

MP 69 ry
PI 69
00691 HELSINKI



00670/21

Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna KH-Driveen.
 2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti KH-Driveen.
 3. Voit myös FAXata allaolevan kupongin (931) 2540 201
 4. Tai tee osoitteenmuutoksesi sähköpostiosoitteeseen
Email: kari.hanski@sci.fi
- Muista mainita jäsennumerosi, sen saat vaikkapa tämän lehden osoitetarran oikeasta alalaidasta tai jäsenkortistasi.
 - Täydennä ja korjaa muuttuneet tietosi tällä samalla kortilla.

Osoitteenmuutosilmoitus:

Jäsennumero:

Jäsenen nimi:

Uusi jakeluosoite:

Postinro ja -paikka:

Voimaantuloaika:

Muut jäsenrekisteritiedot:

Puhelin:

Ammatti:

Syntymäaika:

Mp:n merkki ja malli:

Posti-
merkki

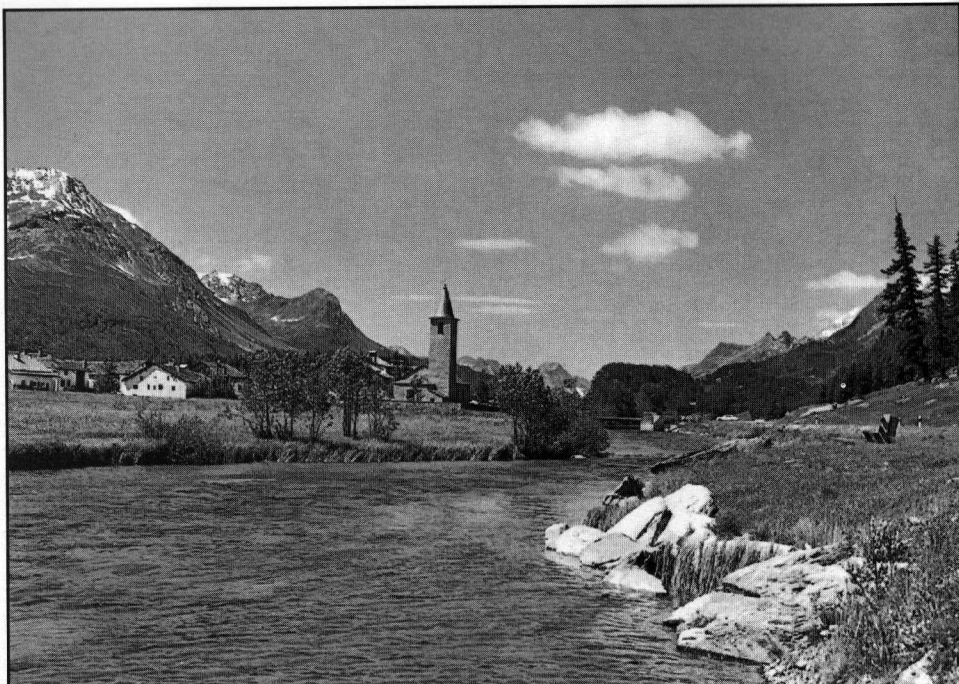
KH-Drive
Kari Hanski
Väinöläkatu 1
33100 TAMPERE

Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

Nro 2, TOUKOKUU 1996





19. KIRKKOPYHÄ Kuusankosken kirkossa su 26.5.1996 klo 10

Jumalanpalveluksen jälkeen siirrytään paraatimuodostelmassa kirkko-kahveille seurakuntakeskukseen noin yhden kilometrin matka. Jos srk:n leirikeskukseen peruskorjaus valmistuu aikataulussaan, voivat lauantaina saapuvat motoristit yöpyä Iitin Pytynlahdessa, joko sisätiloissa tai piha-alueella teltoissaan. Iltasauna ja makkaranuotio luvassa. Varmista yöpymismahdollisuus allekirjoittaneelta.

TERVETULOA!

Villepekka, Rauni ja Pekka Voutilainen
puh. 951-3793503

Motoristi



Nro 2 huhtikuu 1996. 27. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.
Painopaikka: Tekstitaso Oy & Offset, Tampere 1996

Hallitus

Puheenjohtaja

Antti Kortesus
Pengertie 11 as. 2
35500 KORKEAKOSKI
Puh. k. (931) 335 8181
Email
kortesus@ruuvi.me.tut.fi

Varapuheenjohtaja

Hannu Hoskari
07110 HINTHAARA
Puh. k. (915) 545 440

Sihteeri

Ritva Haikonen
Maurinkatu 14 A 7
00170 HELSINKI
Puh. k. (90) 278 3151

Kassanhoitaja

Raine Honkanen
Fallkullantie 1—3 F 78
00730 HELSINKI
Puh. k. (90) 346 4264
t. (90) 830 8270

Kerhoisäntä

Jussi Vanha-Aho
Risujontie 92
63400 ALAVUS AS.
Puh. k. (965) 5120 281
Fax. (965) 5120 822

Päätoimittaja

Pertti Luoma
Äijänahtentie 17
33420 TAMPERE
Puh. k./t. (949) 836 069

Varajäsenet

Koulutusvastaava ja varastonhoitaja

Markku Piispa
Suunnistajankuja 6 D 59
01280 VANTAA
Puh. k. (90) 392 2677

NMR-vastaava

Bo Nyquist
Ounasvaarantie 1 E 121
00970 HELSINKI
Puh. k. (90) 328 1305
Puh. (949) 407 606

Aluetoimintavastaava

Antti Jutila
Kivimäentie 44
60550 NURMO
Puh. k. (964) 412 7742

Nuorisovastaava

Arttu Kotilainen
Arkkitehdinkatu 26 B 18
33720 TAMPERE
Puh. k. (940) 540 9291

Toimitussihteeri

Jarkko Järvinen
Välimäenkuja 2 B 11
33430 VUORENTAUSTA
Puh. k. (931) 348 2311
Fax (931) 346 2831
Email vipi@sci.fi

Kerhotavaramyynti

Jarmo Lottanen
Vaasankatu 8 A 11
00500 HELSINKI
Puh. k. (940) 544 9513

Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Osoite

Pl 69
00691 HELSINKI

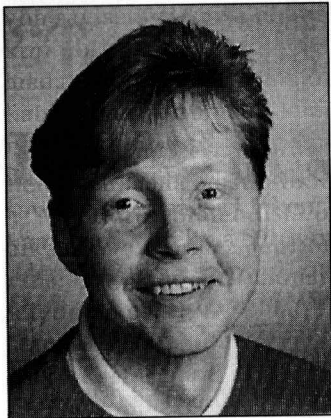
Jäsenmaksutili

SYP Tampere - Hervanta
224318-12479

Postisiirtotili

800013-1427226

<http://www.sci.fi/~koohoo/mp69/>



PJ:n palsta

Home sweet home!

Mikä on tilanpuutteen ennätys? Ainakin minun mielestäni se on yksiö Hervannassa neljällä hengellä. Ja tämä oli valitettavasti tilanne meillä vielä hetki sitten.

Perhe on nimittäin lisääntynyt sitten viime lehden ilmestymisen. Tuli jälleen uusi poikamotoristi kerhoomme — näyttää tuo tyttömotoristien tekeminen jäävän muiden harteille.

Nyt vaan odotellaan K-18:aa, jossa on jäseneksi liittymistarjous alle 18-vuotiaille...

Niin, ei me sitä tilanpuutetta ratkaisuta heittämällä ketään ulos, vaan muuttamalla - muistakaa katsoa uusi osoite kolmossivulta.

Muuttaminen itsessään oli helppoa; kiitos siitä kaikille ystävillemme, jotka olivat kantamassa tavaroitamme. Oli oikein hienoa saada kaikki muutettua päivässä.

Meille vaikein vaihe tuntuukin olevan vasta edessä: asunnossa on röykkiöittäin pahvilaatikoita ja jätesarjaita täynnä omaisuuttamme. Eikä se vaan löydä paikkaansa hyllyistä, kun kaksi "riiviötä" vie kaiken aikamme.

Motoristi Survival

Motoristeilla on käsillä vuoden (tilastollisesti) vaarallisin aika. Toki ympäristö on nyt vaarallisempi kuin keuhkokuume: asfaltilla voi olla hiekkaa, lumisaade voi yllättää, autoilijat eivät ole talven jäljiltä tottuneet meihin, jne. Mutta suurempi vaaratekijä on meidän jokaisen korvienvälissä: kevään aiheuttama hurmostila. Ne, jotka ovat nähneet lehmien kirmauksen ensimmäisenä päivänä kevätlaitumella varmasti ymmärtävät asian. Olo on onnellinen, mutta järjen käyttö unohtuu helposti.

Näitä mielentilaa ja näkemiseen liittyviä asioita sekä paljon muutakin on ollut viime talvena kouluttajiemme pohdittavana. Niinpä heillä lienee jokin uutta annettavaa kurssilaisille kaatuneitten muistopäivän viikonloppuna kerhon omalla kurssilla sekä muutamilla muilla paikallisilla kursseilla. Käyttäkää hyväksenne tämä koulutustarjonta, se voi olla pieni uhraus kokonaisuutemme loppuelämästänne.

Nauttikaa keväisistä ajeluista, mutta pitäkää samalla ajatukset ajamisesta!

Antti

69 SHOP

Poolopaita	140
College	110
T-paita	55
Kontio-95 t-paita	65
K-18 -paita	55
Rukakuksa	95
Snapsikuksa	50
Motoristi-kansio	30
Kangasmerkki	15
Iso tarra	5
Pieni tarra	3
Postikortti	3
Vuosilaatta (Kontio ja Talviralli)	15
Peruslaatta (Kontio ja Talviralli)	50
Pyörämerkki (etukäteismaksu)	110

TUTUSTU, OSTA!

69 SHOP

Vaasankatu 8 A 11

00500 Helsinki

SOITA, KYSELE, TILAA!

Jarmo (940) 544 9513

Nuo muinaiset motoristit tärisyttävissä laitteissaan...

Oli näet ruvennut aikoinaan kuttamaan ajatus lähteä tutustumaan siihen kulttuuriin, joka vaikutti siihen, että meidänkin harrastus alkoi tasaantua, nimittäin ajomukavuudeltaan. Kun aikansa oli töyssytelty nelikulmaisella pyörämuodolla, he nerokkaina ajattelijoina päättelivät, että kun tehdään kolmionmuotoinen pyörä, niin on yksi töyssy vähemmän. Ihmeellistä tuo kehitys...

Haaveita ja yritystä

Haaveissa oli todellakin ollut tehdä retki Kreikan maalle ja käydä tutustumassa niihin asioihin, joista niin paljon oli saanut kuulla historian, musiikin ja uskonnonkin puitteissa. Yhdelle kansakunnalle oli nimittäin siunaantunut sulkia hattuun yllättävän suuri määrä. NykyKreikallekin se tietysti on onni, sillä turistit ovat merkittävää riistaa ja olinhan itsekini tarjoutumassa vapaaehtoiseksi 'uhriksi'.

Edellisenä kesänä olin jo ollut melkoisen lähellä Kreikkaa, kun tulin rannikolta Albanian rajan pinnassa Tigradin kautta Skopjeen.

Kelin ankeus vaan vaikutti siihen, että luovuin päiväajelusta Kreikan puolelle ja päätin jättää rajaseremoniat seuraavaan kertaan.

Suunnittelua

Takaraivoon oli jäänyt pieni nakutus ja kolke, että sinne kulttuurin kehtoon oli päästävä. Talven aikana alkoikin kirjallisuuden tutkiminen, jotta valkenisi hieman, mitä kannattaisi lähteä tavoittelemaan siitä runsaudesta, mitä Kreikalla oli tarjottavana.

Kun pääasiallisena nimittäjänä tuli olemaan muinainen historia ja siihen kuuluvat nähtävyydet, kohteet alkoivat seljetä aika pian. Järkevän reitin suunnittelu pääpiirteissään oli oma osansa, sillä ei olisi mielekäästä ajella turhaa siksakkia.

Saksalaisella tarkkuudella ei ollut tarkoitus lähteä retkeä suunnittelemaan, sillä improvisaatiollahan on suuri osuus myös Välimeren maiden ihmisten elämässä. Suunnitelmia oli laadittava myös siirtymävälille, sillä monet reitit Suomi-Jugoslavia- välillä olivat käyneet siihen mennessä tutuiksi.

Meidän suomalaisten ongelmahan on nimenomaan älyttömät siirtymätai-paleet uusiin maisemiin, kun lähitienoot on tutkittu.

Saa vääntää tuhansia kilometrejä, kunnes kulttuurit vaihtuvat. Mutta eipä tullut joku suihkuputki edes mieleen.

Laukkaa ratsu reima..

Koitti vihdoinkin kesä ja loma ja lähtö. Finnjet oli järkevin vaihtoehto mennen tullen välttää turhaa ajamista, sillä kilometrejä oli mittariin luvassa ilman Ruotsin läpiajoakin. Hampurin pakolininen kuvio oli, ei Reeperbahn, vaan lähistöllä tuttu wasserpolizei perheineen, jossa oli mahdollisuus yöpyä ja vaihtaa kuulumiset. Aamulla keula baanalle ja 'luutunut' asento aivoihin ja kohti etelää.

Joskus on saanut lehtien palstoilta matkakertomuksista lukea, että Saksassa ei ole mitään nähtävää. Se pitää paikkansa autobaanalla, mutta sehän ei olekaan Saksa, vaan kulkuputki. Baanan ulkopuolella alkaa sitten elämykset ja kokemukset, mutta se vaatii aikaa. Keskinopeus putoaa tuonne 40 km/h tuntumaan, joten sillä vauhdilla ei kaukana käydä kuin kääntymässä. Joten, ei kun baanalle.

Illan suussa heitin ankkurin Saksan puolella lähellä Salzburgia. Kurvasin baanalta sivuun ja etsin pienestä kylästä majatalon, josta kohtuuhintaan sai majapaikan. Miksi ei teltaan. Olihan se mukana, mutta siihen maailmanaikaan kun sai Saksasta, kuin naapurimaistakin katon päälle ja aamupalan 40-50 Smk:lla, ei kannattanut edes takalaukun avaamista harkita. Eikä tämä ole mitään pröystäilyä, vaan silkkää matematiikkaa, sillä telttapaikat pesumahdollisuuksilla ja kunnan aamupaloineen menisivät melko samoihin. On tietysti huomioitava, että olin yksin liikkeellä, jolloin kustannukset ovat telttamajoituksessakin korkeammat. Pitkässä reissussa majoituskulutkin näyttelevät melkoista osaa, joten tottahan sekin puoli pitää harkita.

Jugoihin

Itävalta kyläpääskysineen jäi tällä kertaa suuremmitta huomioitta, sikäli kuin komeilta töyräiltä voi silmänsä sulkea. Suunta oli Villach'iin, josta otin suunnan kohti Jugoslavian, Italian ja Itävallan rajanurkkausta. Tulli sijaitsee korkealla töyräällä, n. 1500 m:ssä, korkeimpien huippujen kohotessa yli 2500 metrin. Vehmaiden maisemien keskellä kun pääsee Riegersdorfin kylään, alkaa varsinainen nousu kohti rajaa. Rekkoja ei täällä näy, sillä 26% nousu karsii yrittäjät. Henkilöautoillakin on ilmisiä vaikeuksia ja ykkösellä ja kakkosella saa suurin osa jurnuttaa serpentiiniä ylös. Konepyörälle on ilo antaa kauraa ja laukata aivan oma tahtia ja jättää etanaosasto taapertamaan itseksensä. Mutkiin on rakennettu 'keinulautoja' eli vastamäkiä, mihin saa vauhdin hillittyä, jos vaikka jarrut sattuisivat pettämään. Herkuttelun jälkeen suupielistä valui vielä Nalle Puh'in hinajaa, kun miliisi oli lapa ojossa haluten passia. Itävallan tulli ei turhia nipottele, mutta jugoilla virkaintoisuudessa oli aatteen mukanaan tuomaa sävytystä. Mäenlaskuusuus alkoi tullista kohti Kranjska Goraa, joka monelle suomalaisellekin on tullut tutuksi laskettelumaastostaan. Lähistöllä on myös Planican hyppyrit, mutta en aikunut tehdä tällä reissulla mitään Nyqvistejä. Kylän läpi kulkee pääväylä, josta olisi voinut ottaa suunnan kohti Ljubljanaa, Zagrebia ja Kreikkaa, mutta oli mummolareissujen aika reippaan marssiosuuden jälkeen. Olin päättänyt ottaa suunnan Planican ohi pitkin Italian rajaa kohti Rijekaa. Pitkien valtavyölylien jälkeen pujottelu pitkin vuorenrinteitä upeissa vuoristomaisemissa oli silkkää hermolepoa. Al-

kutaival oli jylhempää ja mutkaisempaa ja oli pakko suorittaa kuvausruppeamia, sillä kotomaasta näistä maisemista voi vain haaveilla. Kun alkoi alamaiki kohti rannikkoa, alkoi asutus ja normaalimman näköinen maisema taloineen ja peltoineen. Vasta kaupunkien läheisyydessä lisääntyi teollisuussavujen määrä ja elo vilkastui muutenkin. Jugoslavian rannikoseutu on iät ajat ollut varsin vilkasta turistiseutua oivallisten 'biitsien' ja muhean ilmaston ansiosta. Rannikolla oli pilvipoutaa, ja ennen Rijekaa piti käydä vilkai-semassa Opatijan rantabulevardit, jotka ovat käyneet tutuiksi vanhoille RR-kävijöille. Näytti olevan sitä samaa turistipyydyshulinaa, kuin muissakin vastaavissa paikoissa, eikä meikäläisen kemialle sopivaa tällä kertaa, joten Rijekaan. Ilta lähestyi, joten majapaikan haku oli paikallaan. Rijekan liepeiltä löytyi kämpperi, johon heitin yksinön pystyyn, ja ei kun suihkun hiveltäväksi. Terassilla juttusille tuli pari fillaristia, toinen Sveitsistä ja toinen Kanadasta. Olivat hekin matkalla Kreikkaan, tosin saarille. Heillä oli hieman väljempi aikataulu, sillä niissä maisemissa on pyöräilykunto kovemmalla koetuksella kuin Pohjanmaalla. Siinä sitä virvokkeita nautiskellen kertoiltiin kuulumisia ja parannettiin maailmaa, mutta ei se ainakaan tuntunut Jugoslaviaa auttaneen.

Rannikolta sisämaahan

Rantatie E 27 Rijekasta etelään on upeaa aurinkoisella säällä, joka saatteli

Kiipeilyosuus alkamassa Planican mäkien lähistöllä nykyisessä Sloveniassa.

kulkuria matkaan. Kun katseli Adrianmerelle, ihmetteli sen sinisyyttä ja saarien siintoa, ymmärsi syyn, miksi eräälläkin tuttavaperheellä oli yhteisomistuksessa iso huvipursi juuri näillä rannoilla. Upea tapa viettää lomiaan. Väliillä oli hölläiltävä ja siirryttävä virvoitelemaan, sillä etelän aurinko alkoi hautoa matkalaista ja keittolämpötila ei ollut kaukana. Ennen Klenovicaa oli ylhäällä rinteessä joku hotellin tapainen ja vieressä linnan rauniot, joita oli kivuttava katsomaan, kun pyörällä pääsi melkein viereen. Aina joskus kopsahattaa kaaliin tuo 'nokipoikakompleksi', .. yhä ylös yrittää..., sillä töyräiltä on hauska kurkistella merten ja maisemain taa, kuten pieni oravanpoika tähyillessään maailmanpiiriä. Aikansa kutakin sano passi, kun päätät leikkaitin ja suunta kohti Senj-nimistä kaupunkia, josta kurvasin vasemmalle kohti



Plitvickaa ja sen kuuluja putouksia. Plitvicka Jez on valtava kansallispuistoalue, johon olisi varattava päivätolkulla aikaa, jos aikoisi saada siitä kunnon käsityksen. Ydinalue keskittyy pitkuliaan järven ympärille ja järveen laskee isompien ja pienempien putouksien kautta useita jokipahasia. Todellakin pystysuoria putouksia eikä koskia, joten laskijat alkoot vaivautuko. Maisemia kuvatessani aloin ihmetellä lievää holtittomuutta pitkässä zoomobjektii-vissani ja havaitsin, että soviterenkaan lukitukset olivat muljahtaneet sellaiseen asentoon, mihin niitä ei pitäisi saada kuin purkamalla ja uudelleen kokoamalla. Arvaa herkistikö. Reissu alkuvaiheessa ja taltiontilaitteet pottuilee, eikä muuta pitempää putkea mukana. Varjoon istumaan ja ruuvimeisselit esiin ja purkuhommiin pienen noitumisen säestyksellä. Noin puoli tuntia siinä vierähti, kunnes putki alkoi olla laulukunnossa ja takuuvarmassa myös, sillä monen viikon kuvat oli vielä ottamatta. -Elämähän olisi liian siloista ilman pieniä vastoinkäymisiä, mietin ja tuln siihen tulokseen, että matkaan taas.

Suunnaksi otin pikkutien kohti Bihac'ia, josta sitten lähdin lykkäämään maalaismaisemassa kohti Jajcea, joka on Sarajevon tien varrella. En kuitenkaan lähtenyt Sarajevon suuntaan, jossa olin edellisesänä käynyt, vaan Banja Lukaan, josta pääsisin valtavyälälle kohti etelää. Näissä maisemissa pyörällä pääsee herkuttelemaan, sillä tie ei kovin kauan suoraan mennyt, ei pysty, eikä vaakasuunnassa. Kun ollaan kilometrin korkeudessa, niin alkaa tuota profiilia löytyä. Ongelma on vaan sama kuin Saksan kakkosteillä, aikaa alkaa kulua.

Banja Lukassa yllätti ukkoskuuro, ja ei ihan köyhä malli, sillä alkoi tulla peukalonpään kokoisia rakeita. Pysähdyin puun alle suojaan, sillä ajaminen alkoi tulla epämiellyttäväksi, kun kypärä soi kuin viidakkorumpu. Siinä hymyssä suin katselin kansalaisia, jotka vetivät peittoja autojensa suojaksi, sillä lommoutumisen vaara oli ilmeinen. Kun rakeet suvaisivat loppua, löin usvaa putkeen ja läksin kohti valtavyälää. Sadekin loppui hetkeksi ja iltataivas rusotteli paikoin saapuessani vuoristosta laaksoon, jossa kyseinen päävyälä kulkee. Laakso on Sava-joen puhkoma ja joki laskee myöhemmin Tonavaan, joka kurvaa tänne Unkarin puolelta. Kyseisellä tiellä liikkuu melkein kaikki raskas liikenne ja osa on moottoritietä ja osa kapeampaa. Moottoritiet tietysti rahastettiin, mutta siellä matka joutui, toisin kuin kapeammilla pätkillä, jossa rekkojen seassa oli ylevää mättää sateen taas kiihtyessä ja illan pimeessä. Kaiken lisäksi tuuli yltyi tasangolta sivuvastaiseksi ja paiskoi vettä epämiellyttävästi. Veden tulo lisääntyi niin, että raskas liikenne alkoi lyödä parkkiin tien sivuun. Aika ajoin liikenne pysähtyi täysin ja muistan erään rekkakuskin säälivän ilmeen, kun jouduin pysähtymään hänen kohdalleen. Ajovalojen hämyssä erotin kymmenien metrien päässä tieltä ison ruotsalaisissa rekistereissä olevan kartanoVolvon mudan keskellä ja turkkilaiselta vierastyöläiseltä näyttävän miehen ihmettelmässä kurssimuutosta. Pääsin erään rohkean jugorekan imuun tuulensuojaan ja siinä alkoi matka maistua hie-man inhimillisemmältä, sillä pieni vilu alkoi iskeytyä pintaan ulkolämpötilan pudottua jo kotimaisiin lukemiin. Yleensä vältän monestakin syystä rek-

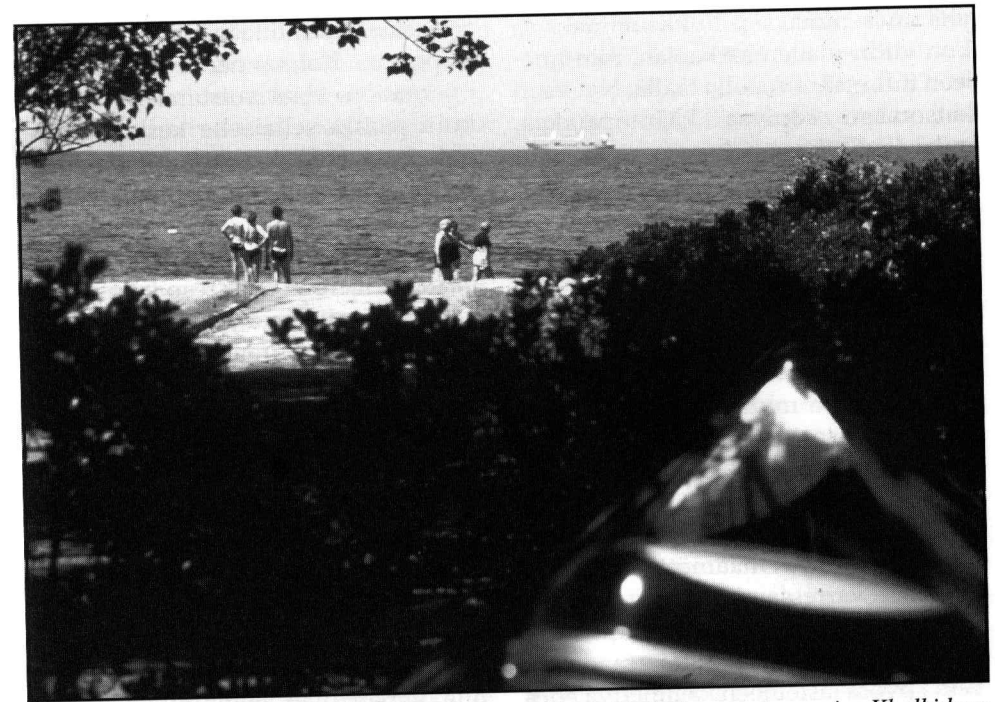
kapeesejä, mutta nyt se tuntui järkevältä vaihtoehdolta ja kun rekka kurvasi aikanaan ramppiin, niin nostin lapaa kiitokseksi, jota kuski tuskin näki illan hämyssä. Olin tullut myräkässä lähes 200 km ja hiipi tunne, että olisi ankkurin heiton paikka. Ei vaan näkynyt kämppäriä tai motellin merkkejä ja matka jatkui. Edellisestä tankkauksesta oli kulunut jo sen verran, että kohta kutsuisi jalkautuminen, joten silmä alkoi tähytä muutakin kuin majapaikkaa. KotoSuomessa on tankkauspisteitä joka maitokopilla, mutta itäisillä mailla on melkein tankattava, kun asema löytyy, sillä muuten voi mennä jännäksi. Vihdoin näkyi valoa maisemassa ja aloin toppailla ja käännin huoltamon pihaan, jossa oli paljon rekkoja parkissa. Kun katsoin rakennusta tarkemmin, niin pääsi pieni ärräpää, sillä tämä oli sama huoltis-ravintola lähellä Rumaa, jonka vieressä olevassa bungalowkylässä olin yöpynyt edellisvuonna takaisintulomatalla. Tankki täyteen ja kämppää kyselemään, sillä telta ei tullut mieleenkään tämän riepottelun jälkeen, vaikka sade oli jo hieman hellittänyt. Olo tuntui muheelta, vaikkakin märältä, kun aloin kantaa tavaroita tuvan puolelle. Kampeita riisuessani katsoin verhojen raosta häämöttäviä ravintelin valoja ja mielessä väikkyi jo kullankeltainen olut suun napsuessa. Mutta lämpimän suihkun kautta, kiitos ja pyyhkeitä esiin. Sitten jyrähti ukkonen ja räiskyi salamit ja torppa pimeni. Katsoin ravintolan suuntaan, ei valon valoa. Kullankeltainen välke silmissä alkoi myös haalistua ja pieni pelko hiipi perperiin, kuinka käy suihkun kanssa. Hapuilin pimeässä ulos ja kohti suihkuja, jotka eivät onneksi olleet kaukana, ja kokeilemaan. Sähköpumput

tietysti, eikä tipan tippaa. Lottovoittajafiilis kaikkosi ja tilalle tuli ajatus, että mitä pahaa minä taas olen tehnyt, kun minua näin rangaistaan. Ei ollut montaa tekemisvaihtoehtoa ja valitsin sen, josta seuraavana päivänä olisi eniten hyötyä, eli unta kuulaan.

Etelään, etelään...

Osa varusteista oli aamulla vielä kostean nihkeitä kämppän miedosta lämmöstä johtuen ja ei tietenkään paikallinen sähkölaitos ollut saanut sähköä, joten suihkut sai unohtaa. Tavarat kyytiin ja menoksi, sillä asia ei ihmettellemällä paranisi. Ajopäivä oli pilvipoutainen, viileähkö, mutta pysyihän pirtteämpänä, sanoisi joku. Ennen Skopjea oli kaivettava sadevehkeet päälle ja ei aikaakaan, kun tuli taas tuttu myräkkä päälle. Nyt tuli valkoisia peukalonpäitä niin sakeasti, että oli pysähdyttävä, sillä tie oli aivan valkoisenaan ja pyörä alkoi lipsua alla. Taisi olla Gabrican kylä, jossa pidin viiden minuutin tauon, kunnes tie tummui ja saatoin lähteä jälleen liikkeelle. Kreikan tullissa vierähti jonkun aikaa itseäni tankatessa, sillä syömiset olivat jääneet vähiin ja suolenmutkaan oli syytä saada täytettyä. Sadekuuro saapui päälle ilman raakeita ja en pitänyt matkan jatkamisella kiirettä, sillä samalla saatoin vaihtaa valuuttaa ja vilkaista hieman reittisuunnitelmaa.

Vilkaisu kelloon sai toimintaa aikaseksi, sillä ilta alkoi painaa päälle ja matka laskettiin vielä sadoissa kilometreissä. Pimeys ehti laskeutua, kun katse hapuili kämppäriiviittoa suunnan ollessa kohti Thessalonikia. Niin hämmöttivät kaupungin valot, eikä maja-



Näköala merelle (Aigeian) ikäänkuin paremmastakin yksöstä. Epanomi-camping Khalkideen kulumilla.

paikasta vielä tietoakaan. Kaupungilla silmä tavoitti Epanomi-campingin kyltit ja se alkoi kiinnostaa, sillä kylkiäisenä näytti olevan valtion leimat, joten luultavasti jonninmoista tasoa oli odotettavissa. Kaupungin jälkeen tie muuttui aika syheröiseksi ja sadekuuro oli lipunut tästäkin ylitse ja tie oli märkä. Eräässä kurvissa oli sydän pysähtyä, kun etupyörä vaelteli vähän matkaa omiaan. Se sai hieman hölläämään kyytiä, sillä iltapimeässä ei kiinnostanut ruveta tekemään ojanpohjalta inventaariota. Lopulta tulin t-risteykseen, jonka vastakkaisella puolella olevassa aidassa oli kylttejä ja kilpiä, kuin mitaleita sotaurhon rintapielessä. Vauraaman näköiset näyttivät oikealle, ja eikun sinne. Tulin kalastajakylään, jossa tuntui olevan kaikki paikallinen viih-

de-elämä tarjolla. Tie loppuikin toiselle puolelle kylää, eikä mitään kämppäriä löytynyt. Ajoin takaisin risteykseen ja katulamppujen hämyssä tutkin kyltit uudelleen ja löytyihän seasta Epanomin kyltti. Ei kun menoksi. Muutama sata metriä ja taas oli iso kyltti hämärässä vasemmalla puolella ja nuoli alalaidassa näytti vasemmalle. Näytti olevan pimeää peltoa, jossa hämötti kuitenkin valoa, joten vinkkari vasempaan. Tie oli rehellistä peltotietä, joka vähän ihmetytti. Keskellä oli ruohotupsua ja laidoilla pyöräurat, mutta mieleen tuli Walesin heinäpeltomajoitukset, joten epäily ei vielä hiipinyt tässä vaiheessa mieleen. Valo tuli omakotitalosta, joka oli pellon keskellä ja siellä ei olisi mitään majoitusta, joten ympäri vaan ja eteenpäin. Tie alkoi muuttua

yhä savisemmaksi ja liukkaammaksi ja kun ylitin pienen sarkaojan, niin mieleen tuli, että ei voi olla täällä. Nyt vaan katsomaan sopivaa kääntöpaikkaa, mikä ei ollutkaan helppo homma. Tien vieressä oli paksua heinikkoa ja ränni savista, ettei pääsisi tekemään kunnon kaarrosta. Yhtäkkiä etupyörä lähti luistelemaan alta ja pyörä alkoi sortaa tieltä ulos. Siinä sitä oltiin kärsällään ja ei kun repimään pyörää ylös. Pyörä käyntiin ja tutkailemaan tilannetta. Olin metrin päässä mutaisesta, muutaman metrin levyisestä ojasta ja hiukan lähellä oli ollut muikkusukellus. Oli todellakin pimeää, niinkuin etelässä voi olla ja suoritin tilannearviota. Vajaan kilometrin päässä näytti hämöttävän valoa sen tien varressa, jolta olin pellolle kääntynyt ja pienet ärräpäät eivät olleet kaukana. Oli todella vaikea saada savessa pyörä lasteineen käännettyä edes endurotyyliin sudittamalla, kun ei tahotonut löytyä pitoa. Viimein pyörä oli jälleen oikeaan suuntaan ja kamat ojenukseen ja hanaa. Meno tuntui tahmealta, takapyörä suti ja etupyörä lipsui. Eikä kauaakaan, kun etupyörä lähti alta ja olin taas turvallani. Pyörä pystyy ja taas menoksi. Suti ja suti eikä meinannut saada millään vauhtia. Muutama metri ja taas turvallaan. Mitä hel—? Joku piiputti nyt. Sitten paljastui ajovalojen haileassa loimotuksessa koko koreus. Savikitti oli liistraantunut pyörän ja lokasuojan väliin ja etupyörä oli aivan jumissa. Ai että miksikö enduropyörässä on lokasuoja ylhäällä? En enää ihmettele. Pyörä sivutuulelle toivoen, että se ei painu pohjaveteen ja työkalut esiin. Ruuvimeisselillä aloin kairata reikää savikittiin ja homma tuntui oikein ylevältä ja hygieniseltä. Suurimmat pois ja menoksi. Kymmenen met-

rin päässä vauhti taas hiipui ja uusi kintinpoisto. Kolmannen kerran joutui operaation vielä toistamaan, ennenkuin pääsin sellaiselle keskikipenkalle, että se ei enää kasvattanut paakkua. Vihdoin takaisin isolle tielle ja vasemmalle valojen perään. Sieltähän se kämppäri löytyi ja kun kurvasin pihaan, en iljennyt edes respan sisään astella, sillä niin saamarin savessa olin. Telttamerkki kouraan ja paikkaa etsimään.

Illan pimeydessä yllätti vehmaus ja runsas kasvillisuus, vaikka oltiin kuivassa ilmanalassa. Sitä ei kuitenkaan ehtinyt filosofoida pitempään, sillä nyt vaan teltta pystyy, savet pois lokkarin välistä ja varusteiden pesuun. Naapuripilttuussa näytti asustelevan joku kalvakka saksalainen olmi teltassaan, jota en nähnyt koskaan päiväsaikaan. Taisi olla varsinainen menninkäinen, kun liikkui vain pimeällä.

Maisemakierroksia

Seuraava aamu valkeni kirkkaana ja lämpimänä ja sen aion ottaa löhöillen ja hieman sotasuunnitelmia laatien tuleville päiville. Teltalta avautui näköala merelle kuin paremmassakin lukalissa. Ympäri oli pensaita rajaamassa telttapaikkoja pilttuiksi ja kookkaampaa puuta löytyi myös varjostamaan päivän paahteelta. Tämä alkoi vähän ihmetyttää, sillä näissä maisemissa yleensä oli enemmänkin kuivuutta tarjolla. Astelin puskan juurelle ja sieltähän alkoikin ratkaisu löytyä. Oli näet vedetty reiallistä letkua pitkin pilttuita reunustavien pensaitten juuria ja ei tarvinnut juosta kastelukannun kanssa ympäri isoa aluetta. Myöhemmin selvisi sekini, että puputus, mikä kuului jon-

kin matkan päästä, oli pumppuasema, mikä syötti vettä koko alueelle. Muutenhan vettä riitti vuoristosta, ettei sitä tarvinnut merivedestä haihduttaa. Nerokasta.

Löhöillessäni 15 min. rannalla karttaa tutkiskellen poltin jo mahanahan, mikä osoitti auringonpaisteen infernaalisen tehon. Oli aika tehdä mummo-laretki No.1. Varhain seuraavana aamuna, ennenkuin auringon polttava paahe alkoi painaa päälle heitin kameralaukun selkään ja kevyessä, vähemmän EU-normitetussa ajovarustuksessa löin usvaa putkeen. Vaivihkaa uskaltauduin vilkaisemaan pellon suuntaan, missä olin tullessani suorittanut mutapainia ja päivänvalossa ei olisi tullut mieleen suunnistaa sinnepäinkään. Hetken päästä aloin katsella maisemaan, että kuka keskellä lämmintä aamua hiostaa autonrenkailla pönttöä punaiseksi. Ei näkynyt missään haikuja, mutta katkua oli ilmassa ja tuntui aika voimakkaalta. Aloin vilkuilla alaviistoon ja huomasin, että eturenkaasta nousi savua. Liinat kiinni ja tutkimaan. Savipaakku peijakas oli lohjennut kuivaessaan lokasuojasta ja pudonnut tukiraudan ja renkaan väliin ja jäänyt sinne hioutumaan ja oli paisuttanut jo rengasta, niin että kupeessa kulki komea vana. Ruuvimeisseli taas esiin ja piikkaamaan palaset irti ja menoksi. Olin siis Thessalonikin eteläpuolella Khalkidiken niemimaalla, joka kartassa muistuttaa kilpikonaa ja tarkoitus oli kiertää keskimäinen mereen pistävä niemeke. Sinne johtava tie oli pienehköä risteillen ylängön ja rantakaistaleen rajamaastossa ollen maukasta konepyörälle. Tämä alue ei ole muinaisuudessa ollut mitään kulttuurin kehtoa eikä antiikista ole paljon

merkkejä. Silmä tavoitti kuitenkin erään kinkaman reunalta isohkon valkoisen patsaan ja se oli käytävä bonggaamassa. Oli häntä Aristoteles, joka siinä kivettyneenä katseli silmä kovana kaukaisuuteen. Muutamat kuvat ja matka jatkui. Aurinko oli paahtanut jonkun aikaa täydeltä terältä ja varjosakin oli yli 30 astetta ja paistelumat jotain muuta. Palaneen lihan käry tahtoi nousta satulasta, kun siihen istahti paussin jälkeen. Ajohanskoja ei saanut hikisiin käsiin ja kämmenselät olivat ahavoituneet ja olivat kuin variksen koivet. Oli pakko kaivaa katteen loke-rosta sadehanskojen sisältä metsurinlapaset käteen ja olivathan ilmavat ja paisteelta suojaavat ajokäsineet. Upea sinivihreä meri tervehti välkehtien auringonpaisteessa, kun saavuin niemen tyveen ja lähdin kiertämään niemeä myötäiseen. Miksi näin? Joku viisas aikanaan totesi, että on parempi ajaa outoja ja vaikeita reittejä sisäkurvin puolella, ettei tarvitse heti sukeltaa jontokaan, jos tulee joku hässäkkä. Mitä kauemmaksi niemimaa ajoin, sitä vähäisemmäksi ja karummaksi kävi kasvillisuus. Rannalla hämötti valkoinen hiekka houkuttelevasti, mutta pudostusta oli noin sata metriä, joten tyydyin katselemaan vain harjoittelevia surffa-reita, joiden purjeet piirtyivät upeasti merta vasten. Taustalla hämötti meri-usvan seasta itäisin näistä kolmesta niemestä, Agion Oros, joka tunnetaan myös teokraattisena tasavaltana joka on itsehallintoalue. Sinne pääsy ei ole yksinkertaista, sillä vanhan säännön mukaan sinne on pääsy kielletty parattomilta henkilöiltä, naaraseläimiltä, lapsilta ja eunukeilta. Kun lisäksi vaaditaan oman konsulaatin suosituskirje Kreikan ulkoministeriölle tai Pohjois-

Kreikan ministeriölle, vaikeusastetta löytyy. Kun ei ollut kirjettä, niin päätin jättää niemimaan 11 luostaria väliin. Jossain vaiheessa maisema muuttui aivan ruskeaksi, auringon polttamaksi ja suuta alkoi kuivata. Pelastusta oli odotettavissa, sillä eräällä kielekkeellä oli kuppila, joka oli kuin keidas keskellä erämaata. Valtakunnan sähköä ei kiertänyt ympäri harvaanasuttua niemimaata ja kuppilan omistaja oli hoitanut homman agrikaatilla, joka puputti muutaman kymmenen metrin päässä. Se hieroi tarvittavan sähkön kylmälaitteille, jotka todella olivat tarpeen. Limua huuleen ja menoksi, sillä sisällä oli lähes yhtä kuuma kuin ulkona, eikä taukoa voinut näyttää kovin vilvoittavaksi. Lahden takana hämmötti Munkkiniemen kärjessä Athos-vuori, joka kohoaa 2 km:n korkeuteen. Se on kai munkeille sama, kuin Fujijama japanilaisille, sikäli kun ortodoksit kummemin vuoria kumartele. Niemimaan länsirannalta löytyi jo laajempaa asutusta ja Porto Carras, aikanaan laivanvarustaja Carras'in perustama lomakeskus oli taas sarjaa keitaat. Oli komeaa aitaa ja porttia ja kerberos, joka tutkaili kai lompakon paksuutta. Oma tuntui melko ohuelta ja käännyn ympäri katsellen komeaa golfrataa, johon itselläni ei ollut asiaa, koska minulla ei ollut kuin golfsukat, 18-reikäiset. Ilta alkoi hämärtää, kun saavuin leiriin auringon kullatessa horisonttia. Komea päätös päivän yli 300 km:n taipaleelle.

Kavalaa Dramaa

Oli aika pakata yksiö ja vaihtaa maisemaa. Nahkapukua päälle nykyissäni kuului oikeasta kainalosta vuorien rutiinaa ja kun otin Riku Kiri ilmeen ja

murjaisin, niin rutina senkuin lisääntyi. Jo piti vilkaista, että mistä piiputtaa ja penteleen lihava toukka oli vääntänyt vahvan kotilon silkki vuorien sekaan ja kangas senkun repeili, kun alivuokraista karkoitteli kainalosta. Uusi yllätys odotteli vielä myöhemmin, kun ystävät olivat liimaamassa makuupussia ilmapatjaan kiinni. Sen jälkeen loppuivat teltassa avoimien ovien päivät vaikka tuuletus olisi ollutkin poikaa. Pienen viiveen jälkeen vain keula halokomaan Khalkidiken niemimaata kohti itää. Oli kiinnostus herännyt tutustua hieman raamatunhistoriallisiin kohteisiin ja siksi löin leirin pystyyn Kavalan kaupunkiin, josta oli näkymä 30 km:n päässä hämmöttävälle Thassokselle. Sinne en kuitenkaan lähtenyt kulluskelemaan, vaan suuntasin Kavalan toiselle laidalle tutkimaan värikästä satamanäkymää ja jylhää akveduktia, jolla oli johdettu aikanaan vettä vuorilta linnakkeelle. Jokaisella katolla näytti olevan vakiovarusteena aurinkopaneli, jolla varmasti täällä sai veden kuumaksi. Katteeksi kävi. Värikkästä Kavalasta suuntasin seuraavana päivänä sisämaahan, kohti Dramaa. En kuitenkaan aikonut perille, vaan kohteeni oli suunnilleen puolessa välissä sijaitseva Filippi, joka on sarjaa muinaisjäännökset, eikä siellä ole varsinaista asutusta tällä hetkellä. Parkkipaikan puolella rinteessä sijaitsee upea amfiteatteri, jossa näytellään kuulemma jälleen antiikin näytelmiä, mutta tähän vuorokauden aikaan sain kuljeskella siellä yksin. Tien toisella puolella oli sitten kaupunkimaisempi näkymä, tosin raunioitunut, mutta sinne vaan kivenpalasien sekaan. Oli foorumia näkyvine perustuksineen, pylväikköjä, valtavia marmoripaasia ja jäänteitä kirkosta, joka aikoi-



Filippi. Tässä on ensimmäinen eurooppalainen, Lydia, kastettu kristinuskoon.

naan oli sortunut ja homma oli jäänyt kesken. Mielenkiintoinen oli yleinen käymälä marmori-istuimineen, jossa oli vesihuuhdeltu, sillä jonkinmoinen puro liplatteli vieläkin pyttyjen alta.

Tien vieressä kalliorinteessä sijaitsi luola, jonne apostoli Paavali ja kumppaninsa Silas oli teljetty vierailullaan n. v.50 jKr.

Parin kilometrin päästä löytyi sitten paikka puron varresta, jossa Paavalin sanotaan kastaneen ensimmäisen eurooppalaisen, Lydian, kristinuskoon. Paavalihan oli juutalainen, mutta vapaa Rooman kansalainen ja siksi hänen oli helppo kulkea kaupungista toiseen, vaikka aina välillä koppi kolmonen kolahtikin. —Viisaat istuvat varjossa, totesivat kreikkalaiset aikanaan ja tämä muistui mieleen, kun auringon hehku

alkoi pikkuhiljaa kypsyttää ja oli aika ottaa suunnaksi Kavala.

Keski-Kreikan kallioluostareista ennustajien tykö

Kavalasta palasin pariiksi päiväksi Epanomiin takaisin, sillä paikka oli upea ja viikonloppu edessä ja se oli mukava veltoilla paikallaan. Juhanusviikon alkajaisiksi otin suunnan kohti Ateenaa, mutta Larisasta pokkasin sisämaahan kohti Trikalaa ja Kalambakaa. Maisema muuttui äkisti. Töyräät pyöristyivät ja siellä täällä törötti pyöreäpäisiä sokeritoppia. Aivan uskomaton näky. Tällä alueella on ollut kaikkiaan 24 luostaria, joista vain neljä on enää toiminnassa ja turisteillekin avoimia. Munkit olivat piiloutuneet ai-



Meteora, Kalambaka. Eroosion jyrsimät kalliot ja heikkohermoisten luostari, kun ei ole kallion laelaa.

kanaan kai jotain vainoja luoliin ja myöhemmin oli rakennettu luostareita töyräitten päälle. Ylös oli vaikea päästä, sillä ainoana keinona saattoi olla köysi. Tätä Meteoran näkymää äimistelin pitkään huuli pyöreänä ja en yhtään ihmetellyt, jos kreikkalaiset ovat kehittäneet teräviä oivalluksiaan näissä huikaisevissa maisemissa.

Lähdin jatkamaan kohti etelää pitkin vesimeloonikauppiaitten reunustamaa tietä. Oli hupaisaa katsella tien vierellä isoja meloonikekoja ja ajella välillä pienen kuormurin perässä, jonka perälaidassa roikkui iso vaaka, jonka osoitin souti topparista toppariin. Varmaankin kruunattu malli. Tie Karditsasta Lamiaan oli suht' tasaista, läpi maaseudun. Vasta Lamiasta tie al-

koi taas nousta Amfissan ja ajoittain pääsi kunnolla keikistelemään, sillä tie nousi noin kilometriin. Delfissä löin liinat kiinni, sillä ilta alkoi taas olla käsillä ja paikassa olisi ihmettelemistä riittämiin seuraavana päivänä. Olympos-niminen kämppäri oli aivan tien vieressä ja luultavasti kilpailua ei pienessä kylässä juurikaan olisi, niin ei muuta kuin kapasiteettia kyselemään. Leiripaikka oli aivan jyrkänteen reunalla ja alhaalla hämmötti Itean kaupunki ja taustalla Korintin lahti. Upeaa!

Delfihan on historiasta tunnettu oraakkelistaan, eli ennustuspaikastaan, Apollon temppelistä, josta sotapäälliköt ja muutkin kävivät kyselemässä, kuinka sotaretket ja muut operaatiot sujuisivat. Paikalliset papit sitten huumehöyryis-

sään lottosivat jotain sekavia vastauksia ja kysyjät lähtivät koteihinsa enemmän tai vähemmän onnellisina. Alue on laaja ja sijaitsee rinteessä, tosin eri ilmansuuntaan kuin kämppärin näkyvät ja sieltä löytyy mm. hyväkuntoinen stadion, riemukaari ja temppelin raunioita. Turisteja näytti olevan paljon ja eräs persoonallisimpia oppaita oli iäkäs, lieriskäpäinen partajeesus, joka persoonallaan tuntui lumoavan kuulijansa kuin nasaretilainen aikanaan. Hollywoodilaismuoti kun on valaa be-

toniin kuuluisuuksien kypälät, niin delfoilainen muoti vastaavasti näytti olleen hakata kiveen jalanjäljet stadionilla kunnostautuneille.

Kun keskipäivän helle alkoi pehmitää kupolia, oli aika vetäytyä varjoon ja suunnitella liikkeellelähtöä, kun museokin pahaksi onneksi oli suljettu. Tarvat kyytiin ja kohti Ateenaa.

Reijo Relander

Jatkuu seuraavassa numerossa...

Moottoripyöriin tehorajat

16-vuotiaan moottoripyörä enintään 11 kW

Moottoripyörien ajokorttiluokitus muuttuu ja eri luokille asetetaan tehorojoitukset. Uudistus tulee voimaan 1. heinäkuuta 1996 ja se koskee 1.7.1996 jälkeen suoritettavia ajokortteja.

Kevyille moottoripyörille tulee uusi luokka A1. Kortin edellytyksenä on 16 vuoden ikä. Kortti oikeuttaa kuljettamaan enintään 11 kW moottoripyörää.

18-vuotiaana saa A-luokan ajokortin, joka oikeuttaa aluksi enintään 25 kW moottoripyörän kuljettamiseen. A-luokan ajokortin saaminen ei edellytä A1-luokan ajokortin haltijoilta enää uutta tutkintoa.

Yli 25 kW moottoripyörän kuljettaminen edellyttää A-luokan ajo-oikeutta vähintään kahden vuoden ajalta tai erikseen suoritettua ajo- ja käsittelykoetta vähintään 35 kW moottoripyörällä. Erillisen kokeen voi suorittaa 21-vuotiaana.

Liikenneministeriö

”Turvapukupakko” - totta vai tarua

Eli ajovarustestandardin ensimmäinen osa toisella lausuntokierroksella

Moottoripyörälehdistä on jo jonkin aikaa saanut lukea tarinoita turvapu-
vuista ja pelottelua suojahaarniskojen
käyttöpakosta. Nyt pelätty turvapuku-
standardi on tullut toiselle lausunto-
kierrokselle Suomeen ja mekin olem-
me siitä motoristien mielipiteen sano-
neet. Niinpä lienee sopiva hetki kerra-
ta, että mistä oikein on ollut kysymys.

EY:n ministerineuvosto keksi direktii-
vin 89/686/EEC henkilökohtaisista suo-
javarusteista vuonna -89 ja se on ollut
voimassa jo vuodesta -92. Direktiivi on
tarkoitettu pääsasiassa teollisuudessa
käytettäville suojaimille, mutta siinä on
nyöns oma ryhmänsä moottoripyöräilijän
suojarusteille. Jotta direktiiviä voisi
soveltaa, suojarusteiden oleelliset ominai-
suisuudet on standardoitu. Niinpä Euroo-
pan standardoimiskomitea on perus-
tanut työryhmän (CEN TC162/WG9)
kehrittelemään tätä motoristijärjestöjen
kyseenalaisiksi asettamaa standardia.
Valitettavasti keskustelun tuoksinassa on
sotkettu toisiinsa aidat ja aidanseipäät ja
näin luotu kauhukuvia hyvää tarkoitta-
vista asioista.

Standardeista on hyötyä...

Esimerkiksi renkaiden ostaminen olisi
vaikeaa, jos niistä ei olisi olemassa stan-
dardeja. Kauppias saattaisi myydä palo-
letkun pätkän raskaan matkapyörän
vanteen suojaksi, jos ei olisi renkaiden
kantavuus- ja nopeusluokituksia. Sa-
moin ruuvien ostaminen olisi vaikeaa,
jos niiden kierteitä ei olisi standardoitu.

Samalla logiikalla ajopuvun ostajan
elämää helpottamaan on suunniteltu
standardia. Ei ole harvinaista, että ko-
kematon kaveri luulee ostavansa hie-
non ajotakin, kun ostaa pyöräliikkeestä
suurella pyörän merkillä varustetun
toppatakin. Tulevaisuudessa kuluttajan
valintaa on tarkoitettu helpottamaan
tieto, että standardin mukainen puku
takaa tietynlaiset iskusuojausominais-
suudet onnettomuuden sattuessa. Näin
pyritään saamaan kauppiaille ja asiak-
kaalle yhteinen kommunikointikieli.

...paitsi huonoista stan- dardeista

Alunperin standardin piti sisältää vä-
himmäisvaatimukset kolmelle ominai-
suudelle: iskusuojaus, kulumiskestävyys
ja repeytyminen. Standardityöryhmä on
kuitenkin ollut erimielinen näiden asioi-
den mittaustavoista. Niinpä se ei ole
päässyt yksimielisyyteen muusta kuin
iskusuojauksen mittauksesta.

Hyvä tietysti niinkin, mutta kun se-
kään osuus ei ole tehty kunnolla. Lienee-
kö sitten liian vaikea asia vai onko eu-
rooppalaisilla puvun valmistajilla ollut
pelko liian tiukasta standardista, koska
vaatimukset eivät ole teknisestikään aja-
tellen asiallisia saati sitten käyttäjän kan-
nalta ajateltuna. Suurin moka standardi-
ehdotuksessa on iskusuojauksen mittaus
ainoastaan huoneen lämpötilassa ja -kos-
teudessa (vai pitäisikö paremminkin sa-
noa kuivuudessa). Ei siis mitään todelli-
sia ajo-olosuhteita, joissa varusteet ovat
kosteita hiestä ja sateesta, aurinko läm-
mittää tai on kylmää.

Ensimmäinen lausunto- kierros

Standardi oli vuosi takaperin ensim-
mäisellä lausuntokierroksella ja silloin
edellämainituista epäkohdista huomau-
tettiin virallisesti. Tokihan niitä oli osoi-
teltu jo aiemminkin työryhmälle. Perus-
teena huomautukselle on ollut yleisesti
käytetty iskunvaimennusmateriaali, jon-
ka moni saattaa varusteistaan tunnistaa.
Sen vaimennusominaisuudet ovat erin-
omaiset yllättäen juuri standardin ehdot-
tamissa mittaolosuhteissa. Mutta kun
lämpötila nostetaan 35 asteeseen, isku-
suojaus pienenee puoleen. Ja jos se kos-
tutetaan, on vaimennusominaisuuksista
jäljellä viidesosa! Materiaali on pehmeää
kuin vahtomuovi.

Koska standardiin ei kuitenkaan ole
saatu lämpimänä/kosteana mittausta,
on syytä epäillä, että tällaisten vaimenti-
mien käyttäjillä on ollut liikaa vaikutus-
valtaa standardiehdotusta sorvattaessa.

Toinen lausuntokierros

Huomautukset standardin asiattom-
uudesta ovat kuitenkin kaikuneet työ-
ryhmässä kuuroille korville. Niinpä toi-
sella lausuntokierroksella ei ollut muuta
mahdollisuutta kuin toistaa ensimmäi-
sen lausuntokierroksen vaatimukset: tes-
taus kahdessa eri lämpötilassa, jotta ma-
teriaalin lämpötilariippuvuus selviäisi, ja
testaus myös kosteana, koska vaikka
aina ajettaisiin poudalla, ihminen hiko-
lee sen verran, etteivät varusteet voi olla
rutukuivia käytössä.

Käyttö- vai maksupakko

Yleiseurooppalaisen suojarukustan-
dardin suunnitteleminen on tuonut mu-

kanaan myös käyttöpakkohysterian. Va-
litettavasti hysterian on aiheuttanut kah-
den toisiinsa kuulumattoman asian sot-
keminen toisiinsa: standardin ja turvalli-
sempaan liikkumiseen ohjaamisen.

Joissain maissa vakuutusyhtiöt ovat jo
halunneet jakaa motoristit kahteen kas-
tiin: niihin, jotka käyttävät suojarusteita
ja niihin, jotka haluavat ajaa ”vapaa-
na” ilman asiallisia varusteita. Tarkoitus
on säilyttää osa onnettomuuden seurauk-
sien maksamisesta sellaisen harteille,
joka ei ole halunnut niitä pienentää käyt-
tämällä suojarustusta.

Onhan tunnettua, että kaaduttaessa
kunnollinen ajopuku estää asfaltti-ihot-
tuman syntyminen lähes kokonaan, mut-
ta jos farkuissa yrittää liukua 50m asfal-
tilla on todennäköistä, että plastiikkaki-
rurgi joutuu vaihtamaan uuden persna-
han. Ja nykyisellä systeemillä kuitenkin
kaikki vakuutuksenmaksajat maksavat
tämän yhteisvastuullisesti. Olisihan se
reilumpaa antaa kuljettajan valita, mak-
saako halvemman vakuutusmaksun ja
käyttää kunnollisia ajovarusteita, vai
ajaako farkuissa ja on joko kaatumatta tai
kaatumisen sattuessa maksaa esimerkiksi
ajopuvun hinnan suuruisen omavas-
tuun. Näin kustannus olisi kaikille edel-
leen sama, paitsi että ensimmäinen vaiht-
toehto pienentää vakuutusmaksuja, kos-
ka plastiikkakirurgia ei tarvita niin usein.

Todellisuudessa ne, jotka vastustavat
tällaista ”vapaaehtoista käyttöpakkoa”,
ajavat itseasiassa kunnollisia ajovarusteita
käytettäville motoristeille maksupak-
koa. Pakkoa maksaa myös suojarustus-
tuksensa laiminlyövien motorististen ai-
heuttamat tarpeettomat kulut.

Antti Kortesus

KUKAHAN NE KAIKKI KEKSII?

Euroopan motoristien etujärjestö FEM - jonka jäsen myös suomalainen SMOTO on - piti kevätkokoustaan Brysselissä helmikuun viimeisenä viikonloppuna. Tälläkin kerralla pääosan kokoukseen varastusta ajasta varastivat erilaiset eurodirektiivit.

Varaosamonopoli?

Eräät eurooppalaiset moottoripyörävalmistajat ovat vaatineet EU:lta "mallisuojadirektiiviä", joka toisi mukanaan uusille moottoripyörille eräänlaisen tekijänoikeuden. Toteutuessaan tämä tarkoittaisi sitä, että uuden pyörämallin tultua markkinoille, ei kukaan muu kuin pyörän valmistaja saisi markkinoida siihen sellaisia varaosia kuin esim. rattaat, vaijerit, suodattimet, pakoputket tai katteet.

Valmistajien alkuperäinen vaatimus oli, että tuotesuoja kestäisi 25 vuotta! Direktiiviluonnoksessa puhutaan nyt kolmesta vuodesta, mutta tämäkin on FEM:in jäsenjärjestöjen mielestä kohtuuton, jos samaan aikaan halutaan puhua vapaista markkinoista ja hintakilpailusta.

Taistelu mallisuojadirektiiviä vastaan on lähtenyt käyntiin, ja FEM:in vahvana tukijana on koko "aftermarket" -teollisuus. FEM:in sihteeri Simon Milward kertoi pitävänsä todennäköisenä, että koko direktiivihanke kompastuu jo alkumetreillä omaan mahdottomuuteensa.

Rengasmonopoli?

Komissiossa sorvattavana olevasta multi-direktiivistä on löytynyt montakin hämmästyttävää yksityiskohtaa. Yksi niistä koskee moottoripyörien renkaita.

Direktiiviehdotukseen sisältyy vaatimus, että moottoripyörään saisi vaihtaa ainoastaan sellaiset renkaat, jotka siinä on silloin kun se tyyppikatsastetaan EU:n alueelle. Toisinsanoen, kun joku uusi pyörämalli tyyppitetään joillakin renkailla, ei pyörään tämän jälkeen saisi vaihtaa muunlaisia renkaita. Ei sen paremmin kokonsa, kantavuutensa kuin nopeusluokkansa osalta. Ja nyt seuraa jutun ydin: ei myöskään valmistajan osalta.

FEM:in kokouksessa asiasta keskusteltiin pitkään, ja todettiin käytettävissä olevien dokumenttien valossa että tässä on nyt menossa aika raaka peli. Muuan saksalainen rengasmerkki katsoo rahankiilto silmissään kohti tulevaisuutta, ja yrittää mitä ilmeisimmin turvata jonkinlaisen monopoliaseman itselleen. Saksa on valtava markkina-alue, ja tulevaisuudessa moottoripyörät tyyppitetään pitkälti Saksan sanelemien ehtojen mukaan. FEM:in nykyinen puheenjohtaja, italialainen Riccardo Forte, kertoi kokoustauolla läsnäolijoille tiedotusvälineiden edustajille, että kysymyksessä on ilmeisesti "Trade Barrier", eli vapaan kaupan rajoittaminen. Forte piti varmana, ettei EU:n parlamentti missään tapauksessa tule hyväksymään tällaisia menettelytapoja.

Oravanpyörä

Brysselin kokouksessa oli vierailijana Honda Euroopan edustaja Hans van Driessche, joka totesi varsin osuvasti että "Yksi turvalaite johtaa aina seuraavaan".

Kaikki alkoi joitakin vuosia sitten siitä, kun muuan tekniikan tohtori suunnitelti moottoripyöriin jalkoja suojaavat raudat. Näiden kylkiäisenä tuli sitten se, että törmäystilanteessa kuljettajan yläruumis iskeytyy voimakkaasti päin polttoainetankkia (tai ohjaustankkoa, pyörämallista riippuen). Tämä puolestaan ajateltiin ratkaistavan sillä, että määrätään iskua vaimentava "airbag" (kuten autoissa) pakolliseksi. Joka taas johtaa siihen, että mikäli kuljettaja käyttää kypärää, on tutkimustulosten mukaan aika usein seurauksena niskan katkeaminen. Nyt ihan viime kuukausina onkin sitten aloitettu suojalaitteen kehittäminen näiden niskavammojen torjumiseksi...

FEM:in kokous päätti yksimielisesti, että lobbailu tätä oravanpyörää vastaan tulee jatkumaan. Hans Van Driessche kritisoi voimakkaasti niitä olosuhteita, joissa kyseisiä "turvalaitteita" on testattu. Koetilanne on aina järjestetty niin, että moottoripyörä törmää pysähtyneenä olevan auton kylkeen, täsmälleen etuoven kohdalle, ja täsmälleen 90 asteen kohtisuorassa kulmassa. "Entäpä jos auto sattuu liikkumaan, tai törmäyskulma ei olekaan kohtisuora?" kysyi Van Driesshe.

Prätkät bussikaistoilla?

Joissakin EU:n jäsenvaltioissa on hyväksytty - osin paikallistasolla kaupunkikohtaisesti - että moottoripyörät saavat käyttää ns. bussikaistoja. Tämä on herättänyt laajaa vastarintaa (ei liene vaikeata

arvata, millaisten ajoneuvojen kuljettajissa)...

- "On kyseenalaista sallia kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen kulku bussikaistoilla" toteaa ESC (Economic & Social Committee of EU). Komitea kertoo epäilevänsä, että tällaisen käytännön takia myös henkilöautoilijat rohkaistuvat enenevässä määrin käyttämään bussikaistoja.

Asiaa on nyt tutkittu Avonin piirikunnassa Englannissa, ja tutkimustulosten perusteella kyseinen piirikunta määräsi lain jonka mukaan moottoripyörät saavat käyttää bussikaistoja. Edut ovat moninverroin suuremmat kuin haitat...

FEM on nyt saanut tutkimustulokset käyttöönsä, ja vaatii koko EU:n alueelle samanlaista käytäntöä!

Ja taas turvapuku?

Suojavarustestandardi on jälleen näkyvästi esillä - nyt laajempina kuin kertaakaan aikaisemmin. Tällä kerralla ei puhuta enää pelkästä ajopuvun iskusuojauksesta, nyt ollaan tekemässä standardeja myös selkäsuojuuksille, ajokäsineille ja -jalkineille. Heijastavat materiaalit aiotaan myös sisällyttää standardeihin.

FEM:in kokouksessa edustettuina olevat 15 kansallista jäsenjärjestöä totesivat, että FEM ei tietenkään halua vastustaa moottoripyöräilijöiden turvallisuuden lisäämistä, mutta tapa jolla asioita nyt aiotaan hoitaa on väärä. Vapaa kilpailu tulee säilyttää. Jos tuote on huono, sen myynti ja valmistus loppuu ilman standardejakin, koska se ei mene kaupaksi. Alan lehdet ja niiden suorittamat testit näyttelivät tässä hyvin tärkeätä roolia, koska ne ohjaavat kuluttajien ostokäyttäytymistä.



Motoristi-lehden palstoillakin on joku joskus vakuuttavin sanankääntein todistellut, että standardi ei tuo mukanaan käyttöpakkoa. Nyt ovat kuitenkin saksalaiset vakuutusyhtiöt julkisesti ilmoittaneet, että sitten kun suojaruustandardi on valmis ja hyväksytty, tulee jokaisen moottoripyöräilijän käyttää sen mukaisia varusteita liikenteessä. Muutoin käy niin, että mahdollisessa onnettomuustilanteessa ei korvauksia tulla suorittamaan täysimääräisinä! Vastavasti joidenkin maiden vakuutusyhtiöt ovat antaneet ymmärtää, että nekin edellyttävät standardisoitujen varusteiden käyttöä, mikäli joku aikoo saada itsensä ja pyöränsä vakuutetuksi...

Kansainvälinen moottoriliitto FIM on lahjoittanut FEM:ille 20.000 ecua kampanjaan, jolla pyritään estämään suojaruustandardin voimaantulo EU:ssa.

- "On tärkeää, että moottoripyöräilijät ovat yhdessä rintamassa kun puolustamme itseämme tällaisilta suunnitelmilta... hienoa, FIM!" kommentoi Simon Milward.

Pitää kuitenkin muistaa, että motoristien rintama ei sittenkään ole yksimielinen. On olemassa EMA - jonka jäsen myös MP 69 on - ja sen kanta jostain käsittämättömästä syystä on myönteinen näille suojaruustandardille. Luultavasti juuri tämän kysymyksen johdosta EMA ei nauti muiden kansainvälisten motoristijärjestöjen arvontoa ja luottamusta muissakaan asioissa.

USA:n kuulumiset

Brysselin kokouksessa vieraili myös ICOM:in (International Coalition of Motorcyclists) edustaja, Pepper Massey-Swan. Hän ilmoitti olevansa hyvillään siitä, että

Eurooppalaiset motoristijärjestöt tekevät tosissaan työtä moottoripyöräilyn jatkuvuuden turvaamiseksi ja tarpeettomien rajoitusten torjumiseksi.

Parin viime vuoden ajan on USA:ssa ollut voimassa laki, joka on edellyttänyt että osavaltiot jotka haluavat saada liittovaltiolta rahoitusta tiestönsä ylläpitoon, ovat joutuneet noudattamaan eräitä liittovaltion määräyksiä. Sellaisia kuin esimerkiksi turva-voiden käyttöpakko henkilöautoissa, samantasoiset nopeusrajoitukset, ja kypärän käyttöpakko moottoripyörällä liikkuville. Osavaltioiden enemmistö onkin taloudellisten syiden pakottamina sopeuttanut omat lakinsa näihin liittovaltion vaatimuksiin.

Vuoden -96 alusta tilanne on kokonaan toinen. 28.11.1995 allekirjoitti presidentti Clinton lain (National Highway System Bill S 440), joka kumoaa aikaisemmat sanktiot. Toisinsanoen, nyt osavaltiot saavat liittovaltiolta tiemäärärahoja riippumatta siitä, mikä on niiden kanta esimerkiksi kypäräpakkoon.

Sekä kongressi että senaatti ovat vahvistaneet tämän uuden lain. Yhtenä perusteluna päätösaasiakirjoissa on esitetty se, että ei ole olemassa puolueettomia tutkimustuloksia kypärän käyttöpakon välttämättömyydestä. Kongressi piti myös tärkeänä säilyttää osavaltioilla oikeuden omaan päätöksentekoon tämän luokan asioissa.

ICOM:in edustaja piti Clintonin allekirjoittamaa lakia hyvin tärkeänä erävoittona kypärän käyttöpakon vastaisessa taistelussa. "Kohta on mahdollista kumota kypäräpakko jokaisessa osavaltiossa", totesi Pepper Massey-Swan.

Kypäräpakko ja Eurooppa?

ICOM:in edustajan puheenvuoron jälkeen otti Ranskan ANDDB:n ("Angry Bi-

kers") edustaja esiin kysymyksen, että milloin FEM aikoo aloittaa kypärän käyttöpakon vastaisen projektin Euroopassa. Kokousedustajat olivat yksimielisiä siitä, että asiaan jossain vaiheessa tullaan palaamaan, mutta juuri tällä hetkellä on paljon kiireellisempiä ongelmia ratkaistavana.

SMOTO:n edustajat eivät tähän asiaan suoranaisesti ottaneet kantaa, koska olosuhteet täällä pohjoisessa ovat sittenkin niin erilaiset kuin Keski- ja Etelä-Euroopassa. Nytkin oli helmikuun loppu, Suomen talvi vahvimmillaan, ja Brysselin kokouksessa valtaosa porukasta paikalla moottoripyörillä!

Ajokiellot nurin Kyproksella

Viime syksynä kirjoitti Kyproksen motoristeja edustava CMF kirjeen kaikille FEM:in jäsenjärjestöille, ja pyysi näiltä apua. Viranomaiset olivat laatineet nipun kieltoja, joita motoristien tuli noudattaa - esimerkiksi ajokielto iltaapäivän ruuhkatunteina. Kirje aiheutti sen, että FEM:in jäsenet - SMOTO mukaanlukien - kirjelmöivät asiasta Kyproksen viranomaisille ja lähetystöille. Kirjeiden pääasiallinen sisältö oli se, että mikäli Kypros aikoo anoa EU:n jäsenyyttä, tulee motoristeihin kohdistuva diskriminointi lopettaa.

Nyt olikin Kyproksen edustajilla kerrottavanaan hyvä uutinen. Maan ylin poliisijohto oli kumonnut ajokiellot, ja ilmoittanut muutenkin suhtautuvansa motoristeihin vähän asiallisemmin.

CMF otettiin jäseneksi, joten SMOTO ei enää ole FEM:in kuopus...

Keijo Lumme
SMOTO r.y.



Triumph of Helsinki

Talven -95 – -96 aikana perustettiin pääkaupunkiin uusi moottoripyöräkauppa, joka tottelee nimeä Classic Bike Oy. Firman toimipaikka löytyy osoitteesta Lönnrotinkatu 31, 00180 Helsinki, eli tutummin ”nyt se on avattu, Triumph of Helsinki”.

Helmikuussa avattu myymälä on osoittanut jo nyt tarpeellisuutensa, sillä 4-5 uutta pyörää on myyty liikkeestä jo huhtikuuhun -96 mennessä.

Triumph'n uusi tuleminen

Brittiläisen perinteen mukaan valmistettuja 3-sylinterisiä moottoripyöriä

myydään edelleen ja uusia mallejakin lanseerataan markkinoille sopivin välein. Ns. pehmeät arvot valtaavat alaa ja nostalgian hengessä pitää moottoripyörässä olla näyttävyyttäkin. Vanhassa vara parempi eli silloin kun tehdään kaunistaa, sen pitää näkyä myös muuallakin kuin myymälän hintalapussa ja pyörän myyntiesittelykilvessä. Triumph'n suunnittelijat ovat käyttäneet aikaansa tehokkaasti ja luoneet markkinoille uuden mallin, jonka ensi esittely suoritettiin huhtikuun 12. päivänä Helsingissä. Ja millaisissa puitteissa?

Ison Britannian suurlähetystössä oli

KOKOONTUMISAJOT 1996

Pvm	Tapahtuman nimi	Järjestäjä	Yhteyslähde	Puhelin
24.-26.05.	Italialaiskokoontuminen	Gruppo Moto Guzzi	Jussi Koskinen	931 - 2657256
24.-26.05.	X Keuruun Kokoontuminen	Keuruun MK	Otto Tamminen	949- 837626
24.-26.05.	Linnareissu	Savonlinnan Motoristit	Petri Ikonen	957- 5752464
25.-26.05.	Motoristin Kirkkopyhä	MP 69	Pekka Voutilainen	951 - 3793503
31.05.-02.06.	HDCF Toy Run	HDCF	Marko Mykkänen	950 - 5549761
31.05.-02.06.	Nummijärviajo	Kauhajoen MP	Jari Lehtinen	963 - 2313023
31.05.-02.06.	Puijo-Meeting	KMC	Kai Hämäläinen	971 - 2621873
31.05.-02.06.	Ruostejärviajo -96	Forssan MIM	Reijo Wassholm	916 - 4351045
31.05.-02.06.	Yyteri Meeting	Konepyöräklubi	Jari-Pekka Stenroos	939 - 6324447
07.-09.06.	Tuukilaisajo	Nestori-pyöräilijät	Kari Tuppurainen	972 - 561889
07.-09.06.	XXVI Int. Kokko-Treffin	Kokko MC	Harri Mykrä	968 - 8224656
08.-09.06.	Jumbo Run	SSVY	Niina Suominen	921 - 806982
13.-16.06.	Gold Wing Meeting	Gold Wing Club	Hannu Alasimonen	949 - 287307
14.-16.06.	Akkaralli -96	MP 69 & Zoo MC:n tytöt	Sari Tissari	90 - 6852328
14.-16.06.	Brittiralli	Brittimotoristit	FMPK:n talli	916 - 24405
14.-16.06.	K - 18	MP 69	Arttu Kotilainen	940 - 5409291
14.-16.06.	IV Int. MZ-Meeting	Suomen MZ-Ajajat	Erkki Linna	944 - 23204
20.-23.06.	Kokkoontumisajo VI	Äänekosken MK	Mika Vesterinen	9400 - 873710
28.-30.06.	Poron Purjaiset	Karu MC	Karu MC:n talli	960 - 315210
28.-30.06.	Ilves-Meeting	JMP	Keijo Lumme	916 - 4383803

28.-30.06.	Relax- ralli	Kajaani MC	Kimmo Vuorela	986 - 6121756
28.-30.06.	Retro-Ralli	JMK	Risto Oinonen	9400 - 823917
29.-30.06.	HDCF Family Rally	HDCF	Riitta Rintamäki	964 - 4378580
05.-07.07.	XXX Kontioralli	MP 69 & VaMP	Kari Kulmala	949 - 631379
06.-07.07.	Muutkameeting	Loimaan MP	Ali Aaltonen	921 - 7671689
12.-14.07.	Festinki Treffen	Festinki Team	Reijo Relander	951 - 3280905
12.-14.07.	Ruohorata kokoontuminen	FMPK-71	Timo Veisto	916 - 24405
12.-14.07.	Saaristoajo -96	Turun MP	Marko Heinonen	940 - 5562957
12.-14.07.	Ural kokoontumisajo	Ural Roikka	Teuvo Leppänen	944 - 431446
19.-21.07.	Jeppis Meeting	Roadrunners MCC	Tuomo Mehtonen	949 - 264567
19.-21.07.	Kymppiralli	Alavuden-Seudun MP	Esko Kantola	965 - 5120529
19.-21.07.	VIII Nestori-Ralli	Nestori-pyöräilijät	Kari Tuppurainen	972 - 561889
25.-28.07.	XVI Ann. HD Rally	HDCF	Vesa Takala	964 - 4846700
26.-28.07.	21. Kirjavankierros	KäMPK-SF	Raimo Kangaskokko	983 - 452965
26.-28.07.	IV Ponutaival	Kiteen MC	Kari Kosonen	973 - 411932
26.-28.07.	Ressu-Meeting	Someron MK	Seppo Parviainen	949 - 531519
02.-04.08.	7. Int. Rottaralli	MC Road Rats	Arto Alatalo	955 - 164164
02.-04.08.	XXI Veteraaniralli	VMPK	Hannu Kilpinen	951 - 3280529
09.-11.08.	IV Nasu-Kokkoontuminen	Moto-Nasut	Olli Seppänen	949 - 392461
10.-11.08.	Motopark Bike Weekend	Zoo MC	Harri Tuppurainen	90 - 7284169
10.-11.08.	Perheralli	MP 69 & Vimpy	Vimpyn talli	934 - 4716161
15.-18.08.	EMC-ralli	Gospel Riders	Jari Kovanen	9500 - 568521
16.-18.08.	Guzzi-ralli	Gruppo Moto Guzzi	Tapio Sarin	931 - 3465659
16.-18.08.	XXII Kotas-ralli	JMK	Timo Mononen	9400 - 648826
23.-25.08.	Latoajo -96	Seinäjoen MMP	Heikki Tervala	964 - 4231218
30.08.-01.09.	XIX Hailuotoajo	Oulu MC	Ritva Väärä	981 - 5573047
30.08.-01.09.	Vimpyilyt 10-v.	Vimpy & MC Mänttä	Vimpyn talli	934 - 4716161
06.-08.09.	Gold Wing Meeting	Gold Wing Club	Kalevi Rinne	964 - 4229708
06.-08.09.	Möhkö VII	Äänekosken MK	Ilpo Heiskanen	940 - 5045352
07.-08.09.	Enduropäpäys	MP 69 / Pirkanmaa	Pekka Kulju	931 - 3792947
14.-15.09.	Pohjoisen pystymettä	MP 69 & NMP	Eero Tuomikoski	949 - 642063
27.-29.09.	End Of the Season -Rally	HDCF	Vesa Takala	964 - 4846700
27.-29.09.	IV Motoristin Syyssäpinät	Rätkäkuntit MC	Seppo Haapalainen	986 - 6120126
27.-29.09.	Telttakok. á la Savojärvi	AMP	Tapio Roininen	921 - 7660139
12.-13.10.	Lokakuun Kaljankumous	JMP	Vesa Simola	9400 - 494885
25.-27.10.	Pystymettä -96	MP 69	Jari Peltonen	951 - 3254480

KILPAILUJA:

25.-26.05.	SM-Road Racing	Alastaro
26.05.	SM-Maarata	Heinola
15.06.	SM-Speedway, pariajon fin.	Tampere
15.-16.06.	MM-Motocross 250 ccm	Heinola
15.-16.06.	SM-Road Racing	Kemora
21.-22.06.	SM-Drag Racing	Motopark
06.-07.07.	SM-Drag Racing	Alastaro
13.07.	SM-Ruohorata	Forssa

13.-14.07. PM-Road Racing Motopark
 10.08. SM-Speedway, finaali Karhula
 10.-11.08. SM-Road Racing Motopark
 12.-17.08. MM-Enduro "sixi" Hämeenlinna
 30.08.-01.09. SM-Drag Racing Alastaro
 01.09. SM-Maarata Pietarsaari

KOKOONTUMISIA EESTISSÄ:

14.-16.06.	Otepää	Otepään MK	Argo Raid	372 (76) 55919
28.-30.06.	Torgu Tour	Motosummer MC		372 (2) 6410798
19.-21.07.	Lepanina -96	Touring Estonia MC	Aadu Luuk	372 (5) 230778
02.-04.08.	V Jõgeva Treff	EMMK	Raido Remmelg	372 (2) 511135
16.-18.08.	Valge Daami Rally	Touring Estonia MC	Aadu Luuk	372 (5) 230778
23.-25.08.	Eestin Etappiajo	MP 69 & EMMK	Toni Korppi	931 - 3187721
20.-22.09.	Enduro Militär 3	Motosummer MC		372 (2) 6410798



esittelystä Triumph'n "huuliharppu Thunderbird'n" sisar- eli rinnakkaismalli Adventurer, joka loisti kilpaa paikalle saapuneiden kutsuvieraiden kanssa. Tuskin mitään muuta moottoripyörämallia on milloinkaan aiemmin Suomessa esitelty vastaavissa ympäristöoloissa, no nyt on tämäkin ihmeellisyys koettu ja maahantuonnista vastaava VT-Trading Oy ja Classic Bike Oy voivat olla tyytyväisiä tähän esittelytilaisuuteensa. Monet koeistuivat näytteillä olleet pyörät ja haaveilivat jostain kaukaisesta, yhtenä hetkenä Adventurerin satulassa oli Ison Britannian suur-lähettiläs David Burns ja toisena aktiivi moottoripyöräkerhokerholainen Jorma Koskinen MP 69:stä.

Kaikkiaan Triumph'n valmistusmallisto käsittää 12 eri malliversiota, niin tosi mootto-

ripyörän näköisiä kuin muovikuorisiakin versioita. Nyt esitelty Adventurer on siis Thunderbirdin rinnakkais- eli sisarmalli ja eroavaisuudet löytyvät vain pituudesta, leveydestä, korkeudesta ja painosta. Muutoin pyörien teknisetarvot vastaavat toisiaan. Siis Adventurer on 8 cm lyhyempi, 11 cm kapeampi, 14 cm korkeampi ja 5 kg painavampi kuin sisarensa. (Onneksi engelsmannit ovat oppineet painamaan esitteisiinsä noita mittoja järjellisinä arvoina, eivätkä enää ilmoita pituus ja painomittoja pintteinä ja barreleina, (vai oliko ne leivisköjä ja senttaaleja, ellei hehtaareja?)

Triumph'n varusteet

Monipuoliset lisätarvikkeosat ja varusteet kuuluvat Triumph'n tuoteperheeseen myös. Perinteisen "karvalakkimallin" voi



varustaa mitä moninaisimmin kromiosin ja kannattanee jo ostovaiheessa suunnitella mitä aikoo hankkia pyöräänsä.

Ilkka Valtanen, joka osaltaan isännöi tapahtumassa, Classic Bike Oy:stä kertoi, että mm. Adventureriin on mahdollista saada "perinteiset Triumph -putket" megafoni-putkien tilalle, löytyy vaihtosatuloita ja sissy bar'ia, kuljetusta varten on sivulaukkua nahkaisena ja muovisena, löytyy erilaisia plexejä ja lähes joka paikkaan on vaihtosana kromattua "heepeliä".

Lisäksi ajovarustepuolella on tehty oma the Triple Connection, josta löytyvät ajovaruksat: kuivan-, märän- ja kaiken säänpuvuista päänsuojien kautta, käsien- ja jalkojensuojien. Tavaraa on kuten muillakin merkeillä mitä erilaisimmille harrastesuunnille aina pinsseihin ja kelloihin asti.

Ja kaikkia näitä voi sitten ostamisen jälkeen kanniskella sävy-sävyyn taiteilla omilla Triumph-kasseillaan.

3- vai 4-pyttynen

VT Trading ja Triumph of Helsinki (Classic Bike) esittivät kolmipyttysen Adventurer 900:n lisäksi laajasta valmistuskaalasta myös 4-pyttysen maantieneliäjän Trophy 1200, joka autosta siirretyistä lyhyistä huolimatta oli "sammakkoilmeinen" eräs kiinnostavimmista malleista. muita esillä olleita malleja olivat, Daytona 900, Trident 900.

Moottorin sylinterien lukumäärästä ja tehoista, sekä niiden mittaamisista olikin sitten mielenkiintoista keskustella pientä purtavaa eli palanpainiketta ja perinteistä brittiläistä olutta nauttien, aurinkoisella suurlä-

hetystön terassilla, jonne auringon säteet loistivat ja eteläinen merenhenkäys toi lämpimät terveisensä pian alkavasta uudesta ajokaudesta. Haimme santsiannokset ja nautimme olostamme terassilla, katselimme kauempana ajavia moottoripyöriä, niiden perässä sinivuokot kukkien kiiruhtavaa "kaappiautoa" ja ajattelimme sillä hetkellä kuka mitään.

Ilkkaa ja Vesaa kutsusta kiittäen Pertsa





Tauko paikalla. Eesti -94.

Eestiä pitkin ja poikin

Jo hiljaiseloakin viettänyt Etappi-ajo koki uuden tulemisensa kaksi vuotta sitten. Yhteistyössä Eesti Motomatkajate Klubin kanssa aloitettiin elokuussa -94 perinne Eestin Etappijosta. Suosittu retki on nyt kolmannen kertansa kynnyksellä, ja on aika selata valokuva-albumia kahden ensimmäisen vuoden osalta.

Teksti ja kuvat: Toni Korppi

1. Etappi 1994

Ensimmäinen Eestin Etappi vei pääasiassa suomalaisista motoristeista koostuneen ryhmän läpi maan pohjois- ja koillisosien maisemien. Retki alkoi

tavalliseen tapaan jo perjantaina. Tällöin saapuneet majoitettiin monelle tutun Urmas Kaunisten vanhempien kesämökille. Noin 50 Tallinnasta etelään suuntaan ajettua kilometriä siirsi erityisesti ensimmäistä kertaa Eestissä olevat kuin aikakoneella 50 vuotta taaksepäin. Vehmaan luonnonkeskelle piiloutunut mökki oli ilman moderneja mukavuuksiakin sielunhoitola kiireisille suomalaisille. Jotkut nukkuivat heinäkasassa ja toiset pusseissaan tuvan lattialla.

Lauantaiamuna otettiin käskyn- ja karttojenjaon yhteydessä mukaan Tallinnan satamaan vasta saapuneet myö-



Ryhmä koolla Rakveressa. Eesti-94.

häiset. Varsinainen Etappi saattoi alkaa. Kaija Rytönen oli löytänyt parinsadan kilometrin taipaleelle peräti neljä kartanoa tutkittaviksi: Kolga, Palmse, Sagadi ja Vihula. Alun matkaa vihreässä kansallispuistossa kulkevien mutkateiden varrelta löytyi myös näköaloja Suomenlahdelle ja Toolsen linnan rauniot. Syömäänkin jossakin välissä jouduttiin. Mieleenpainuvaksi ohjelmanumeroksi muodostui Jukka Muilun trial-esitys Gold Wingillä linnanraunioiden seassa. Muovinteippaustalkoilta säästyttiin, tällä kertaa.

Yöksi majoituttiin Viitnan camping-alueelle mökkeihin. Sikäli kun krouvista nukkumaan edes päästiin. Sunnuntain ohjelmaksi Kaija oli aktiivisen ajamisen lisäksi löytänyt vanhan kirkon Kadrinassa ja vielä yhden suh-

teellisen hyväkuntoisen linnan Rakveressa. Suurvaltapolitiikan rippeisiin saattoi tutustua Tapan kaupungin liepeillä sijaitsevassa entisessä Neuvostoliiton lentotukikohdassa.

Sittemmin uutiset ovat kertoneet alueen olevan läpeensä saastutettu polttoaineilla ja öljyllä. Iltapäivän kuluessa tihkusade ylti tasaiseksi paukkeeksi kypärässä. Niinpä Jänedan entisen kartanon tiloissa nautitun lounaan jälkeen eijäänytmuuta järkevää tekemistä kuin hankkiutua Tallinnaan mahdollisimman nopeasti. Valitettavasti vettä satoi ainakin Jyväskylään saakka.

2. Etappi 1995

Koska etappeja on retkellä lukuisia, on tavaksi näemmä tullut aloittaa vii-



Kyllä käyp' katteeks. Eesti -95

konloppu jo perjantaina. Viime kesän perjantai-ilta lähti joukolla käyntiin lauttasatamassa. Muhun kautta Saarenmaalle liikennöivää alusta piti koontumispaikassa Virtsussa odotella, kuten maan tapoihin kuuluu.

Perjantaille ei oltu varattu muuta kaksipyöräisillä tapahtuvaa ohjelmaa kuin siirtymä aina Kuressaareen asti ja siellä omien majapaikkojen löytäminen. Vaan ehtivätpä jotkut onnekkaat saamaan sakkolappukokoelmaansa eestiläistä jatketta. Pitäisi vain uskoa kolmenkymppin merkinkin tarkoittavan täyttää totta!

Saarenmaa on erilainen paikka. Eri-lainen kuin manner-Eesti ja vielä erilaisempi kuin mikään läntisestä Euroopasta löytyvä kolkka. Jollakin kummalla konstilla saarelaiset ovat kyenneet säilyttämään omaleimaisuus-

tensa vuosikymmenien neuvostoajasta huolimatta. Esimerkiksi Kuressaaressa eivät harmaat betonilaakat, sellaiset joita taloiksikin joissakin arkkitehtipiireissä kutsutaan, ole onnistuneet rumentamaan kaupunkikuvaa. Toki tiet ovat Saarenmaallakin kuoppaisia ja liejuisia, mutta sen ei pidä antaa häiritä. Tuppi nurin vain!

Jää toki välillä katsomaan vanhoja maalaistaloja, niiden lähipiirissä ruoputtavia kanoja ja pihalla käsipelillä lypsävää emäntää. Lisää tujaus mielikuvitusta ja voisit nähdä pienen gallialaisen kylän heinäkattoisine taloineen. Obelix tulee juuri metsältä villisika olallaan ja savukiehkura nousee taikajuomapadasta kiemurrellen...

Vanhakantaisten kylien lisäksi etappeja oli ripoteltu etelästä pohjoiseen. Eteläkärjessä parin ahkeran tiedetään



Sotaromu uusiokäytössä. Eesti -95

nousseen majakan ylätasanteelle asti. Liekö sieltä Latvian rannat näkyneet. Pohjoisrannalla reitti loppuu huimaan pystysuoraan pudotukseen. Meri on siellä jossakin, kymmeniä metrejä alempana. Ja onhan pohjoisrannallakin torninsa, laivaliikenteen suunnannäyttäjä on rakenteeltaan avoin, eikä ainaakaan allekirjoittaneen luonto antanut myöden kiivetä tuulen tuiverruksessa ylös asti. Onnellisia ovat pelottomat.

Päälimansuuntien välistä löytyi tuulimyllyjä, kauniinmuotoinen meteoritkraateri, Kuressaaren linna konserteineen ja paljon muuta. Illallispaikaksi järjestyi suureen tuulimyllyyn majoittunut ravintola. Neljässä ylöspäin kapenevassa kerroksessa on paljon tunnelmaa. Ainakin kun sisällä on lauma kuus'ysiläisiä.



Museomylly



Heinäkuussa kaikki on toisin

Vuoden 1996 heinäkuun alussa muuttuu moottoripyörien ajokorttien luokitukset ja kuljetettaville pyörille tulee tehorajoituksia. Nämä ajokorttiuudistukseen liittyvät tehorajoitukset koskevat siis 1.7.-96 jälkeen moottoripyöräkortin suorittavia henkilöitä. Nykyisen moottoripyöräluokan A rinnalle tulee kevyiden pyörien luokka A1. Kevyen moottoripyöräajokortin saa 16-vuotiaana, A-luokan kortin 18-vuotiaana. A-luokan kortti ei vaadi uutta tutkintoa, jos kuljettaja on suorittanut kuljettajantutkinnon kevyttä moottoripyörää varten. Perusajatuksena on että kuljettaja hankkii ensin ajokoke-
musta alemman teholuokan moottoripyörällä. EU:n ajokorttidirektiivi tuo tukun muitakin muutoksia. Suomalaiset ajokortit kelpaavat vaihtamatta kaikissa EU- ja ETA-maissa viimeistään heinä-

kuussa, Suomessa näiden maiden kortit ovat voimassa jo helmikuussa. H-a:n- ja mp:n-kuljettajien näkövaatimukset lievenevät, mutta terveysvaatimusten muutokset koskevat vasta heinäkuun jälkeen myönnettäviä uusia ajokorttilupia.

Uuden EU 1996 -vuodenalku toi heti tullessaan ensimmäisiä muutoksia koskien liikenne-rikkomuksia. Niiden henkilöiden, jotka eivät välitä nopeusrajoituksesta tai eivät noudata väistämismisvelvollisuutta ja saavat kolttosistaan rangaistuksen, kannattaa nyt olla huomattavasti tarkkaavaisempia ja miettiä omaa ajamistaan ja sitä mikä ajamiseen vaikuttaa. Vuoden alussa on voimaan tullut kuljettajien ohjausjärjestelmä, joka mm. tarkoittaa sitä, että useamman rikesakko-, sakko- tai vakavamman rangaistuksen saanut kuljettaja määrätään ajokieltoon.

Tähän ajokieltoon määräämiseen vaikuttavat jo vuoden 1995 aikana tehdyt rikkomukset. Ajokieltojen pituudet vaihtelevat rikkomuksen vakavuuden mukaan. Uudessa järjestelmässä liikenne-rikkomusten määrä voi vaihdella ennen ajokieltoon määräämistä, mutta tiukimpaan seulaan joutuvat uudet kuljettajat, jotka jo yhden rangaistuksen jälkeen saavat vi-ranomaisilta varoituskirjeen ja seuraavasta rikkeestään joutuvat poliisin puheille. Hallitusneuvos Jarmo Hirston mukaankyseessä ei ole erillinen puhuttele vaan poliisin on päätettävä ajokieltoon määräämisestä. Pääsääntöisesti uusi kuljettaja määrätään ajokieltoon.

Määräykset, jotka sisältyvät kuljettajan ohjausjärjestelmään

I. Ajoneuvonkuljettaja määrätään määräaikaiseen ajokieltoon, jos hän tekee;

(A) vuoden aikana kolme tai kahden vuoden aikana neljä liikenne-rikkomusta.

(B) toisen rikkomuksen jälkeen ARK lähettää kuljettajalle varoituksen, jossa muistutetaan ajokieltoon joutumisen uhasta.

(C) ajokieltoa määrätessä otetaan huomioon sakkoon johtavat liikenne-rikkomukset kuten ylinopeudet ja väistämismisvelvollisuuden laiminlyönnit sekä rikesakolla rangaistavista rikkomuksista ylinopeus- ja tutkanpaljastimen hallussapitoon liittyvät rikkomukset. Muita rikesakolla rangaistavia vähäisempiä rikkeitä ei rekisteröidä eikä siis oteta huomioon.

II. Uusien kuljettajien määräykset

(A) lyhytaikaisen ajokortin haltija

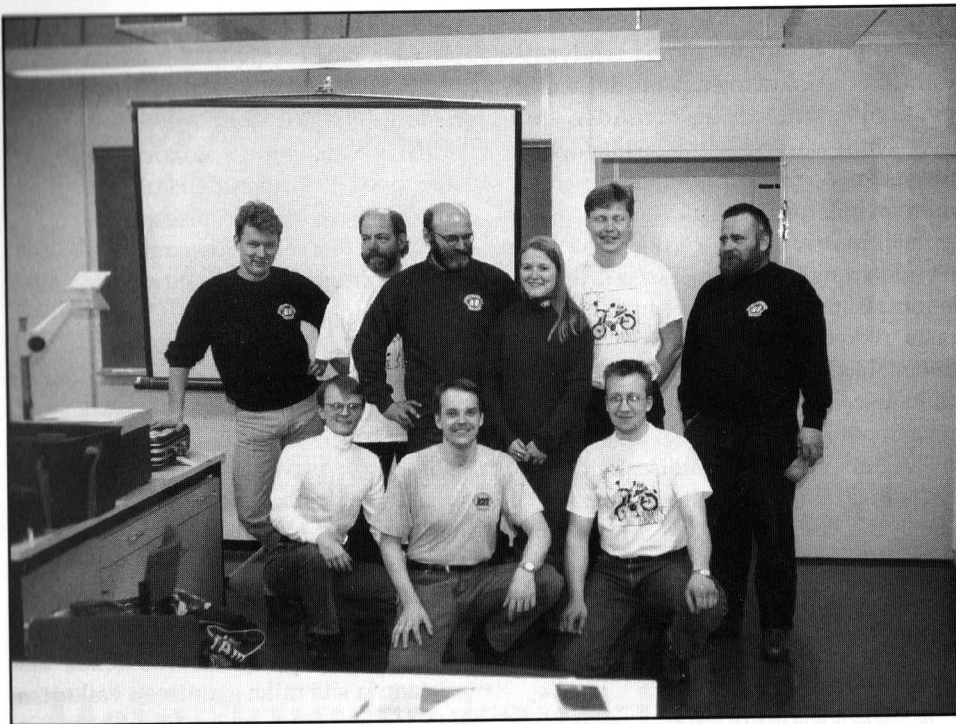
määrätään ajokieltoon kahden rikkomuksen jälkeen, ja ensimmäisen rikkomuksen jälkeen lähetetään hänelle varoituskirje.

(B) pitkäaikainen ajokortti myönnetään vasta 18 kuukauden kuluttua lyhytaikaisen ajokortin saamisesta.

(C) 80 km /h nopeusrajoitus ja sitä osoittava merkki poistuvat uusilta kuljettajilta.

Ajokieltoon nopeammin ???

Uuden EU 1996 -vuodenalku toi heti tullessaan ensimmäisiä muutoksia koskien liikenne-rikkomuksia. Niiden henkilöiden, jotka eivät välitä nopeusrajoituksesta tai eivät noudata väistämismisvelvollisuutta ja saavat kolttosistaan rangaistuksen, kannattaa nyt olla huomattavasti tarkkaavaisempia ja miettiä omaa ajamistaan ja sitä mikä ajamiseen vaikuttaa. Vuoden alussa on voimaan tullut kuljettajien ohjausjärjestelmä, joka mm. tarkoittaa sitä, että useamman rikesakko-, sakko- tai vakavamman rangaistuksen saanut kuljettaja määrätään ajokieltoon. Tähän ajokieltoon määräämiseen vaikuttavat jo vuoden 1995 aikana tehdyt rikkomukset. Ajokieltojen pituudet vaihtelevat rikkomuksen vakavuuden mukaan. Uudessa järjestelmässä liikenne-rikkomusten määrä voi vaihdella ennen ajokieltoon määräämistä, mutta tiukimpaan seulaan joutuvat uudet kuljettajat, jotka jo yhden rangaistuksen jälkeen saavat vi-ranomaisilta varoituskirjeen ja seuraavasta rikkeestään joutuvat poliisin puheille. Hallitusneuvos Jarmo Hirston mukaankyseessä ei ole erillinen puhuttele vaan poliisin on päätettävä ajokieltoon määräämisestä. Pääsääntöisesti uusi kuljettaja määrätään ajokieltoon nopeammin ??



Kerhokrääsää hallituksen yllä

Motoristi-lehtien ilmestyessä miten sattuu ja milloinkin, on lehdestä jäänyt pois hallituksen jäsenten esittely. Tarpeellisia tietoja eli pärsiä 3. sivun nimille "kuka-kukin-on" on saanut etsiä vanhoista lehdistä, kuka mitäkin tarvetta varten. Samoin on ollut epätietoisuutta siitä minkä näköisiä ovat uudet "upeat" kerhopuserot eli poolokaulus versiot. Tämän yllä olevan kuvan avulla voitte ihailla kerhokauppiaan paita-puserovalikoiman tuotteita. (Älä turhaan mieti ja kadehdi, astu luuriin ja tilaa omasi)

Ja sitten itse asiaan (kerhohallituksenkin esittelyä) alarivissä vasemmalta; piirtoheitin, salkku, rahastonhoitaja Raine Honkanen, varapuheenjohtaja Hannu Hoskari, nuorisomministeri Arttu Kotilainen, Yläriivi oikealta; kaapinovi auki, ovi, aluetoimintavastaava Antti Jutila, puheenjohtaja Antti Korteso, Sihteeri Ritva Haikonen, kerhoisäntä Jussi Vanha-Aho, NMR-valtuutettu Bo Nyquist ja äsken alarivillä mainittuun salkkuun nojaamassa kerhotavarakauppias Jarmo Lottanen. Kerhotavara on vain materiaa, tutkijoille tiedoksi. Kuvassa kameran takana päätoimittaja Perts ja jossain kauempana edellisen selän takana, koulutuksen-varastoinnista vastaava Pope.

-hallituksen puolesta, pt Perts-



KANSAINVÄLINEN MOOTTORIPYÖRÄILLIÖIDEN KOKOONTUMISAJO

26. KOKKO-TREFFEN 7.-9.6. 1996

OSANOTTOMAKSU
Jälki-ilmoittautuneet 110,-
130,-
YKSI SUOMEN VANHIMMISTA KOKOONTUMISAJOSTA
TERVETULOA REILUUN MOTORISTEN PORUKKAAN!



Himangan luonnonkauniilla "Sautinkarilla"
noin 35 km Kokkolasta valtatie 8:n varrella, meren rannalla.
- KONTROLLIPAIKKA Sautinkari: AVOINNA 7.6. klo 17.00 - 02.00
8.6. klo 10.00 - 17.00

- OPASTUS KOKKOLASTA JA HIMANGALTA SAUTINKARIIN
- OSANOTTOMAKSUUN SISÄLTYY: leiriytyminen, ohjelmat, ateria, aamukahvi, saunominen ja kokoontumisajo-tarra
- Lauantaina erilaisia kilpailuja, filmsesityksiä sekä perinteinen kokonpoltto
- Palkintojenjako lauantai-iltana.
- Vuotuinen kävijämäärä n. 1000 henkilöä
- ALUEELLA ON mm: Baari, sauna, uimaranta, Maretaario mökkejä n. 40 sekä olutteltta.
- ENNAKKOILMOITTAUTUMINEN SUOTAVA JÄRJESTELY-TEHTÄVIÄ HELPOTTAVASTI VIIMEISTÄÄN 31.5.-96
- POSTISHIRTOTILILLE TA 800014-328630

Järj. KOKKO MC-CLUB r.y.

TIEDUSTELUT JA MÖKKIVARAUKSET:
c/o Mykrä Harri, Vallitie 3, 67300 KOKKOLA. Puh. 968-8224 656 ILTAISIN!
940 - 554 7063

IV AULANKO MEETING



17. - 19. 5. 1996



HÄMEENLINNASSA

AULANGON LEIRINTÄALUEELLA

Osanottomaksu 120,- sis. ruoka, 2 aamupalaa, leiriytyminen, vartiointi pyöräparkki, ym. ym.

Tänä vuonna ohjelmassa myös SMOTO:n ajotaitokisat!!

Lisätietoja pj. Liisa Pakkanen, puh. 917-612 7884 (koti), 917-612 1717 (työ).

**TERVETULOA KEVÄISELLE AULANGOLLE
KOKEMAAN UPEA KEVÄTJUTTU!**

Turvallisuus

Tapasin päätoimittajan ohimennen eräässä tamperelaisessa moottoripyöräliikkeessä. Ei auttanut, vaikka koitin olla tuntematta, eivät auttaneet yritykset vaihtaa puheenaihetta. Mies palasi sitkeästi otsikon aiheeseen. Ja koska kaikilla perheenjäsenilläni ei vielä ole MP69-puseroa, yksi XXL-kokoinen puuttuu, niin lupasin sitten kirjoittaa. Turvallisuudesta.

Tiedättehän Esko Riihelän? Tuttu radioääni, joka sympaattiseen tapaan aina varoitteli kelistä, liian kovasta vauhdista ja puhui näistä turvaväleistä. Minua välillä hiukan otti pannuun ne jutut, se että tiesi aina jo äänen kuullessaan mitä oli luvassa.

Nyt sitten oma olo kuin olisi liikeneradio. Kyllästyminen johtuu siitä, että kirjoitin siihen monikansalliseen moottoripyöräilylehteen tästä aiheesta ison jutun. Jos se kiinnostaa, niin se löytyy kotisivuiltani: <http://ruuvi.me.tut.fi/person/ristok.html>

Sitten valmistelin luennon aiheesta ensi kevään Motoristi Survivaliin. Laitoin apurahahakemuksen, jotta voisin ensi kesänä pari kuukautta kaivella rauhassa niitä tapauselkkareita.

Epäilen, että voisin löytää sieltä tyyppejä, joille tietynlaisia onnettomuuksia sattuu. Epäilykseni perustuu toki jo nyt jonkinlaiseen tilastojen ja tapauselostusten tutkimiseen, mutta se on ollut hakuammuntaa.

Eniten onnettomuuksia sattuu moottoripyöräilyn ekoilla kerroilla. Kokemus astuu peliin merkittävästi vasta kun on ajanut yli 50 000 km.

Onnettomuuksiin ei liity huonoa keeliä tai näkyvyyttä, ei risteyksiä, ei hirveän monesti hirveä tai muuta epävallista. Suoraan ajettaessa vain suistutaan tieltä, kovin monessa tapauksessa.

Onko olemassa muita riskikuskueja kuin juopunut, alle 25 vuotias tai vastaalkaja? Onko pyörän tyypillä merkitystä, ja voisiko olla sama asia? Onko mahdollista tehdä tapauselostuksista mallia, josta löytyy jotain sellaista, josta voisi olla apua?

Niin tai näin. Minusta tuntuu, etten ole oikein muuta tässä vähään aikaan tehnyt kuin pyörittänyt moottoripyöräonnettomuuksia puoleen jos toiseen. Nyt on sitten kaiken hyvän lisäksi vielä ajokauden alku, ja tänään laitoin koneen käyntiin ekaa kertaa tänä vuonna. Hetkeksi vain, kellarissa. Mutta se ääni - kirjoita tässä nyt sitten jotain turvallisuudesta.

Aurinkokin ilkkuu tuolla, vaikka kello on jo kahdeksan. Miksi en ole harjoittelemassa jarrutuksia ja väistöjä?

Muutamia huomioita propagandan teosta

Käännyttäminen on paljon vaikeampaa kuin uskonvahvistus. Otto-Wille Kuusinen ja Jeesus tiesivät sen, käskivät molemmat puhumaan pikemminkin niiden toisten kuin niiden omien kanssa. Markkinoijatkin tietävät saman asian: on yleensä paljon helpompi pitää asiakas kuin hankkia uusi.

Tätä juttua tuskin kuitenkaan lukee kovin moni, joka ei jo olisi uskossa vah-

va. Ne jotka eniten tiedosta tai asenne-muutoksesta hyötyisivät, niille se on vierainta.

Siksi aina välillä tuntuu, että jollain Liikenneturvalla on vähän turhan iso urakka. Kuusysi voi tehdä joitain asioita paremmin, esimerkiksi juuri tuon motoristien Ennakoivan Ajon kurssin.

Päätoiminen liikenneturvallisuusvaalistaja on helposti eskoriihelä: ei oikein jaksa herättää kuulijoiden kiinnostusta silloinkaan, kun olisi jotain annettavaa. Käy niinkuin Ameriikassa käynyt tuttavani kertoi, siellä superlatiivit ovat kärsineet inflaation. Mikään ei oikein ole enää mitään, kun megakin on käytetty. Samalla tavalla turvapropaganda voi kääntyä itseään vastaan, ärsyttäväksi. Varsinkin jos sen levittäjä on aina se sama.

Tästä on muuten hyvänä esimerkinä pelivaramalli, jota Liikenneturva on markkinoinut: tiedättehän, mopo keskellä, ympärillä rengas ja sitten vaaroja sen ympyrän ulkopuolella. Jos nostat nopeutta tai ajat liian lähellä tai jotain muuta, niin riskitaso kasvaa.

Minusta malli on hyvä, mutta olen kuullut monen arvostamani aktiivimotoristin ja survival-kouluttajan siitä nuri-sevan. Nurinalle ei kuitenkaan ole oikein löytynyt perusteita. Ehkäpä se nurina on johtunut pikemminkin siitä, että Liikenneturva on instituutio.

Asenteet

Yllätys, en kerrokaan nyt muiden asenteista, vaan mietin omiani. Liikenteeseenhan tulee niitä torveloita aina yhtäaikaan minun kanssani. Ne eivät osaa pitää etäisyyttä, ajavat yli rajoituk- sen ja kaikkea muuta.

Mutta senhän te kaikki jo tiedätte.

Samoin kuin sen, että tietyn motorisporukankin asenteissa olisi pikkaisen korjaamisen varaan. Ja joillain oikein paljonkin, mutta ne eivät sitten oikein enää ole motoristejakaan.

Oma suhteeni turvalliseen ajamiseen on ristiriitainen. Turvaton hurjastelu on nimittäin joskus hemmetin kivaa. Jos oikein arvaan, niin jopa tuon mainostamani Survival-kurssin kouluttajista aika moni suhtautuu hiukan jakomielisesti turvallisuuteen. Samalla tavalla kuin minä.

Mutta ei auta, todellisuus on ristiriitainen. Ollakseni rehellinen, on esimerkiksi kiva ajatella, että olen niin kokenut ja taitava, että jos jotain sattuu, niin se on sitten jo jotain sellaista jota ei kertakaikkiaan voi välttää. Paitsi muuttamalla vanhainkodin kroonikko-osastolle heti tänään.

Samalla tiedän hyvin, että tuo ei pidä paikkaansa. Valtaosa tšekäläisistä auton kuljettajista pitää iteään keskimääräistä parempana kuskina. Paradoksi on mahdollinen vain, jos kuva omista kyvyistä on turhan hyvä.

Asenteet voivat muuttua. Olen kotoisin Helsingistä - tiedättehän sen satamakaupungin siellä Etelä-Suomessa. Kun ajoin ensimmäisen korttini siellä joskus 24 vuotta sitten, oli kaistanvaihto temppu, joka vaati ennakkointia ja pelisilmää. Nykyään riittää, kun laittaa vilkun päälle.

Miten muutos on mahdollinen? Miten olisi mahdollista ja miten kauan kestää muutos yleisessä liikenneilma- piirissä? Propagandan tehoa hiukan epäilen. Mikä ettei, kait se vaikuttaa, jos sitä riittävän kauan jauhaa. Mutta esimerkkiä ei voita mikään.

Ripa



MatkaEnduroSuraus II



Eli seitsemän urheaa muskettienduroa ja armotonta kertomaa. Keväällä 1995, eräänä varhaisena ja koleana lauantaiaamuna, he kokoontuivat. Paikka oli kahden pienen pyöreän lammen välissä, historiallisella lähtöpaikalla. Ja kun taskunauris oli näyttävä kello seitsemän lukemaa, olivat kaikki paikalla: kaksi Huge Muge Doctoria, Super Sarkola Tenere ja neljä Afrikan Kaksosta. Enempiä aikaa tuhlaamatta lähtivät he raskaalle taipaleelle, ensin oli tiedossa ankaran kiharaista pohjois-hämäläistä metsäautotietä monine luistoinen. Sairaalan takapihojakin jo matkallaan sivusivat, kunnes pitivät pientä tulisijaa eräässä matkahuollon kahvilassa.

Sieltä matka jatkui vihlovassa sateessa pitkin mäkisiä mäntänvuoren tukkuiteitä, joku siinä huomautti "ohitimme tuon polkupyörän jo toistamiseen". Mutta vaikeuksistaan huolimatta nämä karaistuneet vaeltajat selvittivät tiensä luonnonkauniiden pohjois-hämäläisten harjujen kautta, eräälle historialliselle Tammikosken kyläkaupalle.

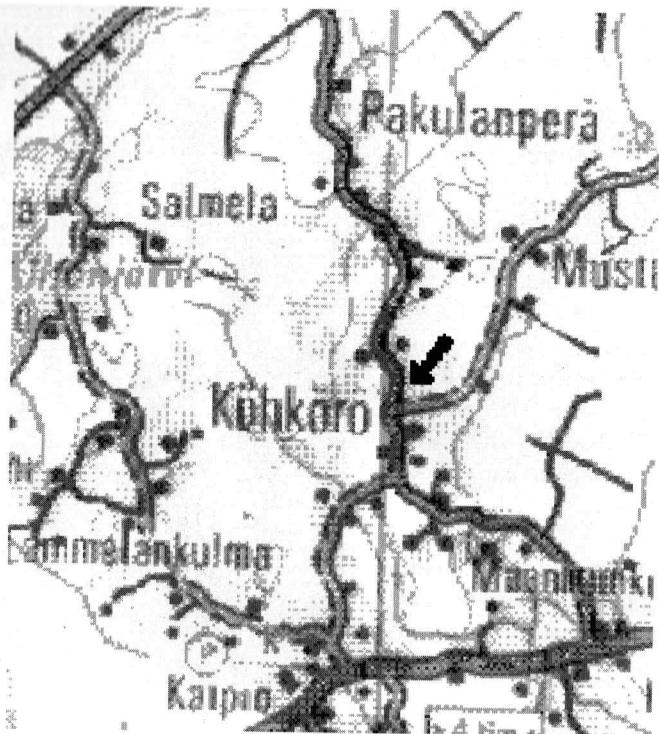
Siellä oli alennusmyynnissä niinikään historiallista Gryndin juomatiivistettä ja polttoainekin loppui kaupan tankista kesken. Siinä samalla kun ihmettelimme erään soturimme limonadilla Giwi-pestyjä makuuvarusteita, lainasimme paikalliselta sahurilta polttoainetta.

Päivän jo ollessa iltapuolella he olivat nauttineet moninaisista hiekkapäälysteisistä reiteistä ja saapuivat pohjanmaallen, nauttivat he siellä paikallista perinneruokaa soturien tapaan, pizzan. Sen jälkeen he tutkivat pohjanmaalaista tienviitostekniikkaa ja sankarimme löysivät samaan paikkaan kahta eri reittiä, luullen kuitenkin ajaneensa aluksi samaa matkaa. Ihmeelliset ovat maajussin tiet. Sitten viitisensataa mittarinlukemaa myöhemmin ja kymmenen maissa illalla, matkalaisemme valitsivat itselleen oivan nuotiopaikan. Kun ritarilenkit oli kärvistelty ja jälkipelit puitu, ottivat he unta kuulaan herätäkseen aamulla virkeinä ja sladivalmiina.

Sunnuntai valkeni aurinkoisena ja nämä sorateiden kasvatit lähtivät liikkeelle iloisin mielin jo aamuvarhain. Päättivät he kuitenkin

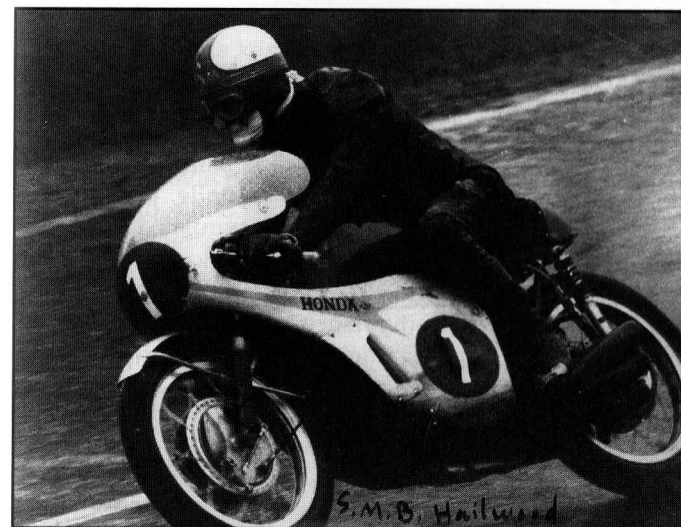


kin osoittaa reittinsä pois pohjanmaalta kesken suomen helmen, Jyväseudun pohjoisosiin. Siellä aikansa temuttuaan, aiheuttivat he rastaille sydämentykytystä, lähestyessään jälleen hämäläisiä seutuja. Sillä arvaamattomat ovat kartanlukijan aivoitukset ja historian hämärän kinttupoluista syntyneet hiekkatien muodot. Ja kun kilometrejä oli kertynyt kuin päitsissä ikään, nauttivat he joukolla erään kyläkaupan pihalla virvokkeita. Paahtava aurinko porotti pylvättömältä taivaalta, kun he joukolla päättivät kokoontua vuoden kuluttua tarkistamaan uudemman kerran nappulakumin pitoa suhteessa sorapinnoitteisiin. Samalla he toivoivat sanansaattajien vievän tietoa muutamalle muullekin samanhenkiselle, korpireitin ystävälle, tästä hullujen vuosilaskennasta. Eli pidemmittä puheitta alla muutama tiedonjyvänen ja kartta:



- Lähtöaika:** La. 1.6.1996 klo: 7.00, matka jatkuu sunnuntaina aamulla klo 7.00 alkaen
- Paikka:** EU:n vuoristotukialue.
- Lähtöpaikka:** Gt-4 - kartta, Hämeenkyrön länsipuolella, 23:nen pituusasteen kohdalla, Köhkörö nimen itäpuolella oleva nuolen osoittama risteys on lähtöpaikka.
- Yhteyshenkilöt:** Doctor-Marko ja Tenere-Timo
- Yhteyshenkilöt:** Doctor 750 ja SuperSarkolaTenere 750
- Maksaapi:** Kunhan on kullakin varaa ostaa omat bensansa...
- Ohjelma:** "Pieni! ajo lenkki"
- Alueen palvelut:** Mitä nyt reitin varrelle sattuu...sorateitä summumuita mukavia mutkia ja maisemia
- Mukaan ehtii:** Jos on lähtöpaikalla ennen lähtöä, ei ennakoilmoittautumista!
- Muuta huomioitavaa:** Minimitankkausvälin tulee olla 200 km, liikkumisvälineenä matkaenduro (yli 500 cc), RUPULIKUMIRENKAITA SUOSITELLAAN.
- Yöpyminen:** Extempore (omat makuupussit, teltat, safkat ym.), omat välineensä pitää pystyä itse kuljettamaan !

Historian siipien havinaa

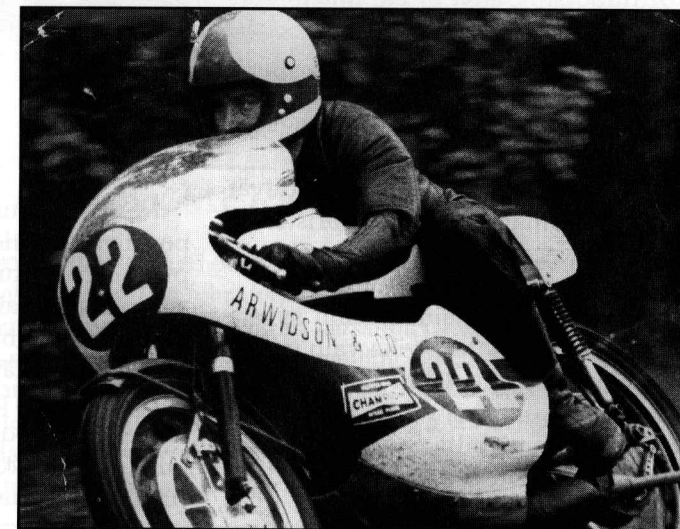


"Kylä warrmaaan"
Nääs, jälleen jyrähtää Tampereella ja
Pyynikillä,
kun Pyynikin
Trollikkahallissa
järjestetään
31.5 - 2.6.96
moottoriurheilun
monipuolinen näyttely...

Pyynikin legenda

Monipuolinen esittely Pyynikin Ajojen kilpapyöröistä, varusteista; filmein, valokuvin ja äänitehostein. Mukana myös "Pynskän kuskeja", kertomassa omin sanoin millaista se oli silloin joskus, kun öljynkäry täytti sieraimet ja megafoneilla sai ajaa.

Myös moottoriurheilun nykykaluston monipuolinen esittely ym.



Goodwill Racing Team'n järjestämä *Pyynikin Legenda* -näyttely kertoo siis tapahtumasta jo vuodesta 1932 alkaen.

Ja tietysti mukana omalla osastollaan myös MP 69 r.y./PMM

Politiikka ja politikointi

Hyppää yli jos et jaksa tätä moottori-pyöräpolitiikkaa - ei se minuakaan jaksa riemastuttaa. En silti malta olla alkuun kertomatta työkaveristani, joka ihmetteli, että aina hänelle sattuu kenkut työkaverit, tyhmä ja inhottava pomo ja hommatkin on ihan perseestä. En voinut olla sanomatta, että kumma juttu, vaan voisikohan asia jotenkin liittyä sinuunkin, eikä vain niihin muihin. Seurauksena oli aidosti hölmistynyt ilme.

Mistä muistuma? Olen katsellut eri mp-lehdissä käytyä keskustelua ajokortt uudistuksesta, turvapukustandardista ja muusta. Ja huomannut, että joillekin tuntuu omien mielipiteiden pitäminen ainoana totuutena olevan itestään selvyys.

Jos siis joku mp-järjestö on päättänyt, että turvapuku on paha, niin se sitten on paha. Jos on päätetty, että ajokortt uudistuksessa ei ole mitään hyvää, sitä ei sitten ole kertakaikkiaan lainkaan eikä ollenkaan, eikä yhtään mitään. Ei vaikka osa moottoripyörällä kuolleista voisi olla vieläkin hengissä, jos...

Kaikki muita mielipiteitä esittävät ovat joko vihamielisesti motoristeihin suhtautuvia, vainoharhaisia byrokraatteja tai herranpelkoisia motoristeja.

Jos yhteistyö ei aina jostain syystä suju, niin onkohan se vika vain ja pelkästään toisella puolella? Tai jos esitykset tulevat pöyliltä ja vihamielisiltä virka- tai edusmiehiltä, niin onko aina tehtävä parhaansa, että he pysyvät vihamielisinä?

Hetken oli pois mielestä

Kaveri käveli heikoilla jäillä, ja putosi, tietysti. Sitkeänä sällinä sai kuitenkin itsensä jään reunalle, ja ehti vielä sisällekkin ennen jäätymistä. Kaverit sitten kyselivät tuota iänikuista "miltäs se tuntui" kysymystään. Vastaus oli se tavanomainen: No, olihan se edes hetken poissa mielestä. Se. Moottoripyörä.

Turvallisuudesta

Olisikohan MP69:n aihetta miettiä kampanjaa, jossa valistettaisiin pyörän lainaajia siitä, että iso osa kuolonkolareista sattuu ekoja kertoja ajettaessa.

Jos moisen kampanjan jättää pelkästään jonkun Liikenneturvan kontolle, siitä tulee kuiva ja ikävä. Kuusysillä voisi olla kanttia sanoa asiasta niinkuin se on, ja hausvasti. Lystikäs tarra ja tiedostusvälineille tarkoitettu oheismateriaali voisi nostaa koko motoristiporukan mainetta, joka näyttää ryvettyneen noissa MC-Bandidos kahinoissa.

Imagosotaa

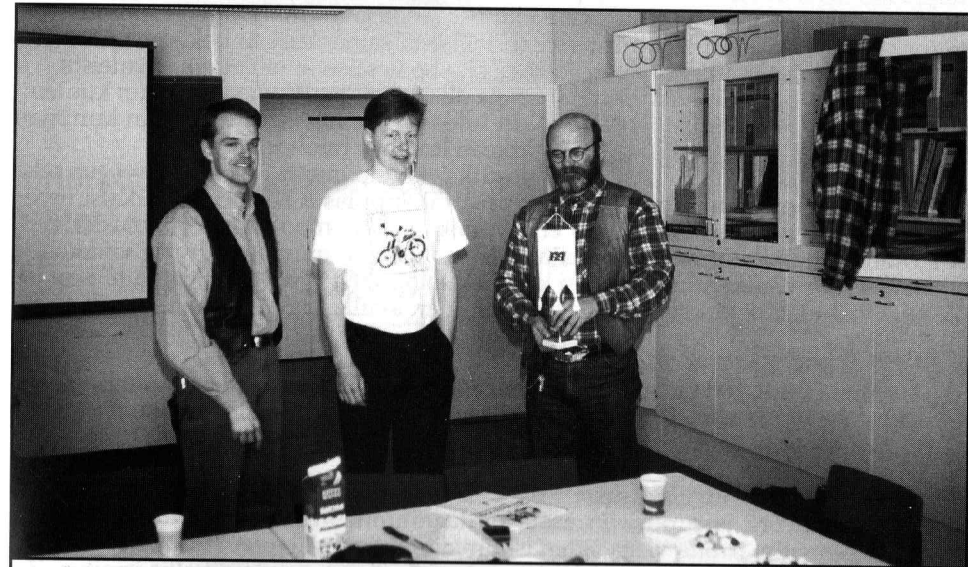
Muutenkin tuntuu, että jos ikinä jotain positiivista uutisoitavaa olisi moottoripyöräilyharrastuksesta, niin sen uutisen aika olisi nyt. Kaikista kokoontumisajoista tai muista toimista - kunhan on positiiviseksi mielletävää toimintaa - kannattaa laittaa infoa paikallisille tiedostusvälineille. Mediasodassa häviää, jos ei näy ja kuulu - enkä nyt tarkoita äänenvaimentimien aukaisua!

Eikä sellainen nuorempi naistoimitaja asiallisissa ajovarusteissa takaritsillä ole ollenkaan hullumpi juttu, kun muistaa sille vielä kertoa, että Ennakoi-van Ajon kursilla käskettiin pitää kuljettajaa kunnolla vyötäisiltä kiinni. Mutta ei ihan niin alhaalta, että kuljettaja pystyy keskittymään liikenteeseen.

Motoristit ovat marginaaliporukkaa, vähemmistö. Olisi siis parasta hyväksyä se, että meitä kohdellaan ennakkoluulojen ja mielikuvien mukaan. Nämä mielikuvat sitten taas määräytyvät julkisuudessa.

Yksi motoristikerho tekee liikenneturvallisuus- ja muuta yhteiskunnassa laajalti hyväksytyä työtä reilun neljännesvuosisadan. Jotkut motoristit taas alkavat tapella ja ammuskella, käyttäytyä kaikin puolin kuten eivät olisi missään suhteessa ihmisyhteisöön. Ja kas, vuoden päästä kaikki motoristit ovat vähintään epäilyttäviä. Surullista, mutta näin se on. Ainoa keino ulos tilanteesta on positiivinen toiminta.

Risto Kaivola



Jussi Vanha-aho, MP 69:n kerhoisäntä

Alavudella majaansa pitävä kerhomme kerhoisäntä Jussi Vanha-aho vahvisti tuossa keväällä lempinimensä (Vanha-Jussi eli Old John) käytön, täyttämällä maagiset 50 vuotta. Ikäistään paljon vanhemmalta näyttävä Jussi ei turhia kursailut tarjoilussaan, vaan hallituksen väki sai kokouksessaan nauttia kakkukahveja pitkin päivää ja kyllä kakuissa riittikin syötävää, kun tarjoilu ei loppunut yhteen kakkuun. Kerho (nhallitus) muisti päiväsankaria ja hänen tekemäänsä työtä luovuttamalla Jussille 69:n standaarin. Myöhästyneitä onnitteluja ja lahjoja nuorekas sankari ottaa vastaan pitkin vuotta eri kokoontumisajojen yhteydessä, toivottavasti, toivoo ainakin Pertsa.

AJATKO MOOTTORIPYÖRÄLLÄ, WAI OLETKO OSTANUT BMW:N ???

BMW on tehty kestäväksi, niin ainakin luullaan. Totuudennimessä on yhdyttävä poismuuttaneen herra BMW:n lauseeseen, jossa hän totesi kaiken olevan mahdollista koska pyörälläni on ajettu hiekkatiellä, mutta sittenkin. Kun alle satatuhatta ajatusta keppivehkeestä katoaa yhteys moottorin ja takana pyörivän mustan kumin välistä, niin jossain on matoja. Ei silti, olihan niitä matoja ja perkeleitä jo paria kuukautta ja paria tuhatta kilometriä aiemmin, kun myös toveri Jarkon vinkujasta katosi veto ja vieläpä kesken ajonäytöksen. Ja ei kun ihmettelemään ????

Kun BMW:hen uusitaan kardaniakseli ja perävaihte, niin se kustantaa rahaa. Karkeasti laskettuna kartaani 1900 mk ja perä 4600 mk = 6500 mk (ja sitten työt päälle), eikä se hauskuus välttämättä lopu siihen. Varaosana ei moista vempuputinta ole maassa, eikä omalla kohdallanikaan löytynyt edes huippunopeasta Swean keskusvarastostakaan, vaan jonotuslistalle jne... -kele.

Mitä sitten, kuinka on nyt?

No, korjaantuihan se kartaani vielä syksyn -95 aikana, ja ajamaankin ehdittiin lumentuloon asti. Iltakeskusteluissa pohdittiin moisia vammoja ja mietittiin, että olemeko ainoita vastoinkäymisiin joutuneita bemarkisteja (toim. huom. ei motoristeja), emme ainakaan ole kuulleet toisten mahdollisista samanlaisista kokemuksista. Tiedustelimme muutamilta korjauspajoilta, josko he tietäisivät tällaisista harmeista. Yllätys oli melkoinen kun kuulimme ettemme olisikaan ainoita vaan meitä on kuulemma muitakin ja epäilyksiä siitä, että lisääkin tulee on olemassa. Ovat jostain kumman syystä unohtaneet laittaa kohtalaisen tärkeän kohteen huoltoohjelmaan.

Talvi taittui, kevät koitti ja alati (painostuksista huolimatta) hengissä pysyvä sekä yhä toimiva hämeenlinnalainen moottoripyöräkauppias R.Myllymaa julkaisi myös kilpailukykyisen hinnastoluettelon erityyppisiä BMW -moottoripyöriä varten. (vrt. orig.osahint.) Ja kas kummaa sen kataloogin sivuilla on muutamia hyviä vinkkejä ja ohjeita BMW-pyörien huoltamiseksi ja jopa huoltamatta (=rasvaamatta) jättämiseksi. Ne jopa vaikuttavat järkeviltä, ainakin jos niiden avulla saavutetaan hintasäästöjä.

BMW K 100 / BMW K 75

Jos Sinulla on K 100 tai K 75 (ei Paralevel), huolehdi perän ja kardaanin välisen "spoorin" rasvauksesta! Kardaanitunneliin on taipumus kondensoitua vettä ja se ruostuttaa spoorin. Rihlaus häipyä kardaanista ja pienestä vetopyörästä.

Menettelyohje ja varoitukset

Irroita takapyörä, jarrupuristin, aseta kardaanitunnelin alle vaikka tunkki tai muu vastaava kannatin, irroita vasta sitten iskunvaimentimen alapää. Irroita myös nopeusmittarin anturi. ÄLÄ IRROITA johtoa anturista. Tulee muutoin kallis irroitus. Perän saa irti takahaarukasta kun avaa neljä kuusiokoloruuvia. VARO edelleen retkauttamasta kardaanitunnelia, ettei sen ja vaihdelaatikon välinen kumi luiskahda pois paikaltaan ja vaurioidu. Ja sitten vaan rasvaamaan. Rasvaksi soveltuu: grafiittivaseeliini - kuparipasta - perämoottorin vetoakselivaseeliini -

Repan kataloogista, luvalla, Motoristiin kirjaili Pertsa.

P.s. Mikäli lisäksi haluat välttää halpojen kopiorasvojen mukanaan tuomilta mahdollisilta lisäsäätöiltä, voit myös kysellä maahantuojalta aitoa BMW -kardaaninvoitelurasvaa, kaipa sellaistaikin löytyy, omalla logollaan varustetussa purkissa, ja kaiken tekemäsi huoltotyön jälkeen siistit paikat vielä omalla BMW -trasselilläsi, unohtamatta kiillottaa kardaanitunnelin BMW -merkkiä.

Kumartakaamme.P.L.



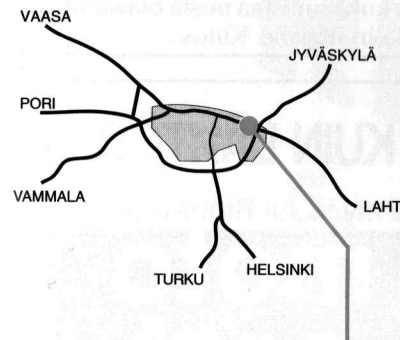
**PROUDLY
PRESENTS:**

K-18

Kielletty yli 18 vuotialta

Nuorten oma kokoontumisajo
järjestetään

14.-16.6.1996



Kontrollipaikka on Teiskontien
Kesoil huoltoasema Tampereel-
la, josta saat ajo-ohjeet ralli-
paikalle. Kontrollista on matkaa
rallipaikalle alle 100 km.
Kontrolli on avoinna
14.6. klo 16.00...24.00 ja
15.6 klo 10.00...14.00

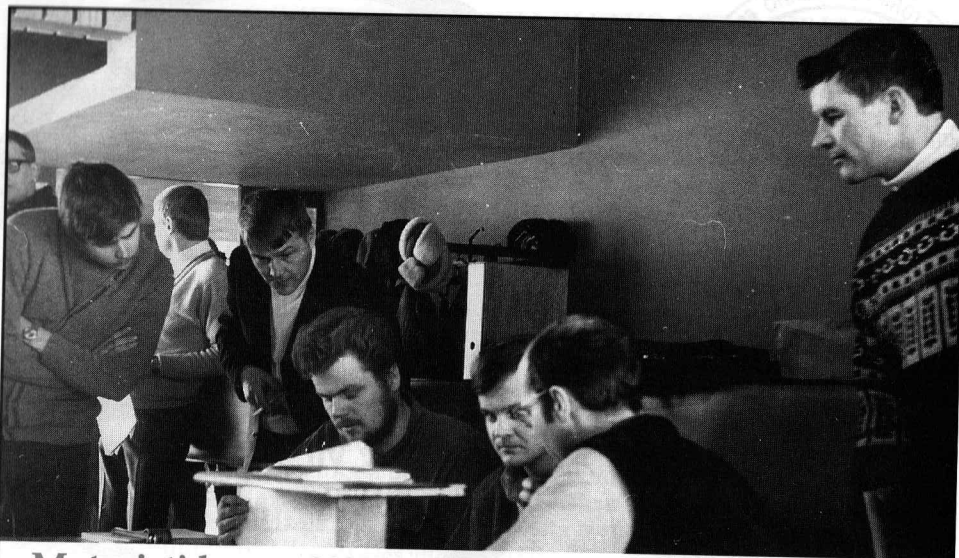
Hauskan viikonlo-
pun hinta **50,-**

sisältää:

- * Runsas sapuskat
- * Sisämajoituksen (rajoitetusti, ennakoilmoittaudu)
- * Ohjelmaa
- * Kilpailuja
- * Saunontaa, uintia
- * K-18 tarran
- * Opastuksen perille
- * Kauppa-auton palvelut
- * REILUA RILLUTTELUA

**Ennakoilmoittautumiset ja
lisätiedot:**

- * Arttu Kotilainen 940-540929
- * Katta Heikkilä 940-540929



Motoristi kysyy ?????

Muistatko mikä vuosi?

Perusmotoristi J.P:n vanhojen valokuvien joukosta löytyi a.o. muinaisjäänne ja nyt esitetään kysymys vanhoille kerholaisillemme, kuka muistaisi mistä tapauksesta tässä kuvassa on kysymys. Onko kysymyksessä joku hallituksen kokous, jossa olisi päätetty Motoristilehden julkaisemisesta, vai onko kuva MP 69:n perustustilaisuudesta, vai ollaanko jossain Kontiorallin kontrollipisteessä. Kuvasta on tunnistettu vasemmalta lukien Seppo Kankola, Unto Panhelainen, Eero Parikka, Mauno Tontila, Torolf Fagerholm ja Aimo Turunen. Jos kuka muistaa mistä tilaisuudesta kuva on otettu, niin ystävälliset vastaukset päätoimittajalle. Kiitos.

MOTO-OSISTA LÄHTÖÖN KUIN LÄHTÖÖN!

- renkaat asennustöineen
- tarvikkeet, varaosat
- ajovarusteet
- vaihtopyörät
- purkuosat moottoripyöriin
— katteet, moottorit,
sähkölaitteet, mittaristot...

Meiltä myös All Right-tuotteet!

moto osat

Sammonkatu 64, Tampere
Puh./Fax (931) 2557 444

SHOEI • NOLAN • MICHELIN • RUKKA • PENNZOIL



5.-7. 7. 96

Ei ennakoilmoittautumista.
Hinta 140,- peritään kontrollipaikalla.
Alle 12-vuotiaat ilmaiseksi.
Kontrollipaikka: Alko Paltamo.
Kontrolli avoinna perjantai klo 9–
lauantai klo 18 välisen ajan.