olisin muuten hyväksynyt, mutta kun ajoit keskellä kaistaa.” Hylkäyksen kohteeksi joutunut tietenkin puolustautui sillä, että autokoulussa Hessu on näin neuvonut. Katsastusmies siihen, että: ”Väärin on neuvonut”. Minä arvatinkin syyt niskoille saaneena olin aivan ihmeissäni.

Koululta soitimme sitten sinne ”pääkallopaikalle” Helsinkiin asiaa tarkistaaksemme. Sieltä vastattiin: ”Aivan oikein olette opettaneet, niin meilläkin Etelä-Suomessa opetetaan.” Tämän vastauksen ilmoitimme Oulun katsastusviranomaisille, ja kommentti oli seuraava: ”Lakikirjassa sanotaan niin, että ajoneuvoa on kuljetettava ajoradan oikeaa reunaa. Tällaisen moottoripyörän erivapauden ovat vaan Helsingin pojat saunaillassa päättäneet. Vihreässä kirjassa ei luvata ajaa kaistan keskellä edes moottoripyörällä.”

No niin, miten on? Neuvonko edelleen kokelaita ajamaan ajokokeessa piennarviivan vieressä niin, että kaasukahva on viivan päällä, ja sitten kun kortti on taskussa, keskellä kaistaa oman turvallisuuden tähden.

Ajan itsekin hiukan, ja olen huomannut, että jos ajan selvästi kaistallani, takaa tulevat autot eivät kiillaa minun ja vastaan tulevan ajoneuvon välistä. Kohtaava liikenne ei lähde ohittamaan, kun olen vastaantulijana moottoripyörällä selvästi kaistan keskellä. Niinmuodoin sivutieltä ja pihoilta tuleva liikenne väistää paremmin. Ollisiko niin, että tien reunassa kulkevaa moottoripyörää vieläkin luullaan mopoksi?

Muuten, monien tuntema Tolosen Ykä on neuvonut ”vanhana motoristina”, että kannattaa ajaa aina kaukovalot päällä ja porukalla liikennöitäessä ns. ”vetoketjumodostelmassa.” Keskiviivaa lähimpänä ajava voi ajoneuvoa kohdatessa väistää hiukan reunaan päin.

Tällaisen ajotyylin tilantarve maantiellä on suunnilleen sama kuin henkilöauton. Tietenkin lainvastaista, mutta onkohan läheskään niin vaarallista kuin reunaviivan vieressä ajo?

Alan harrastajina ja parhaina asiantuntijoina voisitte ottaa kantaa ja kirjoittaa mielipiteenne ko. aiheesta tähän kerholehteen.

Turvallista mp ajokautta kaikille.

Hessu
liikenneopettaja
Kempele

Kunnallisneuvos Lyyli Aalto 70 vuotta

Lyyli Aalto o.s. Lyytilä, sanoo aina ettei voi ylpeillä syntyperällään eikä sukulaisillaan, vaikka onkin syntynyt komean talon vieraskamarissa Ypäjän Äijälässä, mutta vain navettopalvelijan aviottomana lapsena. Terhakasti Lyyli kuitenkin hommasi itsensä elatusrahoillaan ja Erkki-enonsa avustusten turvin yhteiskouluun Forssaan v. 1927. Vuonna 1932 koulu oli varojen puutteessa lopetettava keski-kouluun, jonka jälkeen Lyylikin oli työttömänä pari vuotta, mutta pääsi kuitenkin jo 18-vuotiaana vuonna 1934 Ilomantsin kunnan kirjanpitäjäksi. Oltuaan Ilomantsissa kolme vuotta Lyyli muutti vuonna 1937 Janakkalan kunnan kirjanpitäjäksi ja hoiti siinä sivussa myös kymmenen vuotta Janakkalan kunnan kantakirjastoa. Vuonna 1941 tuli käytäväksi vihillä kunnanjohtaja Lauri Aallon kanssa, joka kuoli vuonna 1971. Virkansa ja kodinhoitodon ohella Lyyli tekeisi neljä lasta ja ponkaksi siitä porukasta vielä vuonna 1958 sosialidemokraattisten naisten edustajaksi eduskuntaan vähän yli kahdeksikymmeneksi vuodeksi. Eduskuntatyön ohessa hän opiskeli kunnallistutkinnon Yhteiskunnallisessa Korkeakoulussa. Teoreettisesta puolueutyöstä Lyyli ei omien puheittensa mukaan ole ollut koskaan innostunut, eikä itsepäisyytensä vuoksi ollut koskaan puoluejohtonsa lemmikki, mutta käytännön puolueutyössä eduskunnassa hän sen sijaan ahersi tosissaan yhteiskunnan eriarvoisuuden poistamiseksi. Juuri niinä vuosikymmeninä, jotka hän sattui olemaan eduskunnassa säädettiin hyvin monet nykyisistä sosiaalisista laeista, kuten eläke- ja lomalait ja lasten päivähoitolaki.



Kunniamerkeistään Lyyli Aalto pitää mieluisimpana Suomen Moottoripyöräliiton myöntämää hopeista ansioplakettia, jonka hän sai vuonna 1977, saatuaan eduskunnassa läpi aloitteensa moottoripyöräveron alentamiseksi.

Lyyli on koko ikänsä yrittänyt myöskin jotenkin opiskella, kirjoitti muun muassa Tammen kustantamana, nyt jo loppuun myydyin kirjan: Sano Lyyli vaan. Viime kesänä oli Päivölän Kansanopistossa englannin kursseilla ja tänä talvena suoritti Janakkalan liikuntalautakunnan toimeenpaneman ennakoivan ajon kurssin; luisteli autollaan liukkaita kurveja Riihimäen raviradalla siinä kuin nuoremmatkin.

Eräs päivälehti nimitti Lyyliä muutama vuosi sitten Janakkalan rautarouvaksi. Kun joku nyt tiedusteli hänen vointiaan, vastasi Lyyli, että muuten voi olosuhteisiin nähden hyvin, mutta polvet tупpaavat ruostumaan. Harrastuksia silti vielä riittää, sillä valokuvatkin pitäisi järjestää albumeihin, että olisi sitten vanhana jotain katseltavaa, nauraa Lyyli.

MP-69 ETAPPIAJO -86 31.5.1986

Kokoontuminen Evon metsäopistolla 31.5. klo 12.00

Reitti kiertelee Päijänteen ympäristössä ja on asfalttia pitkin noin 200 km. Etapeista löytyy myös vaihtoehtoja soratiehirmuille.

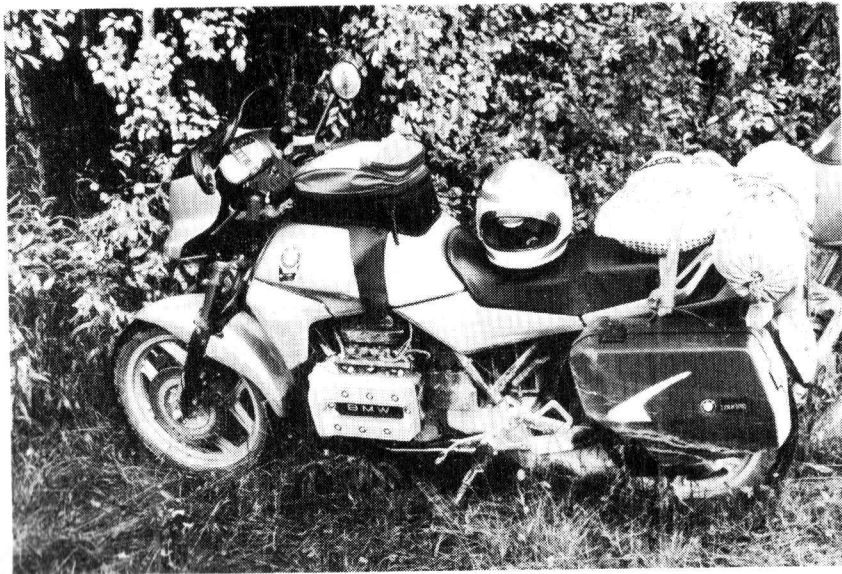
Yöpyminen mökeissä tai teltoissa. Yöpymispaikassa varattu mahdollisuus ruokailuun. Leirintäalueella on myös sauna.

MUISTOJA POHJOISEN



Miehet miettii, asiat seisoo. Keskellä kerhoisi.

BMW 75, pohjoisen ensiesittely Pystymetässä. Pyöräkauppias Hämeenlinnasta Repa Myllymaa toi laitteen ihan tekopaikalta saakka ajaen.



PYSTYMETTÄSTÄ 1985



Isojoen ainoa matkamotoristi retkiräiskälettä paistamassa.

Nissinen, Napapiirin Moottoripyöräilijät, pääjärjestelijä.



Kuvat Pekka Voutilainen



**Pöytäkirja
Hallituksen kokous
8.3.1986**

- | | | | |
|--------|-------------------|--------------------|-------------|
| Aika | 8.3.1986 | | |
| Paikka | Espoo | | |
| Läsnä | Pekka Voutilainen | Pertti Saarenheimo | Pekka Kulju |
| | Pekka Kuoppala | Urpo Vaahtera | Kari Hanski |
| | Jaakko Laurila | Raili Kinnunen | Erkki Ahola |
| | Jouni Valkeejärvi | Aki Oura | |
- 1 Kokouksen avaus, puheenjohtajana toimi Jaakko Laurila ja sihteerinä Raili Kinnunen.
 - 2 Keskusteltiin ajoasun standardisointiin liittyvistä jatko toimenpiteistä ja julkaistavista jutuista.
 - 3 Päätettiin, että MP 69 ei osallistu Kouvolassa järjestettävään vapaa-ajan näyttelyyn kohtuuttoman suurien kustannusten vuoksi.
 - 4 Pyydetään tarjous 50 kpl:sta kerhoreppuja, jotka on tarkoitettu myydä Kontio-rallissa.
 - 5 Puheenjohtaja luki Suomen Sivuvaunuyhdistyksen lähettämän kirjeen. Hallitus päätti antaa kerholehdessä palstatilaa SSy:n käyttöön mahdollisuuksien mukaan.
 - 6 Keskusteltiin kevään tapahtumista. Järjestelyt ovat kunnossa.
 - 7 Talvirallin kulut olivat 9334.25 mk, ja osanottomaksuista saadut tulot 7680 mk.
Rallista jääneet kertakäyttöastiat lupasi varastoida Pekka Kuoppala. Hallitus kiittää järjestäjiä onnistuneesta rallista.
 - 8 Liikenneturva järjestää EAK-kouluttajakurssin keväällä -86. MP 69:stä pääsee mukaan 4—5 osallistujaa. Kari Hanski hoitaa asiaa.
 - 9 Hämeen liikenneturvallisuus viikko järjestetään Toijalassa vko 39. MP 69 osallistuu mahdollisuuksien mukaan tapahtumaan.
 - 10 Kontio-ralli paikalla järjestetään katselmus keväällä, johon järjestäjien lisäksi kutsutaan puheenjohtaja ja kerhoisäntä
 - 11 Kerholehteä päätettiin painaa 1700 kpl.
Päätöimittaja veloitettiin pitämään kerholehtiarkistoa. Hallitus päätti, että uusille jäsenille ei lähetetä vanhoja motoristeja, vaan heille tulee lehti liittymisensä jälkeen.
Päätettiin poistaa lehden postituslistalta sellaiset henkilöt, joiden jäsenmaksupositit ovat palautuneet kerholle merkinnällä muuttanut/tuntematon.
 - 12 Seuraava kokous päätettiin järjestää 24.5.1986.
 - 13 Matkakuluja korvattiin seuraavasti:
Pertti Saarenheimo 95 mk
Erkki Ahola 20 mk
Kari Hanski 120 mk
Lisäksi kokouksen järjestelykuluja Pekka Voutilaiselle 200 mk.
 - 14 Puheenjohtaja päätti kokouksen.

Jaakko Laurila
puheenjohtaja

Raili Kinnunen
sihteeri

**XX
KONTIORALLI
4.—6.7.1986**

Kontiorallissa ympäri vuorokauden huoltamo- sekä kahvilapalvelut.

Asfalttitie kontrollista perille saakka. Soratietäkin on.

Hyvä leirintäalue. Myös rauhallisempi perheleirintäpaikka järjestetty.

Erinomaiset ulkoilu- sekä lenkkeilymaastot läheisyydessä.

Monipuoliset kalastusmahdollisuudet.

Ajankulua sekä ohjelmaa tarjolla runsaanpuoleisesti.

Lauantaina iltapäivällä Kontio-86 lentopallocup paikalta kootuin joukkuein. Myös telttasauna käytössä.

Ruokahuolto järjestetty rallipaikalle.

Kutsut postitetaan toukokuun aikana.

**HYVÄT YSTÄVÄT! OLETTE SYDÄMELLISESTI Tervetulleet
KONTIOON 1986**

Pohjoiskymenlaakson Kuusysiläiset
Tiedustelut puh. 90-802 5288/Pekka, iltaisin