



* MG93 *

Moottoripyöräkerho 69 ry
PL 769 33101 Tampere

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

Nro 1 • HELMIKUU 2006

MOTORISTI



40 vuotta
7.-9.7.2006

KONTIO RALLI
TERVETULOA VÄLKOMMEN



Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna
 2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti
 3. Tee ilmoituksesi kerhon kotisivuilla WWW:ssä
 4. Muista mainita jäsennumerosi, sen saat vaikkapa tämän lehden osoiteleimasta nimesi yläpuolelta tai jäsenkortistasi
- Täydennä ja korjaa muuttuneet tietosi tällä samalla kortilla

Osoitteenmuutosilmoitus:

Jäsennumero:

Jäsenen nimi:

Uusi jakeluosoite:

Postinro ja -paikka:

Voimaantuloaika:

Muut jäsenrekisteritiedot:

Puhelin:

Sähköpostiosoite:

Syntymäaika:

Mp:n merkki ja malli:

Posti-
merkki

Pekka Vuorelma

Kauppakatu 42 A 4
92100 RAAHE

TULEVIA TAPAHTUMIA

MP 69 Motoristikirkko	21.5.2006	Kuoreveden kirkko klo 10 Yhteyshenkilö Oiva Lepola puh. 050-528 9239 e-mail oiva.lepola@mp69.fi
Jumbo Run	26.5.-28.5.2006	Lammi Sivuvaunuyhdistyksen tapahtuma
MP 69 Akkaralli	9.-11.6.2006	30 -v. juhlaralli Yhteyshenkilö Siku Leinonen puh. 050-4121 465
MP 69 Kontioralli	7.-9.7.2006	Kontrollipaikka Raahen jäähalli
Kesäkokoontuminen	14.7.-16.7.2006	Varkaus Sivuvaunuyhdistyksen tapahtuma
MP 69 Eestin etappiajo	25.-27.8.2006	Ilmoittautuminen alkaa 2.5. klo 8.00 Yhteyshenkilö Hanna Kortesus puh. 050-522 6969
Syyskokoontuminen	22.-24.9.2006	Sysmän leirintäalue Perinteinen sivuvaunupyörien syystapahtuma
MP 69 Pohjoisen pystymettä	15.-17.9.2006	Rovajärven ampuma-alue Yhteyshenkilö Veikko Harjuniemi puh. 0400-394 162
MP 69 Etelän pystymettä	27.-29.10.2006	

Schuberth CONCEPT HELMIKUUN HEAD PROTECTION TECHNOLOGY



TALVIHINTAAN!

Nyt 320e (perusvärit)
ja 350e (metallihohdot)
Toimitus rahtivapaasti!

KATAFORI.fi

Keskuskatu 2, 37830 Vilala, puh. 03-5435889
Avoinna ark. 10.00-17.30 ja la. 10.00-13.00
myynti@katafori.fi

Motoristi

Nro 1 Helmikuu 2006. 36. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.

Ilmestyy helmi-, touko-, elo- ja marraskuussa.

Painopaikka: Esa Print, Tampere 2006

Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen

Ilmoitushinnat: koko sivu 168 €, 1/2 sivua 92 €

Kansikuva: Kontioralli viettää juhluvoittoa. Ensi kesänä 40 - v.

Juhlaralli pidetään 7.-9.7.2006 ja tapahtuman kontrolli on Raahen jäähallissa.

Tervetuloa perinteikkään Kontion tunnelmiin.

HALLITUS

Puheenjohtaja:

Asko Vesinen
Kivalterintie 22 A 12
00640 HELSINKI
Puh: 041 469 8269 (matka)
Fax: (09) 752 71327 (työ)
Email: asko.vesinen@mp69.fi

Kerhoemäntä:

Kaisa Järvinen
Nalkkilantie 102
07500 Askola
Puh: 040 756 5535 (matka)
Email: kaisa.jarvinen@mp69.fi

Kansainvälisistä asioista vastaava:

Antti Kortesus
Juupavaarantie 303
35530 LYLÄ
Puh: 044 588 6969 (matka)
Email: antti.kortesus@mp69.fi

Jäsenasioista vastaava:

Pekka Vuorelma
Kauppakatu 42 A 4
92100 RAAHE
050 5768 480
Email: pekka.vuorelma@mp69.fi

Varapuheenjohtaja:

Päivi Sopanen
Ahkionkatu 16 B 8
33580 TAMPERE
Puh: 040 5733 198 (matka)
Email: paivi.sopanen@mp69.fi

Kassanhoitaja:

Riitta Ahlsten
Koelentäjänkatu 19
33900 Tampere
Puh: 050 586 5221 (matka)
Email: riitta.ahlsten@mp69.fi

Koulutusvastaava:

Markku Ahlsten
Koelentäjänkatu 19
33900 TAMPERE
Puh: 050 67155 (matka)
Email: markku.ahlsten@mp69.fi

WWW-vastaava:

Risto Vainio
Jussinkatu 31
33420 TAMPERE
Puh: 050 4876 826 (matka)
Email: risto.vainio@mp69.fi

Päätoimittaja:

Oiva Lepola
Lepolantie 108
35610 PIHLAISTO
Puh: 050 528 9239 (matka)
Email: oiva.lepola@mp69.fi

Sihteeri:

Eija Partanen
Ankkurikatku 8 E
06100 PORVOO
Puh: 040 5297 988 (matka)
Email: eija.partanen@mp69.fi

Kerhotavaravastaava:

Arja Siukonen
Siivikkalankatu 11
33400 TAMPERE
Puh: 0400 963 434
Email: arja.siukonen@mp69.fi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

Osoite: PL 769, 33101 TAMPERE

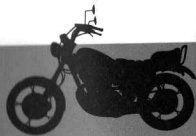
Jäsenmaksutili:

Nordea Tampere-Hervanta 224318-12479

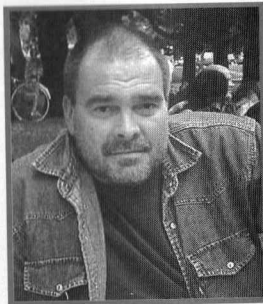
<http://www.mp69.fi>

mp69@mp69.fi





Kurkistus Kontion historiaan



Vuosi 2006 on saavuttanut motoristille sen kevään tärkeimmän viikonlopun. Sehän on tietysti moottoripyöränäyttely. Tämä viikonloppu käynnistää motoristissa viimeistään sen kipinän ajokauden lähestymisestä. Uudet pyörämallit nostavat monen sykkeen lähes rasvanpolttolukemiin lämmittäen messukeskuksen "haaveiden hiillockeksi". Monen haave toivottavasti toteutuukin.

MP69 saavuttaa myös tänä vuonna yhden merkkipaalun, kun heinäkuussa järjestetään 40:s Kontioralli. Kaikki sai alkunsa vuonna 1967 kun kourallinen ennakkoluulottomia motoristeja päätti että Saksassa suuren suosion saavuttaneen Elefanttirallin kaltaisen kokoontumisajon voisi järjestää myös Suomessa. Tämä hurja joukko sai n. 30 motoristia ajamaan Kontiolahden Venejoelle heinäkuussa 1967. Tästä tapahtumasta syntyi Kontioralli, joka on vuosien saatossa kasvanut yhdeksi Suomen suurimmista kokoontumisajoista.

Tämä samainen porukka sitemmin vuonna 1969 perusti Moottoripyöräkerho 69:n. Heidän mielestään Suomen moottoripyörä-harrastus kaipasi tämänkaltaista kerhotoimintaa. Perinteitä kunnioittaen on Kontiorallin olemus elänyt vuosien saatossa, mutta pitänyt vankan suosion kesän kokoontumis-

ajojen runsaassa tarjonnassa. Se on myös saanut kritiikkiä osakseen. Näin suurelle joukolle hyvin luonnonläheisissä olosuhteissa tapahtuman vaatimien palveluiden järjestäminen on haasteellinen tehtävä. Jos on rallipaikat ja palvelut muuttuneet, niin on myös motoristit niin asenteeltaan, kalustoltaan kuin varusteiltaankin muuttuneet. Toiset haluavat erilaisia nykyajan mukavuuksia ja toiset vannovat ns. korpikontion nimeen jolloin majoitutaan vain luonnonhelmaan teltoihin kaukana urbaanisesta yhteiskunnasta.

Tärkeintä on kuitenkin se kontiohenki, jota mielestäni tulee vaalia. Kunnioittakaamme siis näiden "dinosaurusten" työtä. He eivät varmaan osanneet aavistaa mihin heidän kunnianhimoinen usko silloin harvinaisen harrastuksen eteen tekemästään työstä johtaa Suomessa. Maailma muuttuu tämän harrastuksen parissa, mutta aina se sama kipinä niin moottorissa kuin motoristin sydämesäkin saa aikaan sen koneen samanlaisen käymisen niin tulevaisuudessakin, kuin 40 vuotta sitten. Hyvää kevättä.

Olkoon kipinä kansanne!

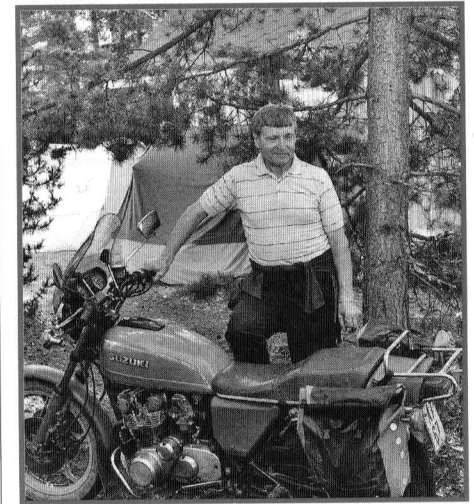
Asko

Päätoimittajan terveiset

Vuosi on menossa kevättä ja uutta ajokautta kohti. Tämän lehden takakannessa on liitteenä jäsenmaksulappu. Näin saadaan pelivaraa hoitaa jäsenasiat kuntoon ajokauden alkuun mennessä. Helsingin messukeskuksen MP näyttelystä on saatu eväitä. Oma osasto oli toivottamassa porukan tervetulleeksi. Messujuttua saadaan huhtikuun numeroon. Päätapahtuma Kontioralli on järjestäjien mukaan hyvässä hoidossa ja odottaa motoristiväkeä 7.-9.7. Kontrollipaikka julkaistaan tavon mukaan näyttelyssä. Lukuisat muut tapahtumat tarjoavat kesäksi menokohteita. Ennakkotietoja on saatu tähän lehteen. Ei kun odottelemaan uusia tunnelmia ja ajokauden alkua.

Keskustelussa on nyt moottoripyöräilyn nopea kasvu. Valmisteilla on ajokorttivaatimusten muutoksia ja pohdittu niiden kiristämistä. Mopokorttia ei saisi enää pelkällä teoriakokeella, vaan mukaan tulisi ajokoulutusta ja tutkinto. Mopokortin ikärajan nostamista 16 vuoteen on perusteltu näillä tutkintovaatimuksilla. Kevärien ajokortti-ikä on nousemassa 18 vuoteen. Moottoripyöräkoulutuksessa suunnitellaan autojen tavoin 2-vaiheista koulutusta.

Koulutuksen tarve on kyllä selkeä. Tilanne on yleisesti tiedostettu. Vähäinen kokemus ja tottumattomuus moottoripyörään ovat olleet lukuisten onnettomuuksien syynä. Vakavat motoristien on-



nettomuudet ovat joutuneet julkisuudessa silmätikuksi. Hyvä kysymys on, miten mp-koulutus tulisi järjestää. Vapaaehtoisen koulutuksen tarjoaminen on kerhoille vaativa haaste. Siinä me olemme MP 69 kerhokouluttajien voimin tiiviisti mukana.

MP 69 kerhoyönä uusi ajo-opas Ajo hanskassa on saatu julkaisukuntoon. Kouluttajat ovat muokanneet sen norjankielisestä painoksesta. Omissa tapahtumissa kirjaa on saatavissa ja sen voi ladata myös kerhon nettisivulta osoitteessa www.mp69.fi. Sisällöstä tarkemmin toisaalla tässä lehdessä. Kirja on laadukas ja

erinomainen tietopaketti kaikille motoristeille. Kannattaa lukea ja säilyttää hyvässä tallessa. Kirjan markkinointia suunnitellaan parhaillaan.

Koulutuspaikkana ei voida nyt käyttää poliisikoulun tiloja. Ainoa tiedossa oleva paikka on Nokian renkaiden testirata. Pyrkikää etsimään mahdollisia kurssipaikkoja ja lähettäkää tietoa niistä kouluttajille. Kaikkien kurssien tiedot tulevat aikanaan verkkosivulle. Keskustelupalsta on pääasemässä liikkeelle. Joitakin kyselyjä on tullut keskustelupalstalle rekisteröinnin yh-

teydessä. Täydellinen kotimaan rallikalenteri julkaistaan huhtikuun numerossa. Verkkosivustoa on tarkoitus uudistaa, kun suunnitelmat aikanaan toteutuvat.

Mukavaa talven jatkoa ja kaikille motoristeille turvallista ja antoisaa ajokautta 2006. Pidetään vielä se ajo hanskassa.

**Terveisin
Oiva**

**Toukokuun
Motoristin
aineistopäivä on 8.4.**

HUOM!

**IRROITA TAKAKANNESTA
ITSELLESI
TÄMÄN VUODEN
JÄSENMAKSULASKU!!!**

Pertteli 10.06.2005

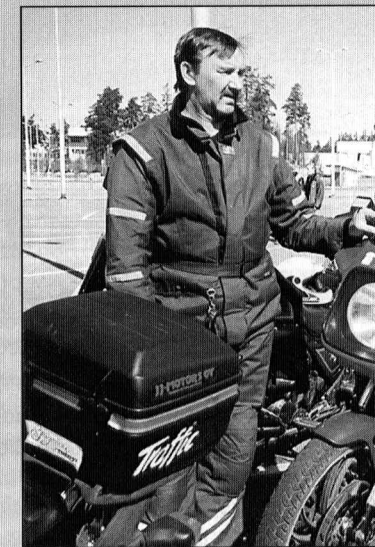
Yhteinen muisto Jounista

Oli vuosi 1989, jolloin moottoripyörä harrastuksemme lähti liikkeelle kera Honda 500cc. Kimmokkeen ajamiseen antoi eräs kulkuriksi kutsuttu motoristi kulkupelinään BMW. Vuosi 1990 toi eteemme sitten Suomen Lapin henkeäsalpavaan kauniit maisemat karuine kuruineen ja Kontioralliin kiilopäällä, kesän kohokohta ehdottomasti. Seuraava vuosi oli yhteisen harrastuksemme huipentuma, sillä allamme kiilsivät uuden uutukaiset Suzukit, minulla oli 250 GN, Jounilla, jota myös kutsuttiin Lompoloksi, oli VX 800. Matkanteko näilläkin oli yhtä juhlaa!

Kontioralliin suuntasimme kulkumme hyvissä ajoin, olihan Savukoskelle pitkä matka enkä ollut ajanut omalla pyörälläni kovinkaan paljon, voisi sanoa että matkalla kontioon sain oikean "ajajan kasteen" rengasrikkoineen kaikkineen, mutta Jounin avulla pääsimme onnellisesti perille ja sain kokea jännittävimmän hetken palkintojenjakotilaisuudessa kun sain kontiokarhun pisimmän matkan ajaneena naisena Suomessa. Samainen karhu löytyy vieläkin kirjahyllystä.

Kävimme myös pyörillämme Viron puolella Peipsi-järven rannalla 1992, Jögeva-treffienissä. Sieltä tuli tuomisina ke-raaminen maljakko. Jounin kanssa kuljettiin myös moniin muihin paikkoihin, aina löydettiin perille, ilman karttaa, sillä Jouni oli ajellut teitä ristiin rastiin, tunsit tiet kuin omat taskunsa.

**Jouni Johannes
HÄKKINEN**
synt. 10.08.1947 Paimio
kuollut 16.05.2005 Lemu



Paljon ehti kertyä muisteltavaa, 14 vuoden ajan, mutta sitten tiemme erkanivat. Saimme silti tältä ajalta kaksi tytärtä, Satu ja Suvi-Siskon, jotka jäivät isäänsä eniten kaipaamaan, samoin myös monet pitkäaikaiset motoristiystävät Rymy ja Parkanon Jouni, Antero sekä myös monet muut tuttavat ja työ-kaverit. Minulle jäivät yhteiset muistot.

Taina Häkkinen



*Tuo hilpeä kaikkien
kuramopoilijoiden
yhteinen
makkaranpaisto-
tapahtuma 24.9.2005*

ENDURO- PÖRÄYS -05

Tamminiemen endurosahuri oli tänä vuonna ottanut varman päälle tuon kelipolitiikan kanssa ja varannut asialliset kelit koko syksyille - ja enduropöräys osui keskele! Vielä kun osallistujiaakin oli mallikkaasti ja ympyrät kaikin puolin kohdallaan, niin palikat taas yhteen hyvään syyhyn harrastaa enduroa oli kasassa. Todella iso kiitos sahurille, joka jaksaa aina hoitaa tämän kahinan kunnolla kotiin!

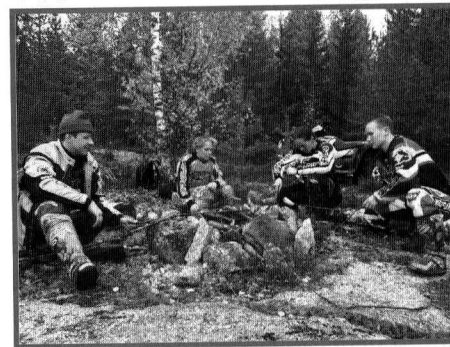
Enduropöräykselle on tyypillistä osallistujakaartin heterogeenisuus; ajajia on aloittelijasta vanhoihin pieruihin saakka. Kaikki ovat taatusti tervetulleita, reitti on kaikkien ajettavissa (osan matkaa saattaa tosin olla asiallista työllä porukassa) ja aikaa ei oteta (ei edes pyydettyä, sillä kaikki nautiskelevat olennaisesta!!!). Tässä tapahtumassa pääsee alkavakin ensikokemuksella rupattelemaan kokeneempien kanssa ja myös perehtymään että miten se liukas mäki oikein ajetaan. Ei muuta kun jää parkkiin hankalalta tuntuvan kohdan viereen, syö mus-tikoita ja seurailee muiden suorituksia.

Hienoa että mukaan porukkaan osallistuivat viime jutussa kuuluttamani naiskuskit Tanja Malinen ja Sirkku Kannisto. Oli harmi että pitkän linjan offroadmoottoripyöräilyurheilija ja varmaankin Suomen, jos ei koko pallon värikkäin naisenduromotoristi Jäntin Maire päässyt liikkeelle kuin sauvojen kanssa. Ladysixi vaati veronsa.

Noo Jäntin enduroperheen mainetta yrityksi pitää yllä isukki-Olli. Kyllä se vanhaakin vielä köynsi Tammivuoren laelle, vaikka kovin hikinen oli kalju sitten nuotiolla. Saivatpahan tarkkaavaisimmat oppia kuinka sitä mopoa oikein ajetaan (eivätkä vähiten paikkakunnan omat moponkantajat Markot).

Kaluston pois myytenä hängöraund-harrastajanakin sitä mielellään nauttii hyvästä lajista ja Enduropöräyksen poikkeuksellisen suvaitsevasta ilmapiiristä. Jos kuramopoilu kiinnostaa, niin ei kun messiin vaan ajamaan tai katselemaan, koska jo pelkästään maisemat Tammivuorelta

ovat yhden visiitin arvoiset! Tosin kaluston on kuiteskin syytä olla lajiin sopivaa rupulikumimallia, sillä Markon ja Jarkon (ekskursio lähitienoollekin oli järjestetty) ajomestarat edustavat semmoista perinteistä ensikokemusta, joka syö kuskia, muoviosia ja vilkkuja! Tässä porukassa on aina avulialta ja kokeneita mopoilijoita, jotka ovat valmiita antamaan ohjeita ja vinkkejä



ajoon ja mopon laittoon joskus silloinkin kun sitä ei niin pyydäkään! Eritoten pitää olla kärsivällinen kameran kanssa heiluvan Ktm-lippalakkisen jalkamiehen kanssa, joka ei malta ikinä pitää suutansa kiinni!!!!

Kuten jo mainitsin, niin Ktm muutti viime talvena Koijärvelle ja etenee siellä, vaihtelevassa maastossa, jos vaan kuski pysyy mukana! Tilalle meidän perheeseen ilmestyi Ameriikan mopo – semmonen lapio-pää kaheksankymmentäluvun alusta. Ilah-tuneena olen pannut merkille, että rassat-tavan määrä ei ole ainakaan vähentynyt! Ylimääräisenä investointina, muutenkin laihan harrastebudjettiin tulivat siis tuumai-set työkalut, joita tosin on tarvittu ennenkin, vaikkei näin paljoa ja usein (David Brown ja Mini)!

Väkisinkin sitä on tullut ajellessa mie-tittyä moottoripyöräilyharrastuksen mo-

nipuolista kirjoja. Kuskia, kulkuneuvoa ja lajia on vaikka millä mitalla. Meitä voisi ruveta jakamaan vaikkapa kilpa- ja harras-tajamotoristeihin, kura- ja katumotoris-teihin, japsi-, britti- ja hd-kuskeihin, hevos-voimaonanoijiin ja maltillisempiin tai pompereihin ja nössöihin.

Itelle tämä harrastus on reilun parin kymmenen vuoden aikana on tarjonnut ajamisen nautintoa (nautintoa jopa hd:lla – uskokaa pois!!!) ja sopivan määrän ras-saamista. Kyllä osa tätä touhua on vekot-timien kunnossapitäminen ja korjaaminen. Pelkkä kartan syynäminen ei riitä ennen reissuun lähtöä, vaan fiilistelyä pitää jatkaa mopon huollon parissa. Enskapuolella itse-aiheutettu kivistys kaluston osalta vaati joskus aika isoa vasaraa, ennenkö pääsi seuraavaan rapakkoon rypemään. Nyt se Lyyli tuolla tallissa odottaa pientä ihmettä että siitä saa ensi kesäksi luotettavan ja mukavan kulkuneuvon! Näissä vehkeissä riittää aina rassattavaa, jokaiselle edelly-tystensä mukaan. Toinen purkaa 4-pyrttysen koneen ihan mielenkiinnosta ja kasaakin sen melkein yhtä monta kertaa; toiselle riittää mopon pesu ja puunaus. Pitäisikö siis heittää ilmaan väite että meitä moto-risteja ei yhdistä renkaiden lukumäärä (sivuvaunu-/trikekuskit haloo), sylinterei-den lukumäärä (josko pari pyttyä riittäisi), vapauden tunne (tekoromanttista soo-paa) tai mikään muukaan paitsi rasvaiset kädet. Kohta otetaan kiinni lumikolasta mutta sitten taas keväällä rasvainen käsi rasvaisessa kädessä kohti huimia seikkai-luja!

t: hdj

ps. ainoa asia mikä moottoripyöräilyn har-rastamisessa oikeasti suututtaa ja harmit-taa on ehdottomasti yleistäminen!

KOULUTUS- NURKKA

Onnettomuustutkijat Kouluttajien vieraana

Vuoden 2005 lopussa julkaistiin tutkimus: "Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden vakavien liikenneonnettomuuksien kehitys Suomessa ja onnettomuuksien riskitekijät". Tutkimushanke toteutettiin Liikenne- ja Viestintäministeriön toimeksiantona Turun yliopiston psykologian laitoksella keväällä 2005. Tutkimuksen toteutuksesta vastasivat tutkijat Kati Hernetkoski ja Ari Katila yhdessä työn ohjaajana toimineen professori Esko Keskinen kanssa. Rahoittajina toimivat lisäksi Autokoululiitto ja Liikennevakuutuskeskus.

Hankkeessa tutkittiin moottoripyörä- ja mopo-onnettomuuksia ensin vuodesta 1975 vuoteen 2003, mutta tarkemmassa analyysissä on keskitytty viimeiseen 12 vuoteen eli 1992-2003. Raportissa on tilastollisin menetelmin koetettu etsiä yleisimpiä moottoripyöräonnettomuuksien syitä, ja mahdollisuuksia vaikuttaa niihin. Tutkimuksesta nousi julkaisun ja lehdistön tulkinnan jälkeen sellainen kohina motoristien keskustelupalstoille, että MP69:n kouluttajat päättivät tavata tutkijat henkilökohtaisesti ja kuulla heidän omat näkemyksensä tutkimuksesta sekä ymmärtää tutkijoiden omat suhteet moottoripyöräilyyn.

Tilaisuuteen saapuivat sekä Hernetkoski että Katila. Hernetkoski kertoi joskus kokeilleensa moottoripyörää, mutta ei tunnustanut olevansa motoristi. Tutki-

musprojektin aikana hän oli kuitenkin hankkinut moposkootterin, mikä kertoi hänen suhtautumisestaan tutkimustuloksiinsa. Katilan perheeseen oli jälkikasvulle hankittu mopo juuri ennen tutkimuksen aloittamista. Katila myönsi että olisi nyt tutkimuksen jälkeen tuota hankintaa harkinnut hieman pidempään.

Raportissa viitataan erääseen Pål Ullebergin tekemään tutkimukseen, jonka mukaan moottoripyöräkoulutus lisää riskiä joutua onnettomuuteen, sillä opitut ajotaidot houkuttavat nopeampaan ajoon ja suurempaan riskinottoon. Tästä tutkimuksesta huolimatta Turkulaisten raportissa koulutusta pidetään yhtenä avaintekijänä onnettomuuksien vähentämiseen. Vaikka raportissa hieman harhaanjohtavasti sanotaan, että "käsittelytaitojen oppimisen ja opettelun sijaan tulisi pohtia myös sitä, mihin näitä taitoja käytetään", Hernetkoski ei silti kehottanut luopumaan käsittelyharjoittelusta, vaan lähinnä lisäämään motoristien valistusta riskeistä ja siitä miten ne tulisi ottaa huomioon.

Kuvasimme lyhyesti kurssimme sisältöä etenkin Tuplatiimi-nimellä kulkevan ryhmätyöosuuden ja kurssilaisten motiivoinnin osalta. Kuulemansa perusteella sekä Hernetkoski että Katila pitivät näitä hyvänä lähestymistapana. Perinteisen liikennevalistuksen ja oppituntien vikanä on yleensä, että riskien ei koeta koskevan

itseä, vaan onnettomuudet ovat jotain jota tapahtuu vain muille.

Ulleberg on omassa meta-analyysissään tullut siihen johtopäätökseen, etteivät pyörän tehorojoitukset ole suoranaisesti vaikuttaneet onnettomuuksien määrään. Hernetkoski ja Katila kuitenkin raportissaan mainitsevat, että 1996 jälkeen kun kevytmoottoripyörien tehoa rajoitettiin, onnettomuusmäärät laskivat. Kuitenkin 16-17 -vuotiaiden onnettomuudet suhteessa kaikkiin motoristeille sattuneisiin onnettomuuksiin pysyivät samassa suhteessa vielä 1997 jälkeenkin. Samaan aikaan tehorojoitusten kanssa nousukausi sai isojen pyörien rekisteröinnit räjähdysmäiseen nousuun. Suhteessa vakuutus-kantaan siis isojen pyörienkin onnettomuudet vähenivät tänä aikana. Itse tehorojoituksella ei ehkä ollutkaan niin suurta merkitystä ainakaan onnettomuuksien määrään. 16-17 -vuotiaiden kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa sensijaan alkoholin osuus (65% tapauksista) herätti paljon keskustelua.

Tutkimusta voidaan tulkita monella tapaa. Yleensä valtiovalta ja päättäjätahot puuttuvat pikkuseikkoihin ja menevät siitä mistä aita on matalin. Raportista löytyy virke: "Mikäli mopojen nopeutta voidaan luotettavasti valvoa, voidaan ajatella, että

mopoilijoiden ikärajaa ei tarvitse nostaa. Nosto aiheuttaisi paineita nostaa myös seuraavan eli moottoripyöräkortin alaikärajaa." Kaksi kuukautta raportin julkaisemisen jälkeen Liikenne- ja Viestintäministeriö, eli siis tämän tutkimuksen rahoittaja, julkaisi oman viisivuotissuunnitelmansa, jossa sanotaan: "Myös vaadittavat ikärajat on syytä arvioida uudelleen. Harkittavana vaihtoehtona nykikäytännölle tulisi olla mopojen ajokortin ikärajan nostaminen 16 vuoteen ja kevyiden moottoripyörien vastaavasti 18 vuoteen." Tämä oli Hernetkoskenkin mielestä hyvin kyseenalainen tulkinta ministeriön virkamiehiltä.

Kolmen tunnin puurtamisen jälkeen erosimme sovussa ja olimme kaikki samaa mieltä siitä, että moottoripyöräilijöiden eteen tehtävä koulutus ei mene hukkaan. Vaikka valtiovalta tai vakuutusyhtiöt siihen eivät lähtisi satsaamaan, MP69 jatkaa tätä työtä sinnikkäästi uskoen sen loppupelissä säästävän ihmishenkiä.

Kiitokset tapahtuman puhujille ja osallistujille.

Tero A ja Antti U

Ajankohtaista jäsenasiaa

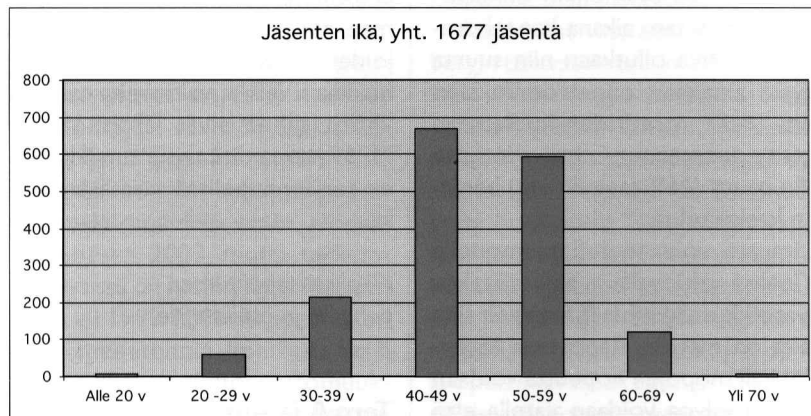
Moottoripyöräkerho MP69:ssä on nyt 1810 jäsentä
Miehiä on jäseninä 1650 ja naisia on 160.

Ikä

Jäsenten keski-ikä on 47.5 vuotta ja alle 20 vuotiaita on kerhossa alle 10 henkeä. Tästä voitaisiinkin päätellä helposti, mi-

kä on kerhon lähivuosien suurin haaste ja tehtävä. Kerhoon olisi saatava nuoria innokkaita kerholaisia, jotka jatkavat matkamoottoripyöräilyn perinteitä vanhemman polven vanavedessä.

Ohessa kuvaaja kerholaisten ikäjakaumasta.



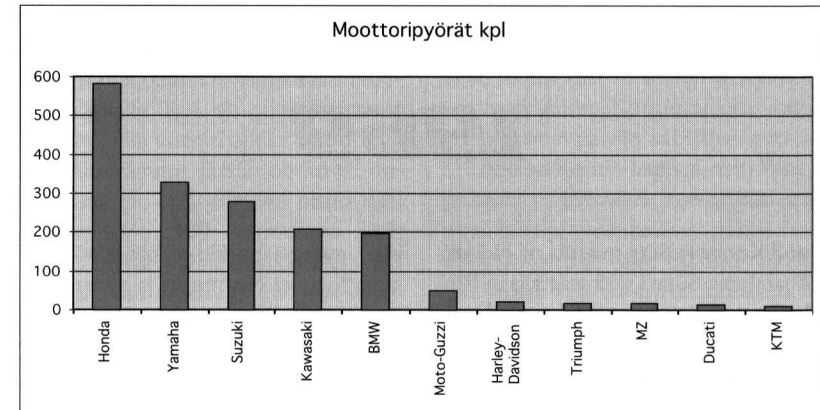
Vain 1677 henkeä on ilmoittanut syntymäaikansa jäsenrekisteriin, joten aivan tarkkaa kuvaa ei ikäjakaumasta saa.

Moottoripyörät

Jäsenillä on monen merkkiä moottoripyöriä. Yhteensä eri merkkejä on 25.

Vain 1389 jäsentä on ilmoittanut moottoripyöränsä merkin ja mallin jäsenrekisteriin. Yleisin pyörä on Honda, sitten Yamaha, Suzuki ja Kawasaki jne.

Viereisellä sivulla kuvaaja yleisimmistä pyörämerkeistä.



Alueellinen jakautuma

Suurin osa jäsenistä asuu Etelä-Suomessa. Eniten on jäseniä Helsingissä, sitten Tampereella, Espoossa ja Vantaalla.

Alla kuvaaja paikkakunnista, joissa on eniten jäseniä.

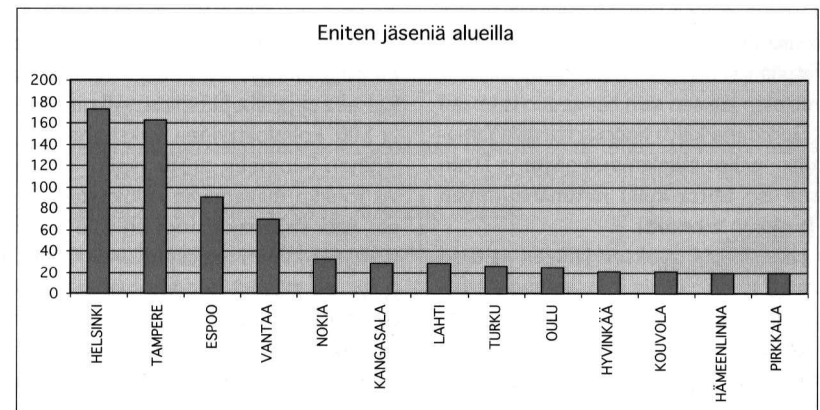
Jäsentiedot

Kerhon jäsenrekisteri on nykyään netissä. Siihen eivät kuitenkaan yksittäiset jäsenet pääse katsomaan omia jäsentietojaan suoraan, koska ko. systeemi vaatisi omat salasanaat kaikille. Jos haluat tietää omat jäsentietosi rekisterissä, niin laita jäsenkirjulle sähköpostikysely asiasta (jasenrekisteri@mp69.fi)

Vain 741 jäsentä on ilmoittanut jäsenrekisteriin sähköpostiosoitteensa. Loppujen jäsenten olisi hyvä ilmoitella osoite nopeasti esim. nettisivujen kautta (<http://www.mp69.fi/osmuutos.php>), jotta kerhon sähköpostitiedotus tavoittaisi myös heidät.

Muutenkin jäsentietojen päivitys on tärkeää mm. Motoristin postituksen takia. Jos sait tämän Motoristin väärällä osoitteella niin päivitä oma osoitteesi oitis ylläolevassa nettiosoitteessa tai sitten postikortilla jäsenkirjulle.

Pekka Vuorelma
MP69 jäsenkirjuri



Eka Kontioralli 1969

Vuoden -68 Kontiorallista minulla oli jo kyllä tietoa, olihan Tapio Sunell siitä palstallaan Tekniikan Maailmassa kirjoittanut. Siinä oli ilmoitus, jossa oli piirros ylämäkeen kurvailevasta motoristista ja tekstiä, joka oli niin pientä, että siitä sai selvää vain suurennuslasilla tiirailemalla, eikä kaikkea edes silläkään. Kontioon lähtö jäi sitten kuitenkin tekemättä, eihän minulla ollut teltaakaan ja pyöräkin, Husqvarna Silverpilen tuntui niin pieneltä ja vaatimattomalta, verrattuna isoihin ja hienoihin pyöriin, mitä olin nähnyt Imatran Ajoissa.

Kun sitten Sunell kirjoitti TM:ssa -68 Kontiosta ison jutun kuvineen ja osanottajalistoineen, ei minua pidellyt vuoden -69 Kontiosta mikään. Kaverini Tatun kanssa oli ollut puhetta, että lähemme yhdessä reissuun. Tatu isänsä Suzukilla, minä Yamaha Twin Jetillä, johon olin aiemman Hussen vaihtanut. Olin muuttanut edellisellä kesänä Savonlinnaan Enonkosken Karvilan kylältä, jossa olin koko lapsuteni ja nuoruuteni asunut.

Ajelin lauantaina aamupäivällä 25 km Karvilan Tatin luokse. Hän oli ihmeen haluton koko reissuun. Isänsä pyörän lainaaminen ei tullut kuuloonkaan, ei tainnut uskaltaa edes kysyä. Tatulla itsellään oli vain mopo. Pitkällisen taivuttelun jälkeen sain hänet suostumaan kyytiini. Sidoimme kaksi huopaa naruilla Yamahan satulan taakse takalampun päälle ja Tatu melkoisen iso teltaa kulki jommankumman sylissä, ja ei kun menoksi.

Kun pääsimme Puhoksen jälkeen valtatie 6:lle, suhahti silloin tällöin joku iso moottori-pyörä ohi ja jännitys alkoi kipristellä vatsanpohjaa. Ennen Joensuuta olevalla huoltoasemalla oli useita pyöriä tankkaustauolla, minunkin olisi pitänyt tankata, mutta en malta-

nut pysähtyä, perille oli päästävä äkkiä. Joensuusta kohti Nurmesta ja sitten hiekkatietä vasemmalle Varparannan viitan suuntaan. Viimeinen pätkä oli varsinainen ajokoe, maasto pehmeää hiekkaa, vanhaa Höytiäisen pohjaa.

Perillä näky oli sykähdyttävä, kuinka valtavasti isoja matkapyöriä. Sitten vain pyöriä ihailemaan ja tarinoita kuuntelemaan. Monella kuskilla oli hieno nahkapuku ajosaappaineen, minulla ruskea mokkanahkatakki, Hai kumisaappaat ja Ohei kypärä. Tatulla ei kypäräkään. Tonttilan Manu otti ilmoittautumisia vastaan, istui teltan oviaukossa ja kirjoitteli vihkoon nimiä. Osanottomaksua ei ollut, eikä kylä mitään palvelujakaan. Myöhemmin odottelin Sunellin juttua ja nimilistaa lehdessä. Olin mieluusti lukenut myös itseni listalta. Juttu taisi olla, mutta ei enää nimilistoja.

Ilta ja melkein yökin meni pyöriä kuulatessa, isoista nelitahtisista ei köyhäpoika osannut edes unoksia. Mutta kun saisi vaikkapa 250 Suzukin. Parkissa oli kaksi keltaista Suzukia. Äkkiäpä olisimme niillä pyyhkäisseet Kolille maisemia katselemaan. Olisikohan ollut puolen yön aikaan, kun kuului huuto, että Kawasaki tulee. Porukkaa lakosi äänen suuntaan. Huhu oli kiertänyt, että Sunell tulee jollain erikoisella pyörällä. Ja tulikin, valkoinen Kawasaki 500, kolmipyttyinen, kaksitahtinen, ensimmäinen Suomeen tuotu yksilö. Hetkessä tiivis joukko ihailmassa tulokasta. Sunell kertoi, että sisäänajomatka oli vain 500 km, oli täyttynyt jo tulomatalla. Kun 500 km oli täyttynyt, oli ottanut hetkeksi vauhtia 170, jonka pyörä oli puhtaasti ottanut. Ei ollut raaskinut kuitenkaan huippuja kokeilla. Kawan huippu olisi ollut 200. Kova kyyti siihen aikaan.

Kierrettiin pitkin yötä aluetta silmät auki.

Nähtiin hienoja pyöriä. Vastaan tuli mm. Aimo Turunen, eräs Kontiorallin perustajista. Sununtaina huovat ja teltaa rullalle, pakaasit kyytiin ja kotimatalle. Kun en ollut malttanut ajoissa tankata, niin tietysti bensa loppui pian valtatielle päästyämme. Jäätiin notkoon, onneksi muistissa oli, että ylämäen päällä olisi huoltoasema. Kevyt 100 -kuutioinen meni kahden työntämällä ylämäkeenkin. Yksi pyörä pysähtyi urakan aikana, ei puhetta paljoa kuullut, kun nelitahtinen jymisi. Kaveri jatkoivat matkaa ja me työntämistä.

Vähän kismitti, ettei useampi pysähtynyt ja tarjonnut apua. Motoristien toveruudesta oli luettu ja kuultu paljon. Loppumatkalta ei

enempiä muistikuvia olekaan. Muutama ulvahdus ja murahdus kuului, kun isot pyörät ohitivat, mutta käsi kuitenkin pystyssä. Tästä alkoi meikäläisen Kontioralliura, joka on jatkunut näihin päiviin asti lähes yhtäjaksoisesti. Tulppion Kontio Lapissa, nykyVenäjän rajan pinnassa jäi käymättä, kun oli käsi ja jalka kipsissä. Rattijuoppo pukkasi päälle. Seuraavana kesänä Kontion retki oli taas hiljalla toteutua, mutta kun oli armeijaan lähtö. Se onkin sitten jo eri juttu.

Kyösti Honkanen
jäsen n:o 119
Savonlinna

MP69:LÄISTEN TALVIPÄIVÄ!

Haluatko tavata muita kuusysiläisiä myös ajokauden ulkopuolella?

Olemme muutaman kuusysiläisen kanssa menossa lauantaina 18.2. laskettelemaan hiihtokeskus Sappeeseen. Liity mukaan!

Tilaisuus on vapaamuotoinen, eli

Mahdollisuus osallistua myös Suomi Slalom -kilpailuun, jossa Kuusysiläisille mahdollisen muun menestyksen lisäksi vielä jaossa kerhopalkintoja. Jossain vaiheessa aiomme vallata kodan tai laavun makkaranpaiston merkeissä.

Suomi Slalom -kilpailuun ilmoittautuminen tapahtuu klo 9.30. Rataan tutustuminen aloitetaan klo 10.30 ja itse kisa käynnistyy klo 11.00. Palkintojen jako n. 40 min. kilpailun jälkeen. Osallistumismaksu 3.50 euroa.

Ei ennakoilmoittautumisia. Seuraa mahdollisten muutosten tai ohjelman varalta nettisivuja tai kuusysin keskustelupalstaa, www.mp69.fi. Sappeessa on myös vauhdikas pulkkamäki, jos sukset tai lauta ei istu jalkaasi. Omat makkarat mukaan.

Lisätietoja voi kysellä myös allekirjoittaneelta.

Tero Ahlqvist (tero.ahlqvist@nokia.com), p. 050-557 2267

www.sappee.fi

www.suomi-slalom.fi



MP69 julkaisee ajokoulutusoppaan moottoripyöräilijöille: *Ajo hanskassa*

Lyhyt oppimäärä uudesta opaskirjasta

Moottoripyöräily on oikeasti vaativa laji. Liikenteessä moottoripyörän hallinta vaatii ajajalta taitoa ja ajotekniikan tuntemusta. Liikenneturvallisuus moottoripyöräilyn osalta on ollut silmätikku vakavien vahinkojen määrän osalta. Motoristeja on Suomessa noin 125.000, ja määrä on viime vuosina lisääntynyt nopeasti. Tähän määrään suhteutettuna vahinkotilasto ei ole erityisen dramaattinen. Ajokoulutusta tarvitaan ja sitä on edelleen lisättävä. Joko vapaaehtoista tai pakollista. Sitä pakollista on jo suunnitteilla.

MP 69 kerho on omassa piirissään kehittänyt laadukkaan koulutusohjelman. Kaksipäiväisen Motoristi Survival ja yksipäiväisen Survival Day kurssin. Molemmat pohjautuvat kokemuksta omaavien ja vaativan kouluttajatutkinnon suorittaneiden motoristien tietotaitoon ja sen jakamiseen kurssilaisille. Kursseilla on rento ja sujuva tunnelma, koska kaikki osallistujat ovat motoristeja. Opit jäävät tutussa kaveripiirissä helpommin muistiin. Kurssilaiset jaetaan ryhmiin ajokokemuksen perusteella. Jokaista 10 henkilön ryhmää ohjaa vähintään 2 kouluttajaa. Palautteen saa heti ja harjoitusten uusinoissa omaa kehittymistä voi itse tarkkailla.

Ajo hanskassa

Moottoripyöräilyä käsittelevästä koulutusmateriaalista on ollut pulaa. Auto-koulujen liikenneoppaissa kerrotaan liikennesäännöistä, mutta ajotekniikoista ei juurikaan puhuta. Norjalaisen julkaisun pohjalta MP 69 kerho julkaisee suomenkielisen painoksen, nimenä osuvasti Ajo hanskassa. Kaikille motoristeille laadukas ja tarpeellinen opaskirja. Käännöstyön on tehnyt Esa Myyryläinen. Tekstin toimittamiseen ovat osallistuneet mm. Tero Ahlqvist ja Risto Kaivola, yhteistyössä kerhon muiden kouluttajien kanssa.

Moottoripyöräily on vaativa laji, jossa pieni ajajan virhe voi johtaa vakaviin seurauksiin. Onnettomuuksissa on tullut ilmi, että monet kuljettajat ovat menettäneet pelin, luovuttaneet ja ajaneet kolarin tilanteissa, joissa moottoripyörä olisi selviytynyt, mikäli kuljettaja olisi pystynyt tekemään oikeat ratkaisut. Onnettomuuksia on seurannut, kun kuljettaja on joutunut paniikkiin ja tehnyt vaistonvaraisia ratkaisuja, jotka ovat olleet vääriä.

Kirja on tarkoitettu auttamaan motoristeja omaksuma oikeat menettelytavat ja hallitsemaan pyörä eri tilanteissa. Keskeytyään oikeaan ja tehokkaaseen ajotekniikkaan. Autetaan ymmärtämään moottoripyörän fysiikkaa ja tarjotaan sarja harjoituksia. Mikään kirja ei kuitenkaan korvaa kunnollista

koulutusta. Moottoripyöräkursseilla opitaan asiat "kädestä pitäen". Toimintatapojen muuttaminen vaatii sinnikkyyttä, nöyryyttä myöntää olevansa toisinaan väärässä.

Pidä tämän kirjan opit ajohanskassa, niin pysyy ajo hanskassa.

Kirja pyrkii olemaan selkeälukuinen ja siinä kuvataan nimenomaan käytännön ajotaitoon tarvittavaa tietoa. Opasta voi lukea hakuteoksena, kappale kerrallaan, mielenkiinnon mukaan. Moottoripyörä on suunniteltu tottelemaan kuljettajaa. Kommunikaation toimiessa pyörä tekee mitä kuski pyytää, mutta jos pyynnöt ovat vääriä, tuloksena on nopeasti ongelmia ja onnettomuus vaanimassa. On tärkeää ymmärtää, kuinka moottoripyörä toimii, mitkä edellytykset ovat välttämättömiä, jotta pyörä ja kuski pääsevät turvallisesti perille.

Ajoharjoituksissa oppimisen meininki

Ajoharjoituksissa on tärkeää ymmärtää niiden fysikaaliset perusteet. Ohjeita pitää seurata, työskenneltävä varovasti, tarkasti ja päämäärähakuisesti. Välttömiä tuloksia ei pidä odottaa. Huippu-urheilussa puhutaan tuhansista toistokerroista, ennekuin oikea ja automaattinen toiminta saavutetaan ja homma on syöpnnyt selkäyttimeen asti. Pyörä noudattaa liikenteessä fysiikan lakeja. Jos kuski tuntee nämä lainalaisuudet ja osaa kommunikoida pyöränsä kanssa, hän selviytyy liikenteessä ja ajaminen on turvallista. Kirjassa selostetaan lukuisia harjoituksia piirrosten avulla. Yleinen tie ei sovellu kaikkien harjoitusten tekoon.

Yllätystilanteissa ihmiset joutuvat vaistonvaraisten, tiedostamattomien reaktioiden valtaan. Nämä alitajunnassa piile-

vät reaktiot on kylläkin tarkoitettu suojaamaan vaaratilanteilta. Ongelma on siinä, että niitä ei ole suunniteltu moottoripyörän ajamiseen. Siksi kuskin on pystyttävä hallitsemaan tilanne ja opittava välttämään väärät vaistomaiset reaktiot. Tähän tarvitaan koulutusta, kokemusta ja kykyä ennakoida tilanteita. Samalla kuski saa lisää pelivaraa, usein juuri tarpeeksi niin, että onnettomuus jää tapahtumatta. Tyypillisesti paniikkireaktioita aiheuttavat seuraavat tilanteet:

- Kesken kaartein iskevä pelko, ettei selviä kaartein läpi
- Huomaat, että nopeus on liian kova tai kaarre yllättäen tiukkenee
- Joudut kallistamaan enemmän kuin tuntuu mukavalta esim. jalkatappi raapaisee maata
- Äkkinäinen pelko renkaiden pidon riittävyydestä
- Edessä oleva este

Katse ja havainnointi

Katseen kohdistamisesta oppaassa on pitkä luku. Havainnointi ja kokonaistilanteen hallinta on elintärkeä osa liikenneturvallisuutta. Katseella pitää kerätä aktiivisesti tietoa kaikkialta liikenneympäristöstä. Näkökentän seulonta tuottaa ne oleelliset kohteet, joiden silmälläpito on tärkeintä. Kun nämä on paikannettu näkökenttään tarkistuspeiteiksi, ne pysyvät hallinnassa, vaikka katse on suunnattu eteenpäin. Tarkistuspeite voi olla jalan-kulkija, auto sivutiellä tai taustapeilissä, lähestyvä kaarre, liikennemerkki. Jos katse harhailee sinne tänne, tuloksena on sekavaa ja virheellistä havaintotietoa. Oleellisia asioita jää huomaamatta ja kokonaiskontrolli puuttuu.

Nopeuden hallinta ja jarruttamisen, jälleen elintärkeää asiaa motoristille liikenteessä. Pyörissä on tehokkaat jarrut, mutta hyöty menetetään, jos niitä käytetään väärin. Autossa on vain yksi poljin, jota ei juurikaan voi väärin käyttää. Pyörän kahden jarrun hallinta vaatii aivan erilaista tietoa niiden toiminnasta. Etujarru on tehokkain joten sitä on opittava käyttämään. Koska ohjattavuus on säilytettävä, etujarrua ei saa päästää lukkoon asti.

Takajarrun teho on pienempi ja se voi äkkijarrutuksessa mennä hetkeksi lukkoonkin ja pyörä on silti ohjattavissa. Hyvin tärkeää on, että jarrutuksen alkaessa pyörä on suorassa, ajoasento tukeva, mutta käsivarret rentona. Silloin jarrutuksen hallinta onnistuu. Ohjeelliset jarrutusmatkat (kuivalla asfaltilla) näyttävät tiukoilta, mutta ovat huolellisen kuskin saatavissa. Auto ei pysähdy näihin matkoihin, joten osaava motoristi saa tässäkin hyväkseen lisää pelivaraa:

- 50 km/t, pysähdysmatka	12	metriä
- 70 " "	24	" "
- 90 " "	40	" "

Opaskirjaa on saatavissa ainakin kerhon omista tapahtumissa. Sen voi ladata osoitteesta www.motoristisurvival.fi. Markkinointi on vielä kehittelyn alaisena. Asiasta kerrotaan lisää. Ajohanskassa kannattaa oikeasti pitää ajo hanskassa.

**toivoo Oiva Lepola
päätoimittaja**

Rasmus (8) pystymettäseikkailu Osa 2.

(osa 1 Motoristi 1/05)

Edellisvuoden tiukka miesvartiointi (äidin ylihuolehtiminen) oli tälle vuodelle jo pikku kuisen hellittänyt ja matkaan päästiin huomattavasti pienemmillä puheilla.

Selvään oli että pytymetälle mennään tänäkin vuonna. Brandtin pojilta oli saatu koeajon sellainen Hondan "transu" joka kyllä soveltuu tällaiseen myöhäisyksyn jokatie cruusaliluun ihan kun nenä päähän. Ajopelissä oli kaikki mahdolliset loogat ja laukut, joten varusteet koottiin Lauantai aamuna, kun ei tarvinnut kun survoo kammat lootiin.

Matkaan päästiin siinä kymppin jälkeen, mukava sää aavistus plussalla ja pouta. Sipoosta sitten kohti Räyskälää, reitiksi valittiin noin suht koht suora. Kerava, Jokela ja Hyvinkää jossa yllättäen tuli pieni navigointivirhe. Pienen sekoilun jälkeen Läyliäisen suuntaan, jossa sitten alkoikin reissun mielenkiintoisin osuus.

Jossain siellä ennen Loppia, oli tie osittain hyvinkin liukas ja jääpölyinen, joku hallitsematon sladi ja nopeuden säätö sinne "kuisukka" rajalle, että ei mitään dramaattisempaa tapahtuisi, varsinkin kun toi reissukaveriaan ei nyt vielä ole ihan miehen mittoissa (kokonsa puolesta). Loppella tankkaus ja matka pelipaikalle jatkui, eväät kun oli hommattu jo kotikaupasta.

Perillä sitten osa meidän porukasta oli paikalla ja osa oli epämääräisten kulttuuritapahtumien johdosta jo jättänyt areenan, no jokatapauksessa laavu oli tanakasti pystyssä ja hieno koivuhalkonuotio ro-

husi ja mitä huiminta kaffet oli valmiina joten siitä sitten eväät esille. Pikku ukolle oli jo kerennyt kehittyä sellainen 2 grillimakaran nälkä, joten ajoitus oli loistava.

Iltapäivä sitten kierreltiin ja turistiin sitä normaalia meininkiä, kait siinä tuli joku virvokeannoskin nautittua. Illan pimetessä JMP n porukka halusivat palkita Rasmusen viivemvuotisesta oikeasta asenteesta Pystymetällä. Tilaisuus oli jokseenkin juhlava, puheineen palkintoineen ja aploodeineen.

Yö laavussa, juniori jo tavaksi tullessa kahdessa makuupussissa, eikä ongelmia vilun kanssa ja kelikin pysytteli plussan puolella. Kaikenkaikkiaan hienot järjestelyt, (myös sään osalta). Paikka täys "kyba", polttopuut, puucee, baari, tekisi mieli sanoa että oli jo vähän hemmottelun makua.

Sunnuntaiaamuna kaffet, kamat kasaan ja baanalle, keli jälleen mainio.

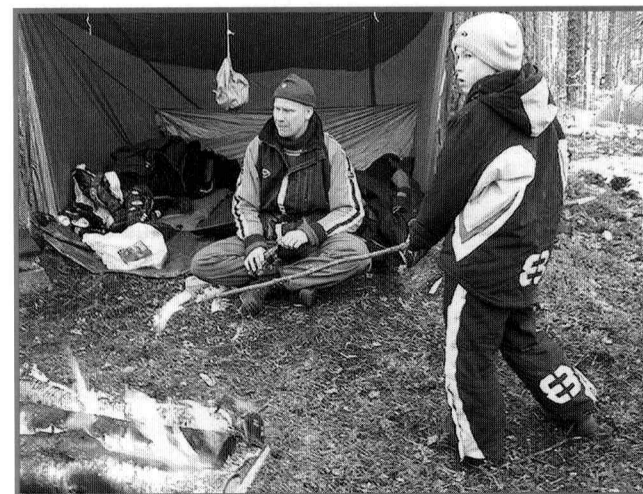
Päätettiin vetää päätiesastoa, että säästättäisiin edellispäivän sydämen tykytyksiltä. Jo heti ensimmäinen risteys väärään suuntaan, kohti Porrasta joka on vastakaista suuntaa Sipoosta katsottuna. Sieltä sitten pudottauduttiin 2 tielle ja jännitys liukkaasta pinnasta oli siltä erää ohi. Tankkiautomaatilla petikossa, ja sitten "himaan"

Koetin aina välillä kysyä Rasselta että onko kaikki hyvin, kun kuitenkin ihan non stopina tultiin, vastaus oli aina ihan yhtä topakka että kunnossa on.

Kotipihalla äijällä oli hirmu kiire tupaan, kyselinkin, mikä hätänä. Sisälle päästyään ukko syöksyy kädet tanassa kuuman vesisuihkun alle. (Ei kuulemma ollut paellut kun vähän aikaa).

Tämäkin reissu oli kaikin puolin hauska kokemus jopa melkein elämys ja matkaa tuli melko tarkka 350 km

**Terveisin
Rasse ja Petski**



Se tie on käytävä

Monet ei-motoristit usein kysyvät, mitä järkea harrastuksessa on. Usein vastaus on, että ei mitään. Moottoripyöräily on vahvasti sidoksissa tunteisiin ja elämänarvoihin. Jotain Välimeren seudun pizzalähetettä lukuunottamatta moottoripyöräilyllä ei lie järkiasioiden kanssa mitään tekemistä.

Moottoripyöräilyyn liittyvät toimintomme ovat myös vahvasti sidottuja tunteisiin. Niinkin vahvasti, että usein emme tiedä miksi jotain teemme tai teimme. Näin vain oli tehtävä. Miksi lähdimme ajelulle, miksi ostimme tietyn pyörän? Joskus nämä teot ja valinnat ovat pitkän suunnittelun tulosta, joskus lähes pakkomielteelle, kun taas joskus kaikki vaan tapahtuu ehkä hetken mielijohteesta.

Otetaan esimerkiksi tie. Se on juuri SE tie. Se voi olla kartassa tai se voi olla jonkun matkakertomuksessa, matkaesitteessä tai vaikka moottoripyöräretkiä järjestävän yrityksen nettisivuilla. Tie voi olla vain houkutteleva risteyksessä jossain usein kuljetun reittimme varressa, tai vaikka Kontiorallimatalla juuri se risteyksessä, mikä panee jarruttamaan kiivaasti ja kääntymään ennalta suunnittelematon reitille. Emme tiedä miksi, mutta jokin meidän sinne vie. Se tie on käytävä. Se tie on ajettava.

Itselläni tällaisia teitä on ollut karttojen perusteella Kjölorin tie Islannin keskiosan halki, Pohjois-Norjan kaikki umpi- ja jäärantaan Nordkappista



itään, Uuden Seelannin Homer Tunnel ja Kuripapangon tie (kartassa luki tällä kohtaa 'Difficult Road'). Samaan kategoriaan luen myös Japanissa Izun niemimaalla olleen spiraalisillan, joka yhdistää kaksi eri korkeudella olevaa vuoristotietä kierrätyksellä kaksiksi täyttä ympyrää laakson yläpuolella, sekä Lysebotnin serpentiinitien norjassa Lysefjord-vuonon pohjukkaan. Kun lomamatkoja suunnittelee, aina mahtuu matkalle jotain paikkoja jotka on vaan käytävä, jos ne matkan varrelle sattuu. Jos eivät satu, niin reitti suunnitellaan niin, että SE tie on mahdoton ohittaa.

Kotimaasta tulee mieleen ennen EU:n itälaajenemista EU:n itäisin piste Hattuvaaran lähellä, rajavyöhykettä kulkevat tiet ns. 'takarajat' Iloimantsin Möhköstä pohjoiseen, Taivalkoskelta Kuusamoon vievä vanha kenttärata, sekä tietysti Lapin Helvetti - lukuisista museoteistämme ja -silloistamme puhumattakaan. Meidän ikkoman Kontiorallimme rikkaus on siinä, että sen paikka vaihtuu vuodesta toiseen. Näitä kartoista ja matkakertomuksista löytyneitä teitä voi näin sovittaa eri puolille Suomea suuntautuviin Kontiorallimatkoihin. Sain juuri selville, että Iso-Olvasjärveltä Pudasjärven suuntaan menee tie. Tietä ei näy GT-kartassa, mutta Pudasjärven Alkossa sieltä käyvät, sanuvat

Voitte vain kuvitella, voinko mennä ensi kesän Kontioon jotain muuta reittiä?

Viime kesänä rakastuin erääseen moottoripyörään. Täysiverinen uusi trialpyörä, jossa on satula, valot ja vilkut. Siitä huolimatta istuma-asento on polvet suussa ja tankin tilavuus vain kolmisen litraa. Rekisterikilvestä huolimatta siitä ei juuri matkapyöräksi ole. Metsässäkin vilkuista ja kilvestä on lähinnä haittaa. En pystynyt perustelemaan itselleni tuon pyörän hankintaa järkisyin, joten jätin sen ostamatta.

Syksyllä sain vanhan trialpyöräni kaukaksi, ja asia nousi uudelleen esille. Vielä kun Pohjola toi markkinoille tehopaino-

suhteeseen perustuvan ympärivuotisen vakuutuksen, alkoivat viimeisetkin tuon pyörän ostoa haitanneet 'järkisyvät' haihtua. Tai niin ainakin itselleni uskottelin. Uskottelin niin paljon, että toin ostoaikeeni kotiin hallituksen käsittelyyn. Myöskin vaimolleni, että tuolla pyörällä voi tehdä kaikkea, mutta ei mitään kunnolla, ja mitään järkea sen ostamisessa ei todellakaan ole, mutta kun.

Vaimoni vastasi: "No, kai siitä jotain sitten käytettynä saa, jos se ei olekaan kiva", ja lopuksi hän sanoi: "Kai se tie on sitten käytävä. Ei sitä muuten saa selville". Siinä minun mielestäni kiteytyi tämän harrastuksen olennainen. Se tie on käytävä.



Tällaisia menopelejä näkee Visulahden museoautonäyttelyssä.



Topografinen ihme

Oli joulukuu 1973. Lumiseen metsään johti jäätyneet traktoriura. Sen yllä roikkuivat jyhkeät kuusten oksat lumen taakasta alaspäin painuneina. Isä oli takametsässä kaatamassa tukkeja. Minulla oli tarkoitus treenata mantsaa tätä uraa pitkin. Olin nähnyt Vauhdin Maailmasta kuvia Päitsistä (Päijännejosta) ja sen syivistä lumispooreista. Kovat mantsakuskit ajoivat pää syvällä hartioiden välissä ryöpyttäen lunta ja kuraa korkealle ilmaan.

Nämä tuntemukset mielessäni käynnistin Suzuki TS 125:eni ja suuntasin metsän laitaan. Olin kaukoviisaasti riisunut pyörästä peilit ja vilkut pois. Nyt se oli mielestäni mojavassa mantsavireessä, nastoja en todellakaan tarvitsisi. Trial - tyyppiset renkaat olivat OK.

Heti uraan päästyäni huomasin, ettei mantsa talvella kovin sujuvaa olekaan. TS kiemurteli ihmeellisesti koko ajan pyrkiessä pois mukavan leveästä jäljestä. Alkumatka meni hyvin, kunnes älysin siirtyä seisomaan tapeilla samalla siirtäen painoa takapyörälle, jolloin pito lisääntyi nastattomassa renkaassa. Mutta sitten jäätyivät kumipäälysteiset jalkatapit ja ohjelma alkoi. Vuoroin lipesi jompikumpi jaloistani ja lumi haukkasi kuin tappajahai näkemänsä heiluvan raajan jossain surffiparatiisissa Tyynen meren rannikolla.

Kipeetä ei tehnyt fyysisesti, henkisesti sitäkin enemmän. Olin luullut itseäni aika taitavaksi kuskiksi, ainakin kesäaikaan maantiellä. Metsässä olin ajellut lähinnä

helppoja mäkiä ja kallioita ylös ja kun talaisessa tilanteessa takapyörä sutaisi tyhjää, niin oli siinä mielestäni jotain rajua ja vauhdikasta.

Mutta nyt oli talvi ja talven metkut: aina kun saapas irtosi tapilta, kohta sukelsi kuski perässä. Tätä jatkui aina kun en ollut oikein tarkkana. Sitten en enää jaksanut punnertaa ja taas lumeen syrjälleen. Päätin antaa koneen jäähtyä, jotta saisin itse hengähdystauon. Puistelin itseäni lumesta ja putsailin pyörän päältä isoimpia kinnoksia. Vaikka kuinka koputtelin ja raavin tappien kumia, ne olivat auttamattomasti jäässä. Jäässä alkoi olla moni muukin paikka, olihan pyörä talutettu ulos suoraan lämpimästä tallista.

Sisukkaasti sinnittelin tiukkaa kallionousua puoliväliin, kun takapyörä alkoi sutia. "Hikistä hommaa, ainakin tämä ensimmäinen kilometri", tuumailin ja pidin kieltämättä outona asiana sitä, että minulla sentään oli käytössäni moottorivoimalla toimiva kulkupeli, mutta kuitenkin jouduin saattelemaan sitä kallion laelle asti. Ylämäen jälkeen alamäki ja vauhti sen mukaista. Oliko se eturummun jäätyneet avaaja (?) vai joku muu instrumentti tai sen käyttäjä, joka oli jäässä, mutta nyt menttiin.

Traktori oli tehnyt mäen alla 90 asteen mutkan lähellä olleen metrisen kielekkeen takia. Se oli ollut aina hankala paikka, koska oli kierrettävä melkoinen mutka, jos aikoi traktorilla alemmalle tasolle. Sen muis-

tan, että jarrutin - mutta mitään ei tapahtunut! Olin lukenut lehdestä, että Jarno Saarinen oli pelastautunut jossain kisassa hyppäämällä pois pyörän päältä, ennen kuin se ehti törmätä jotakin päin. Minä olin ajatellut tehdä samoin, jos oikein tiukka paikka tulisi.

Ainoastaan villi, alistunut huuto purkautui suustani, kun tajusin olevani tyhjän päällä. Sitten jysähti, jonka jälkeen syvä hiljaisuus. Pelästyksestä suunniltaan oleva jänis vilisti puiden taa ja sen jälkeen olinkin yksin. Makasin pyörän alla pitkin pituuttani, mahallani, naama lumessa ja luulin itkeväni, mutta ei se ihan niin ollut. Kasvoille sulava lumi tippui kuumasta naamastani isoina pisaroina lumelle.

Ensin aattelin jättää TS:n tasan niille koordinaateille, missä se makasi. Minusta oli niin kiehtovaa ajatella, miten voimakkaasti tämä tapahtuma voisi vaikuttaa esimerkiksi seudun topografiaan. TS:stä tuli ainakin suunnistuskarttoihin varma kiintopiste, tai sen kohdalla korkeuskäyrä loivenisi jonkin matkaa, tai jos maita myytäisiin, se toimisi rajapyykkinä, punainen kun oli. Kun olin kaivautunut TS:n alta ja katselin sen lumista olemusta, minun iski kuitenkin vahva talvisodan henki: kaveria ei jätetä!

Nostin pyörän pystyyn ja potkin sen käyntiin. Samalla yritin etsiä silmilläni jotain helppoa tietä ulos. Näreikkö oli vah-

vaa ja tiheää, se oli harventamaton. Eikä siellä oltu ajettu traktorilla aikoihin. Ainoa pois pääsytie oli se sama, joka oli tähän asti toiminut yksisuuntaisena. Sen muuttaminen kaksisuuntaiseksi ei nyt onnistuisi ilman apua. Lähdin jatkamaan kesken jäänyttä matkaa hakkuupaikalle.

Isä oli juuri lopettelemassa sen päivän hommia, alkoi olla jo hämärä. Kerroin suunnitelmistani ja tiejärjestelyistäni hänelle ja niin sain kävellä Dextan valoissa kohti talkoopaikkaa. Oli siinä aika punnertaminen, reilu sata kiloa TS:ää reilun metrin korkeuteen. Ajasta ei nyt puhuttu mitään, mutta kyllä siinä taisi hevosvoiman määritelmä täytyä, ehkä meni kokonaan uusiksi.

Pyörä oli ylhäällä nokka kotia kohti. Sovittiin, että TS menee edeltä ja huolto perässä. Takaisin ajo oli lyhennetty yöpäitsi, minä ensin spoorin tukkona, välillä työntäen, välillä (enimmäkseen) nurin. Kahdet valot häilyivät olkieni yli ikään kuin vaatien vapaata tietä. Seuraavana keväänä, eikä seuraavankaan, eikä vielä pitkiin aikoihin löytynyt nimeäni Päitsin lähtöluettelosta.

paroni

J.K. Jotain löytyi ja se oli joulukuusi. Samoilta koordinaateilta kuin mihin oli vähällä syntyä topografinen ihme.





Tiia, 5 vuotta ja Mauri Riihiluoma.

HYVIÄ SYITÄ miksi emme voi lähteä reissuun koko perheenä!

Ei ole sivuvaunua eli lapset eivät mahdu mukaan.

- Markkinoilla on nykypäivänä olemassa lastenistuimia soolopyöriin. Sopivat niin skootteriin kuin kyykkyihinkin. MP-istuimet ovat tarkoitettu lapsille puoli-vuotiaasta 35kg asti. Eli siitä lähtien kun piltti saa istua ja periaatteessa ala-asteikäiseen asti (jos ahteri mahtuu). Hinta muistaakseni 170 euroa.
- Hieman isoimmille lapsille on erilaisia vöitä mistä pitää kiinni. Ne sidotaan kuskin vyötärölle ja niissä on käsikahvat. Tällöin tosin lisäjalkatapid saattavat olla tarpeelliset. Riippuu tietty pyörän mallista.

- Kuljetus vaatii kylläkin hyvää pyöränhallintataitoa aikuiselta, koska lasti on varsin arvokasta.

Ei ole varusteita lapsille.

- Asiallinen perustelu, mutta aika paljon on markkinoilla vähän käytettyjä lasten varusteita. Vaatii vain huolellista ennakkosuunnittelua ja budjetoitua.
- Eivätkä ne talvisaappaat kesällä ajossa ole yhtään hölmöä. Pääasia ettei niilkaan tuule liikaa.
- Kypärästä älä silti tingi. Huomioi, että lapsen niska on hento ja tällöin aikuisten kypärä on liian painava. Markkinoilla on ns. lastenkypäriä.

Teltta ja makuupussit vievät paljon tilaa.

- Keväällä ja syksyllä myydään edellisvuoden retkeilyvarusteita poistoina useassa urheiluliikkeessä.
- Teltat ja makuupussit ovat tulleet niin koolleen kuin hinnalleenkin alaspäin huomasti. Ei sen kesämakuupussin tarvitse olla 20 asteeseen asti. Jos vain kesällä reissataan tai sisätiloissa niin joku +5 asteeseenkin riittää hyvin. Alustana menee vaikka ilmapatja. Itse pongasimme Jyskystä ilmapatjat, jotka menivät margariinirasian kokoiseen tilaan. Yllättävän näppärät.

Ei matkanteosta tule mitään lasten kanssa.

- Tosiaan päivamatkat riippuvat lapsista. Väsyneen kanssa ei ole mitään järkeä tehdä matkaa. Sopivan pituiset päivamatkat ovat kaiken a ja o. Ja nämä tosiaan ovat perhekohtaisia. Itse ole huidellut seitsenvuotiaan kanssa soololla Tanskasta Tukholmaan ja matka oli ehdottomasti liian pitkä. Suurimpana syytä oli liian tiukka aikataulu. Kyllä sitä on jätävä välillä aikaa vain olemiseen ja leikkiin. Tästä selvittiin lievällä lahjonnalla, mutta kyllä siinä omatkin perusukset olivat puutuneet.
- Sopivilla päivamatkoilla ehtii tutustua kaikenlaisiin leikkipaikkoihinkin. Kummasti niihin aina jaksetaan mennä, vaikka muuten ei jaksa enää metriäkään kävellä.
- Sitä paitsi normaaliporukan kanssa ajossa "tankkausvälit" saattavat olla lyhyempiä kuin lasten kanssa. Muistan vain kesän, kun lapset ihmettelivät, eivätkö tädit osaa kerralla käydä pissalla;)

Lapsilla on ruoka-aineallergiaa.

- Lapsi elää kuukauden pelkillä ranskalaisilla, maitovastikkeella, kurkulla ja riisivellillä. Näin ainakin meitä lohdutti neuvolan tati aikoinaan, kun huolehdin. Ja hyvin selvittiin. Sitä paitsi ulkomailta löytyi kummasti maidottomia, viljatomia puurojauheita. Oli oikeastaan positiivinen yllätys.
- Trangia ja pinoon menevät lautaset, mukit mukaan. Kokoonlaitettava tiskiallas on mukavaa luksusta ja yllättävän hyödyllinen.

Ei ole kuin yksi pyörä.

- Varmaankin paras perustelu ja vielä jos molemmat vanhemmista eivät aja moottoripyörällä. Tällöin on parasta mennä vain yhden lapsen kanssa toisen vanhemman jäädessä kotiin.

Loppujen lopuksi lapset ovat hyvin joustavia olentoja. Suurin syy taitaa olla omien korviemme välissä ja tietty mitä halutaan. Ei se parempi puoliskokaan halua mukaan, jos ei ole kiinnostusta moottoripyöräilyyn. Pieneen tilaan meneviä ja kevyitä retkeilyvarusteita löytyy melontaja retkeilytarvikeliikkeistä. Kannattaa kysellä.

Kokemuksia yleensä perhematkailusta voit kysyä Suomen sivuvaunuyhdistyksen jäseniltä. Ja muista, että on myös olemassa kallistuvia sivuvaunuja. Ajomukavuus on melkein kuin soololla. Yhdistelmä vie vain isomman tilan tienpäällä.

Iris Riihiluoma

Kansalaiset kannattavat rattijuopumusrajan laskemista 0,2 promilleen

Kansalaisista 64 prosenttia kannattaa rattijuopumuksen promillerajan laskemista 0,2 promilleen. Tämä selviää Liikenneturvan tekemästä kyselystä, johon vastasi yli tuhat autoilijaa eri puolilla Suomea.

Uusien kuljettajien onnettomuusriski pienentyisi

Tutkimusten mukaan muita suurempi onnettomuusriski jo alhaisilla veren alkoholipitoisuuksilla on uusilla kuljettajilla, joista suurin osa on nuoria. Alkoholilla vaikuttaa voimakkaimmin niihin kuljettajan taitoihin, jotka eivät ajokokemuksen myötä ole vielä automatisoituneita. Alle 20-vuotiaat kuljettajat olivat yliedustettuina alle 0,5 promillen humalassa kuolonkolariin joutuneissa. Onnettomuuteen oli jouduttu sitä pienemmällä promillemäärällä, mitä vaikeampi ajotehtävä oli ollut. Kun Itävallassa laskettiin uusien kuljettajien promillerajaa, onnettomuudet vähenivät kolmanneksella.

Naapurimaissa alempi promilleraja on parantanut liikenneturvallisuutta

Ruotsissa promilleraja laskettiin 0,2:een

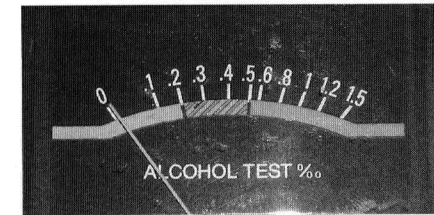
vuonna 1990, jonka jälkeen rattijuopumus ja siihen liittyvät vakavat onnettomuudet vähenivät. Norjassa promillerajaksi määrättiin 0,2 promillea vuonna 2000. Promillerajan alentamisen jälkeen rattijuoppojen osuus on vähentynyt ja rattijuopumuksen vastainen normisto on vahvistunut. Olisi tarkoituksenmukaista, että rangaistavuuden raja rattijuopumuksesta olisi kaikissa Pohjoismaissa sama.

”Promillerajaa laskemalla osoitetaan turvallisen ja vaarallisen välinen raja. Annamme nykyään väärän kuvan alkoholin käytöstä liikenteessä. Vaikka 0,5 promillea on laillinen raja, lain perusteluissa on pyrkimys täysraittiuuteen” toteaa Liikenneturvan tutkimuspäällikkö **Sirpa Rajalin**.

Rattijuopumus on merkittävä uhka liikenteessä

Rattijuopumus on tieliikenteen vakava turvallisuusongelma. Siitä aiheutuvia hen-

kilövahinkoja ei ole kyetty vähentämään yhtä paljon kuin tieliikenteen muita henkilövahinkoja. Liikenteessä kuolee vuosittain yhteensä noin 400 ihmistä. Joka viides liikennekuolema on seurausta onnettomuudesta, jossa kuljettaja on ollut rattijuoppo. Nykyisen lainsäädännön mukaan moottoriajoneuvon kuljettaja syyllistyy rattijuopumuk-

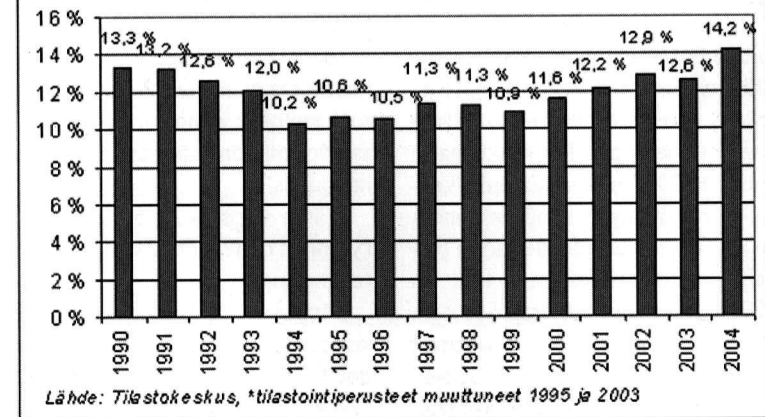


seen, jos hänen veressään on alkoholia vähintään 0,5 promillea, ja törkeään rattijuopumukseen, jos hänen veressään on alkoholia vähintään 1,2

promillea.

Liikenneturva on esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle promillerajan alentamista.

Rattijuopumustapauksista aiheutuneiden henkilövahinkojen osuus vuosittaisista henkilövahingoista 1990-2004



Ajoneuvojen ensirekisteröinnit edelleen kasvussa

(3.1.2006) Lähde Ajoneuvohallintokeskus

AKEn ylläpitämän ajoneuvoliikennerekisterin tilastojen mukaan ajoneuvojen ensirekisteröinnit lisääntyivät viime vuonna 4,9 %. Kaikkien ajoneuvojen ensirekisteröintejä oli 250 505, kun niitä vuonna 2004 oli 238 851. Huomattava lisäys oli uusien moottoripyörien, mopojen rekisteröinnissä.

Mopojen ensirekisteröinnit jatkoivat kasvuaan. Niitä rekisteröitiin 20 895 eli kasvua oli 17,3 %. Moottoripyöriä ensirekisteröitiin jälleen vilkkaasti. Moottoripyöriä ensirekisteröitiin viime vuonna 9 228, kun niitä vuonna 2004 rekisteröitiin 7 835, joten kasvua oli 17,8 %. Vuodesta 2002 moottoripyörien ensirekisteröintimäärät ovat olleet jatkuvassa kasvussa

Onnettomuustilastossa lisäystä

Mopoilijoiden liikennekuolemat ovat viime vuosina lisääntyneet. 2000-luvun alussa menehtyneitä oli vuosittain kahdeksan. Viime vuosina menehtyneitä on ollut keskimäärin 13. Tosin vuonna 2005 mopoilijoiden liikennekuolemien määrä näyttäisi jäävän ennakkotietojen mukaan selvästi edellisvuotta pienemmäksi. Loukkaantuneiden määrä on noussut 2000-luvun alun 400:sta 550:een. Mopoilijoiden onnettomuudet tapahtuvat tyypillisesti taajamien risteyksissä. Mopojen määrä liikenteessä on kasvanut 2000-luvul-

la erityisen voimakkaasti kolmen viimeisen vuoden aikana.

Moottoripyöräilijöitä on kuollut viime vuosina (20 - 23) noin kaksinkertainen määrä verrattuna 1990-luvun lopun tilanteeseen (8 - 13). Vuonna 2005 näyttävät moottoripyöräilijöiden liikennekuolemat nousevan ennakkotietojen mukaan noin 30:een.

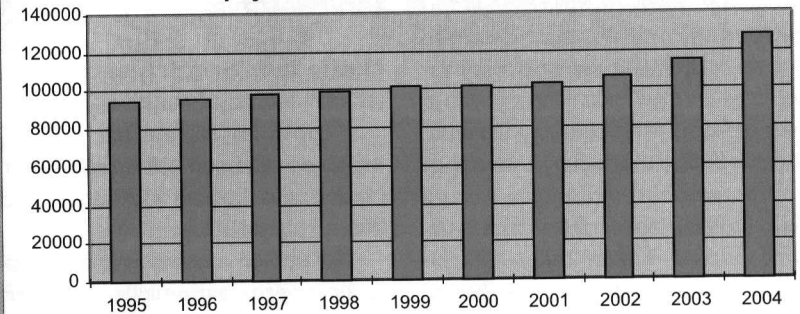
Kuolemaan johtaneista moottoripyöräonnettomuuksista yli puolet (53 %) on yksittäisonnettomuuksia, ja 99 %:ssa kuljettajana on ollut mies. Viime vuosina onnettomuudet on ajettu suuremmilla moottoripyörillä ja kuljettajat ovat olleet iältään vanhempia kuin aiemmin. Kehityksen taustalla on moottoripyörien lukumäärän kasvu, joka alkoi 90-luvun puolivälissä ja on kiihtynyt parin viimeisen vuoden aikana.

Mopoilusta ja kevyiden moottoripyörien liikenteestä merkittävä osa tapahtuu taajamissa ja asutusalueilla. Mopojen määrä liikenteessä on mopojen rekisteröintitietojen mukaan ollut viime vuodet jyrkässä kasvussa. Mopoilu on pääasiassa 15-17-vuotiaiden harrastus.

Viime vuosina myös vanhemmissa ikäryhmissä on lisääntyvästi hankittu ns. skootterimopoja.

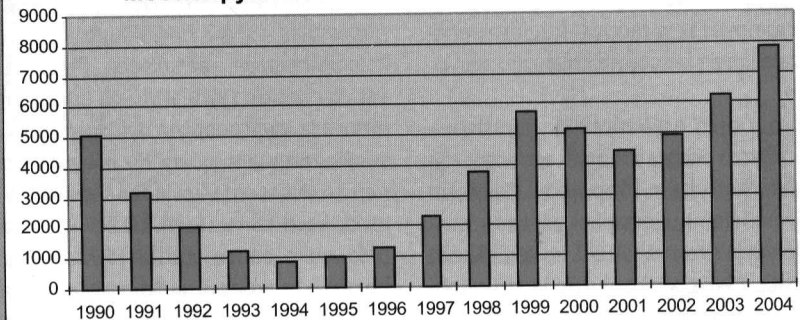
Mopo-onnettomuuksista yli kolme neljäsosa tapahtuu nuorille. Mopojen nopeudet jalankulun ja pyöräilyn seassa koetaan vakavaksi ongelmaksi.

Mopojen määrän kehitys vv. 1995 - 2004



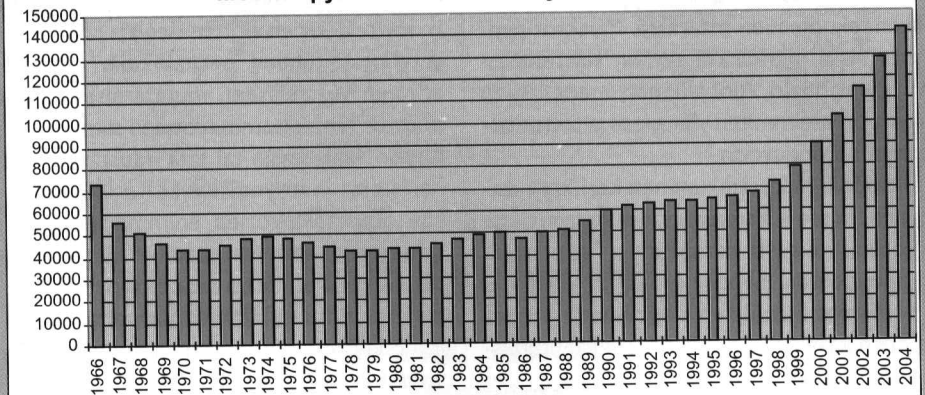
Vuodet 1995 - 2004 Lähde Ajoneuvohallintokeskus

Moottoripyörien ensirekisteröinnit vv. 1990 - 2004



Vuodet 1990 - 2004 Lähde: Ajoneuvohallintokeskus

Moottoripyörien määrän kehitys vv. 1966 - 2004



Vuodet 1966 - 2004 Lähde: Ajoneuvohallintokeskus

Mopo- ja moottoripyöräkannan kasvu näkyy jo motoristien vakavien vahinkojen lisäykseenä. Vahinkojen syykuvassa korostuu kova vauhti. Alkoholi on riskitekijänä viidenneksessä vahingoista, kuten autoilijoillakin. Mopoilijoiden ja motoristien ajokortti- ja ajo-opetusvaatimuksia tulee tiukentaa liikennetilanteiden ja riskien hallinnan parantamiseksi. Ikärajojen nostoa mopoilijoilla 16:een ja motoristeilla 18:aan vuoteen tulee harkita. Pitkän tauon jälkeen moottoripyöräilyn uudelleen tai ensi kertaa ennen 1990 suoritettua ajoluvalla aloittavilta tulee vaatia jatkokoulutusta. Mopojen ja tehorojoitettujen moottoripyörien virittämiseen tulee puuttua huomioiden myös myyjän ja maahantuojan vastuu.

Moottoripyörät ja mopot kuuluvat erittäin riskialttiiseen ja suojattomaan ajoneuvoryhmään.

Sekä mopojen että varsinkin moottoripyörien käyttö liittyy lähinnä ajanviette- ja harrastuskäyttöihin. Mopojen ja kevyiden moottoripyörien kuljettajiksi pääsee muita nuorempina ja siten vähäisellä kokemuksella liikenteestä. Myös ajokoulutus ja tutkintovaatimukset ovat vähäisiä. Nuorten 15 - 17-vuotiaiden riski kuolla liikenteessä on keskimääräistä korkeampi. Moottoripyöräily on yleistynyt huomattavasti vanhempien miesten harrastuksena. Tämä näkyy selvästi myös liikennekuolemien määrässä. Moottoripyöräturmissa merkittävä syy on suistumisen tai kumoonajo. Ajohallinnan menetyksen syynä on useimmiten ylinopeus ja tottumattomuus ajoneuvoon.

Mopoilijoiden liikkuminen keskittyy taajamiin, joissa liikenneturvallisuus on viime vuosina yleisesti parantunut. Näin myös mopoilijoiden liikennekuolemat eivät ole toistaiseksi lisääntyneet huolimatta mopokannan kasvusta. Sen sijaan loukkaantumisten määrässä kasvu näkyy.

Ajokorttivaatimuksia tarkistettava

Mopoja koskevat määräykset oikeudesta kuljettaa matkustajaa muuttuivat syksyllä 2005.

Mopolla saa kuljettaa matkustajaa, mikäli mopo on siihen tarkoitukseen rekisteröity. Matkustajaa koskee kypärän käyttöpakko kuten kuljettajaakin.

Molempien ajoneuvoryhmien ajokortti- ja ajo-opetusvaatimuksia tulee tarkistaa. Mopokorttiin riittää pelkkä teoriakoe. Mopokortin vaatimukseen on syytä lisätä myös ajo-opetusta ja ajotutkinto (edellyttää mopokortin ikärajan nostoa).

Moottoripyöräilyn ajo-opetuksessa tulisi puolestaan siirtyä henkilöautokortin tavoin kaksivaiheiseen opetukseen. Myös vaadittavat ikärajat on syytä arvioida uudelleen. Harkittavana vaihtoehtona nykykäytännölle tulisi olla mopojen ajokortin ikärajan nostaminen 16 vuoteen ja kevyiden moottoripyörien vastaavasti 18 vuoteen. Lisäksi on syytä arvioida, onko ennen vuotta 1990 henkilöautokortin yhteydessä automaattisesti saadun moottoripyörän ajoluvan saaneilta syytä vaatia jatkokoulutusta ennen moottoripyöräilyn aloittamista, mikäli aikaisempaa ajokokemusta ei ole tai siitä on kulunut pitkä aika.

Mopojen samoin kuin tehorojoitettujen moottoripyörien virittämiseen ja nopeuden ja tehorojoittimien "peukalointiin" eli säätöarvojen virheelliseen muuttamiseen tulee puuttua tehokkaammin ottaen samalla huomioon valmistajan tai tätä edustavan maahantuojan ja myyntiliikkeen vastuu. Kaikkiaan moottoripyörien enimmäisnopeudet tulee pyrkiä saamaan säätelyn alaiseksi EU-tasolla sekä parantaa moottoripyörien nopeuden ja turvallisuuden kannalta keskeisten teknisten vaatimusten kunnan valvontaa ja valvontaa liikenteessä.

69 SHOP HINNASTO

POOLOPAITA	24,00 €
COLLEGE	20,00 €
T-PAITA	12,00 €
BUFFIT	13,00 €
TALVIBUFFI	19,90 €
RUKAKUKSA	16,00 €
SNAPSIKUKSA	9,00 €
LIPPIS	10,00 €
MOTORISTIKANSIO	5,50 €
KANGASMERKKI	3,50 €
LINSSITARRA	2,00 €
ISO TARRA	1,00 €
PIENI TARRA	0,50 €
POSTIKORTTI	1,00 €
PYÖRÄMERKKI	18,50 €
PERUSLAATTA	8,50 €
KONTIOSTARA -LAATTA	13,00 €
VUOSILAATAT	2,50 €
AVAINNAUHA	6,00 €
RINTANEULA	6,00 €
SOLMIONEULA	9,00 €
EUROLASKIN	6,50 €
SUOMEN KARTTA	10,00 €
MOOTTORIPYÖRÄT CLASSIC	25,00 €
ROADRACE	20,00 €
SUPERBIKE	20,00 €
CUSTOM	15,00 €
MOTOCROSS	15,00 €
SPRAY ÖLJYT	5,00 €

Soita ja tilaa!

69 SHOP, Arja Siukonen
Siivikkalankatu 11, 33400 TAMPERE

Puh. 0400 963 434

email: shop@mp69.fi