

MITÄ MOOTTORIPYÖRÄILIJÖIDEN
KUOLEMANKOLAREISTA VOIDAAN **OPPIA?**

MOOTTORIPYÖRÄILY SUOMESSA

➤ MOOTTORIPYÖRÄKANTA ON LÄHES KOLMINKERTAISTUNUT 2000-LUVUN AIKANA

- Vuonna 2000 noin 90 000 moottoripyörää ja vuonna 2013 noin 250 000 moottoripyörää

➤ MYÖNNETTYJEN KORTTIEN MÄÄRÄ ON YLI KAKSINKERTAISTUNUT

- Vuonna 2000 hyväksyttyjä ajokokeita naiset 981 kpl | miehet 6 591 kpl
- Vuonna 2013 hyväksyttyjä ajokokeita naiset 2 420 kpl | miehet 14 024 kpl

➤ PYÖRÄT OVAT KUUTIO-ILAVUDELTAAN SUUREMPIA JA TEHOKKAAMPIA KUIN ENNEN

➤ KUOLEMANKOLARIEN MÄÄRÄN KASVU ON TAITTUNUT

- 1990-luvulla keskimäärin 16,6 kuolonuhria/vuosi
- 2000-luvulla keskimäärin 23,5 kuolonuhria/vuosi
- 2010–2014 keskimäärin 21 kuolonuhria/vuosi

➤ VALTAOSA KUOLEMANKOLAREISTA SATTUU MIEHILLE

- Vuosina 2009–2013 kuoli 108 miestä ja kahdeksan naista.
- Myös loukkaantuneista yhdeksän kymmenestä oli miehiä.

➤ KESKI-IKÄISTEN MOOTTORIPYÖRÄHARRASTUS NÄKY YLI VAHINGOISSA

- Viime vuosina yli puolet moottoripyöräonnettomuuksissa kuolleista motoristeista on ollut yli 35-vuotiaita.





SUOMESSA KAIKKI KUOLEMANKOLARIT TUTKITAAN. TÄMÄ AINEISTO PERUSTUU LIIKENNEONNETTOMUUKSIEN TUTKIJALAUTAKUNTIEN RAPORTTEIHIN MOOTTORIPYÖRÄILIJÖIDEN KUOLEMANKOLAREISTA NELJÄN VUODEN AJALTA 2000 JA 2010-LUVUILTA (YHTEENSÄ 81 KUOLEMANKOLARIA).

TUTKINNASSA LAUTAKUNNAT ETSIVÄT ONNETTOMUUDEN SYITÄ JA PARANNUSEHDOTUKSIA MONESTA NÄKÖKULMASTA. RAPORTIT ANALYSOITIIN JA ONNETTOMUUDET LUOKITELTIIN TÄTÄ AINEISTOA VARTEN SEURAAVASTI:

➤ SUISTUMINEN VAUHDILLA (30 %)

- Ajonopeus tilanteeseen tai kuljetajan taitoihin nähden liian suuri
- Pyörä ajautui tieltä yleensä kaarteessa
- Hallinta menetettiin usein jarrutuksessa
- Kuljettajat sekä kokemattomia että kokeneita
- Usein ”mutkatie”

➤ MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMI OIKEIN TAI AITO VAHINKO (27 %)

- Vastapuoli vahingon pääasiallinen aiheuttaja yli puolessa tapauksista
- Motoristit vähän iäkkäämpiä ja tyypillisesti kokeneita
- Isoilla teillä, jolloin nopeus pahensi seurauksia
- Puolet onnettomuuksista risteyksissä

➤ SUISTUMINEN/TÖRMÄÄMINEN PÄIHTYNEENÄ (21 %)

- Onnettomuudet useimmiten suistumisia
- Rattijuopumukset tyypillisesti törkeitä
- Moottoripyöräilijöiden veressä usein myös huumeita
- Ajonopeudet usein poikkeuksellisen suuria
- Kokeneita ja kokemattomia motoristeja

➤ MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMI POIKKEAVASTI (16 %)

- Motoristin toiminta heikensi omia ja vastapuolen mahdollisuuksia toimia
- Tilanteeseen ja liikenteeseen nähden liian suuri nopeus, yleensä huomattava ylinopeus
- Useissa tapauksissa moottoripyöräilijän toiminta ei sopinut normaaliin liikenteeseen
- Pääasiallinen aiheuttaja joko vastapuoli tai moottoripyöräilijä itse
- Noin puolet kokeneita motoristeja

➤ LUOKITTELUUN SOPIMATTOMAT (6 %)

- Syyt epäselviä tai onnettomuudet tahallisia

SUISTUMINEN VAUHDILLA



57-vuotias mies

Kawasaki Z750

Varhainen kevät

57-vuotias Timo oli innokas moottoripyöräilijä ja rakenteli pyöriä. Kaikkiaan hän oli ajanut yli 40 000 kilometriä. Hän oli lähtenyt ajelemaan 80-luvun Kawasaki Z750 -pyörällä, jolla hän oli ajanut noin 10 000 kilometriä.

Oli varhainen kevät ja takana oli vasta muutama ajoreissu. Keli oli hyvä. Timo ajoi kantatietä ja aikoi kääntyä risteyksessä oikealle. Nopeus oli perässä ajaneen henkilöauton kuljettajan mukaan noin 60 km/h. Timo ajoi oikealle kääntyvien kaistalle ja jarrutti. Jarrutuksessa takapyörä lukkiutui ja pyörä alkoi luisata vasemmalle. Timo oli lähellä pudota pyörän selästä. Hän pysyi kuitenkin

satulassa, mutta ei saanut pyörää hallintaansa. Jarrutuksen päättyessä pyörän kulkusuunta muuttui oikealle ja ohjautui risteysalueen ja keskikorokkeen yli ojaan. Tutkijalautakunta arvioi takapyörän lukkiutumisen ja hallinnan menetyksen johtuneen osittain huonolaatuisista renkaista sekä jarrutuksen jatkumisesta ajoratamerkinnän yli.

Timo sai vakavia rintakehän alueen vammoja, joihin hän menehtyi. Vammat syntyivät todennäköisesti pyörän törmätessä ojan vastaluiskaan ja kuljettajan iskeytyessä ohjaustankoa ja tuulisuojaa vasten.



SUISTUMINEN VAUHDILLA



55-vuotias mies

HD Road King

Ryhmäajo

Peura

Markku, Jouko, Martti ja Pekka olivat lähteneet yhdessä ajoon, tarkoituksenaan ajaa 1300 km matka lähes ilman taukoja.

He olivat jo useana kesänä tehneet tällaisia matkoja yhdessä. Kaikki neljä olivat keski-ikäisiä ja ajaneet paljon erilaisilla moottoripyörillä. Osa heistä oli aktiivisia moottoripyöräkerhon jäseniä. Nyt kaikilla oli isot matka-ajoon soveltuvat cuspompyörät.

Miehet olivat ajaneet läpi yön pitäen välillä taukoja. Aamupäivällä he ajoivat pitkin moottoritietä tasaista 110 km/h:n nopeutta. Matkaa oli taittunut jo lähes tuhat kilometriä. Ensimmäisenä ajoi Markku (55 v.) Harley Davidson CVO Road King -pyörällään kaistan oikeaa reunaa. Hänen perässään ajoi Jouko Triumph

Thunderbirdillään kais-tan vasenta reunaa ja heidän perässään samalla tavalla lomittain Martti ja Pekka. Ryhmän edellä ajoi henkilöauto.

Henkilöauton kuljettaja havaitsi tien reunassa peuran ja hidasti nopeuttaan. Myös viimeisenä ajanut Pekka näki peuran. Ensimmäisenä ajanut Markku havaitsi peuran vasta kun se loikkasi tielle henkilöauton ja hänen pyöränsä välistä. Markku jarrutti ja kaatui. Peuraan hän ei törmännyt, mutta hänen pyöränsä törmäsi henkilöauton perään. Markun perässä ajanut Jouko ei ehtinyt väistää kaatunutta Markkua, vaan törmäsi tähän ja kaatui itsekin. Kaksi perässä ajanutta ehtivät väistää kaatuneet pyörät ja kuljettajat.

Markku sai vakavia pään ja rintakehän alueen vammoja Joukon pyörän törmätessä häneen ja hän menehtyi välittömästi.

Jonkin matkaa ennen onnettomuutta ryhmä oli ohittanut henkilöauton, jonka kuljettaja kertoi heidän ajaneen tiiviinä muodostelmana. Oman käsityksensä mukaan heillä oli väliä noin sata metriä.



AJAMISEN NAUTINTO JA RISKIT

Esimerkkitapauksissa nopeudet olivat kohtuullisia. Suistumisonnettomuuksissa kuitenkin nopeudet ovat usein tilanteeseen nähden liian suuria. Tehot ja hienot ominaisuudet houkuttelevat myös kokeilemaan niitä. Voimakkaat kiihdytykset ja isot nopeudet pienentävät mahdollisuuksia kompensoida yllättäviä tilanteita. Pienikin tarkkaamattomuus voi johtaa hallinnan menetykseen. Liikenteessä on aina yllätyksiä kokeneellekin motoristille, eikä siellä ole turvavyöhykkeitä tai pehmusteita.

RYHMÄSSÄ AJAMINEN

Mutkateille lähdetään ajonautinnon takia ja siellä intohimot nousevat pintaan. Lisäksi ryhmässä ajaminen sitoo oman osansa huomiosta. Ryhmässä ajaminen on taitolaji. On tunnistettava ryhmän vaikutus ja osattava pitää itsensä kurissa. Joskus muiden vaikutusta on vaikea vastustaa. Sitä vain menee mukaan ja tekee sellaisiakin asioita, joita ei yksin tekisi. Toiset meistä ovat herkempiä ryhmän vaikutuksille ja toisaalta toisten on helpompi niitä vastustaa. Ryhmän vaikutusten tunnistamista kannattaa harjoitella. Sopikaa aina porukalle pomo ja yhteiset pelisäännöt. Miettikää myös sitä, kenen mukaan ajetaan, jotta kokemattomammat eivät joudu puskemaan taitojensa äärirajoilla.

KAARREAJON ONGELMALLISUUS

Suistumisonnettomuudet tapahtuvat usein kaarteissa. Tutustu pyörääsi ja käy harjoittelemassa kaarreaajoa, erityisesti jos olet aloitteleva motoristi. Ajotekniikkaan on olemassa hyviä oppaita, joiden ohjeisiin kannattaa tutustua ja sitten kokeilla käytännössä. Radalla on turvallista harjoitella myös muuta pyörän käsittelyä. Kokenutkin motoristi kaipaa harjoittelua, erityisesti jos pyörä on itselle uusi.

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄN SUOJATTOMUUS

Lähes kahdessa kolmasosassa onnettomuuksista moottoripyöräilijä oli saanut kuolettavia rintakehän vammoja. Rintakehää suojaavia varusteita ei juurikaan käytetä. Rintakehävammojen yleisyys ja vakavuus kuitenkin osoittavat niiden tarpeellisuuden.

Kypärän käytön tyypillisin virhe on liian löysä kiinnittäminen, jolloin kypärä lentää päästä jossakin vaiheessa törmäystä.

?

POHDITTAVAA

MISTÄ OMA AJONAUTINTOSI SYNTYY?

OLETKO VALINNUT AJOVARUSTEESI SITEN,
ETTÄ NE TODELLA SUOJAAVAT SINUA?

MITEN KAVERISEURA
VAIKUTTA AJAMISEESI?

MOOTTORIPYÖRÄN TURVALLISUUS



LUKKIUTUMATTOMAT JARRUT (ABS)

Onnettomuusaineistosta näkyy, että äkkitilanteissa kokenutkin motoristi kaatuu helposti pyörien lukkiutuessa. Useissa motoristien kuolemaan johtaneissa yhteentörmäyksissä kuljettaja on jarruttanut renkaan lukkoon ja moottoripyörä on kaatunut ennen törmäystä. Tämä on aiheuttanut sen, että törmäysnopeus on ollut suurempi kuin tehokkaasti jarruttamalla.

ABS-jarrut pitävät pyörän pystyssä lähes kaikissa jarrutustilanteissa. ABS lyhentää yleensä jarrutukseen tarvittavaa matkaa, koska jarruja voidaan käyttää tehokkaasti koko jarrutuksen ajan. Tekniikka estää jarrutusvirheitä. Vuodesta 2017 lähtien kaikissa yli 125-kuutioissa uusissa pyörissä on oltava ABS-jarrut tai yhdistetty jarrujärjestelmä.



MOOTTORIPYÖRÄN

AJOVAKAUDEN HALLINTAJÄRJESTELMÄ (MSC)

Järjestelmä toimii yhdessä pyörän ABS-jarrujen kanssa auttaen pidon säilyttämisessä jarrutettaessa tai kiihdytettäessä mutkassa. Järjestelmä estää myös perän liiallisen nousun jarrutettaessa ja keulimisen kiihdytettäessä.



RENKAAT

Renkaiden tulee olla pyörään ja käyttötarkoitukseen sopivat. Kulutus pintaa on hyvä olla useita millimetrejä. Ikä heikentää renkaiden ominaisuuksia. Huolehdi oikeista renkaspaineista. Muista, että osa renkaista alkaa pitää hyvin vasta jonkin matkaa ajettuasi.



ALKOLUKKO

Alkolukko on ajonestolaite, joka estää moottoripyörällä liikkeelle lähdön humalaiselta – myös muilta kuin pyörän omistajalta. Moottoripyörässä laite on vielä harvinainen, mutta olisi ollut varsin tarpeellinen sille viidesosalle, joka ajoi kuolemaan johtaneen onnettomuutensa humalassa.



SOPIVA MOOTTORIPYÖRÄ MINULLE?

Moottoripyörän hankinnassa on otettava huomioon kuljettajan ajokokemus, fyysiset mitat sekä pyörän käyttötarkoitus. Tehokkain ja hienoin malli ei ole aina sopivin. Sopiva pyörä tekee koko harrastuksesta mukavampaa ja turvallisempaa. Turvallisuusvarusteisiin kannattaa kiinnittää erityistä huomiota. ABS-jarrut ja ajonvakautusjärjestelmät helpottavat jokaisen moottoripyöräilijän toimintaa äkkitalanteessa. Pyörän hankittuasi se on säädettävä omille mitoillesi sopivaksi (jarruvivut, jousitus, korkeus jne.).

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMI OIKEIN TAI AITO VAHINKO



52-vuotias mies

Yamaha Virago 1100

Kantatien risteys

Auto kolmion takaa

Ajokausi oli päättymässä ja 52-vuotias Jari oli päättänyt viedä pyöränsä läheiseen halliin talviteloille, vaikka olikin vielä hyvä ajokeli. Hänen pyöränsä oli 1100-kuutioinen Yamaha Virago. Pyörä oli hänelle hyvin tuttu. Kilometrejä oli tälläkin pyörällä kertynyt jo yli 20 000.

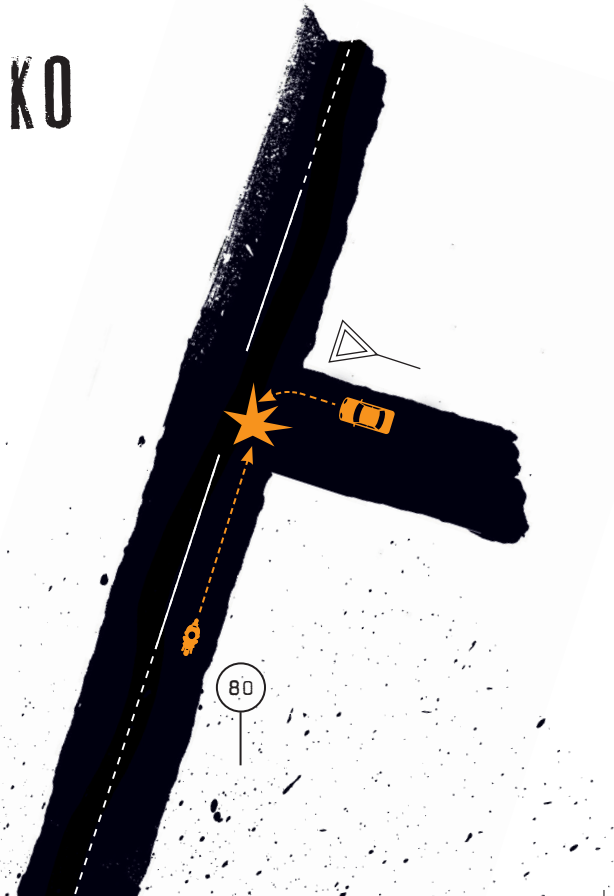
Käännyttyään kotitieltä kantatielle hän jatkoi kantatietä rajoituksen mukaista 80 km/h:n nopeutta. Samanaikaisesti seututietä pitkin ajoi asiointimatalla oleva 62-vuotias Pirjo Seatillaan. Hän lähestyi kantatien T-risteystä hitaalla nopeudella. Hän havaitsi vasemmalta lähestyvän moottoripyörän, mutta arvioi ehtivänsä kääntyä vasemmalle ennen tätä. Hän ei pysäyttänyt autoaan ennen risteykseen ajamista.

Kun Jari havaitsi oikealta tulevan auton ajavan eteen, hän aloitti jarrutuksen. Takapyörä meni lukkoon ja pyörä kaatui. Ennen kaatumista takapyörästä jäi 21 metrin jarrutusjälki.

Kaatumisen jälkeen pyörä ja Jari törmäsivät Pirjon Seatin keulaan. Auto jäi pysähtyneenä keskelle tietä. Jarin pyörä jäi jokseenkin törmäyspaikalle ja Jari sinkoutui törmäyspaikasta kymmenen metrin päähän vasemmanpuoleiseen sivuojaan.

Jari menehtyi välittömästi onnettomuuspaikalla rintakehän vammoihin. Kypärä oli estänyt pään vammat.

Pirjo kertoi jälkeenpäin, että moottoripyörän nopeus yllätti hänet. Pirjo oli kokenut autoilija, mutta oli luullut, että paikalla oli alempi nopeusrajoitus.



MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMI OIKEIN TAI AITO VAHINKO



46-vuotias mies

Yamaha FZ6-S

Autojono

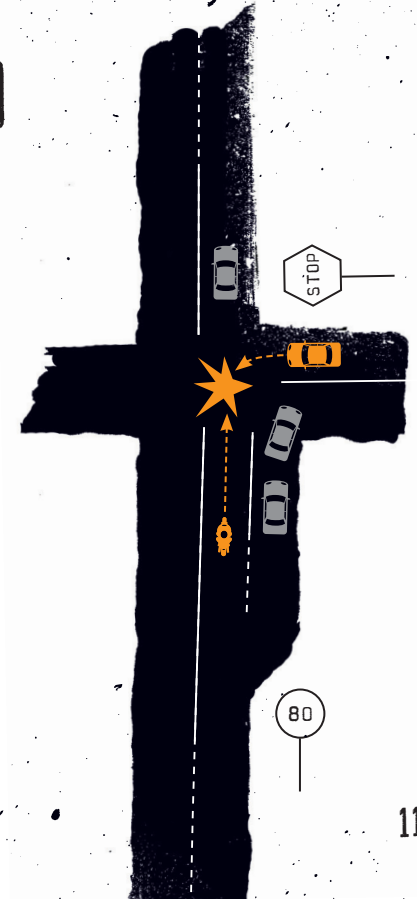
Auto stop-merkin takaa

Oli syksyn viimeisiä hyviä ajokelejä. 46-vuotias Juhani oli lähtenyt ajelemaan. Pyörä oli Yamaha FZ6-S. Juhani oli ajanut erilaisilla pyörillä kymmeniä tuhansia kilometrejä, tällä pyörällä ajokokemusta oli muutaman tuhannen kilometrin verran.

Juhani ajoi leveäkaistaista valtatieta ja viikonloppuliikenne oli vilkasta. Nopeus oli rajoituksen mukainen 80 km/h. Samanaikaisesti oli sivutieltä Peugeotin laan valtatielle vasemmalle kääntymistä odottamassa 55-vuotias Pertti. Pertti joutui odottamaan stop-merkin takana vasemmalta tulevia henkilöautoja. Autojonon ensimmäiset autot kääntyivät ryh-

mittymiskaistalta oikealle ja viimeinen jatkoi suoraan. Autojen jälkeen Pertti lähti kääntymään. Autojen perässä ajanut Juhani jäi kuitenkin Pertiltä havaitsematta.

Juhani aloitti jarrutuksen havaittuaan auton tulevan eteen. Jarrutuksen aikana pyörä kaatui vasemmalle kyljelle ja pyörä ja Juhani törmäsivät Peugeotin vasempaan sivuun. Tukijalautakunnan laskelman mukaan pyörän nopeus ehti laskea vain noin 70 km/h:iin. Juhani kuljetettiin helikopterilla sairaalaan. Kypärä oli suojannut hyvin päätä, mutta Juhani menehtyi muutaman tunnin kuluttua sairaalassa rintakehän vammoihin.



HAVAITTAVUUS

Moottoripyörä kuljettajineen jää helposti auton peilien, pilareiden ja muiden näkemäesteiden katveeseen. Ajovalot ovat havaittavuuden perusasia. Kirkasväriset ajovarusteet, kypärä tai huomioliivit parantavat näkymistä. Ajovarusteiden väri on monille imago-kysymys, mutta havaittavuudesta ei kannata tinkiä.

SIOJOTTUMINEN

Oma sijoittuminen vaikuttaa näkymiseen. Voit vähentää toisten tienkäyttäjien havaintovirheitä jättämällä selkeän turvavälin ja välttämällä autojen katvealueella ajoa. Motoristi tekee itselleen ansan myös ajamalla liian lähellä edellä ajavaa. Varsinkin iso ajoneuvo peittää näkyvyyden ja tekee ennakkoinnin mahdottomaksi.

Ohittamaan lähtö kannattaa aloittaa riittävän kaukaa ohitettavasta, jolloin näkyvyys paranee ja esimerkiksi ohittamisesta luopuminen on helpompaa. Useiden sekuntien turvaväli tekee ajamisesta myös nautittavampaa. Liian lähellä ajettaessa joutuu koko ajan toimimaan edellä ajavan ehdoilla. Tämä on rasittavaa ja stressaavaa.

ENNAKOINTI

On tärkeää hallita tehokas jarrutus ja väistö, mutta yllättyessään kokenutkaan motoristi ei välttämättä pysty toimimaan oikein tai siihen ei ole aikaa. Törmäyksessä motoristi on haavoittuvainen.

Moottoripyöräilijän toimintaohje numero yksi on ennakointi. Motoristin on ajettava niin, että muiden tienkäyttäjien on helppo ennakoida hänen toimintansa. Tärkein asia on oikean tilannenopeuden valinta. Toisten tekemiä havainto- ja arviointivirheitä ei kannata lisätä ajamalla liian kovaa. Vaikka oma toiminta olisi kunnossa, on muiden virheisiin silti varauduttava. Risteyksissä on esimerkiksi tarkkailtava ja tulkittava muiden aikomuksia, millaisen ajolinjan muut valitsevat, hidastavatko ajoissa ja katsovatko kohti.

Paras tapa varautua epäilyttävässä tilanteessa on pudottaa nopeutta.

HALLINNAN MENETYS JARRUTUKSESSA

Äkkitilanteessa moottoripyörän tehokas jarruttaminen on vaikea tehtävä. Se on vaikeaa jopa harjoittelutilanteessa. Yllättyessään kokenutkin motoristi tekee helposti virheitä. Useissa tapauksissa moottoripyöräilijä oli äkkitilanteessa tehdyn jarrutuksen jälkeen kaatunut ja törmännyt autoon. Kaatuminen johtui jommankumman pyörän lukkiutumisesta. Pystyssä pysyminen olisi voinut lieventää seurauksia. Tästä syystä kannattaa vakavasti harkita sellaista pyörää, jossa on ABS-jarrut. Niistä olisi iso apu kaikille moottoripyöräilijöille.

?

POHDITTAVAA

NÄYTKÖ SINÄ?

MITEN VARAUDUT MUIDEN VIRHEISIIN?

HYÖTYISITKÖ SINÄ ABS-JARRUISTA?

KULJETTAJAN TURVAVARUSTEITA



KYPÄRÄ

Kypärä on moottoripyöräilijän tärkein turvavaruste. Ulkonäkö, keveys tai edullisuus eivät saa jäädä ainoiksi kriteereiksi kypärää valittaessa. Kypärän hinnassa ei kannata säästää.

Monista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista olisi selvitty hengissä, mikäli kypärä olisi ollut kunnolla kiinni. Kypärän tulee sopia tiiviisti päähän.

Kypärän väri vaikuttaa siihen havaitaanko sinut ja ajetaanko eteesi. Muitakin värejä on kuin musta. Kirkas yksivärinen kypärä on paras valinta.



MUUT AJOVARUSTEET

Ajovarusteiden tärkein tehtävä on suojata motoristia onnettomuudessa. Niiden pitää ottaa iskut vastaan ja olla hankauksenkestäviä. Moottoripyöräilyyn tarkoitetuilla ajohanskoilla ja -kengillä sekä erilaisilla suojilla voidaan ratkaisevasti lieventää vammoja onnettomuuden sattuessa. Erityisesti ylävartalon suojaaminen on tärkeätä, sillä rintakehän vamma on yleinen motoristin kuolinsyy. Suojapaidat, selkäpanssarit ja munuaisvyöt ovat hyödyllisiä kaaduttaessa tai törmätessä. Turvavarusteita kehitetään jatkuvasti.

Ajamisen turvallisuuteen ja nautittavuuteen vaikuttavat myös varusteiden veden- ja tuulenpitävyys, hengittävyys, lämmöneristävyys jne. Ajovarusteiden suojaavuusominaisuuksien lisäksi niillä voidaan lisätä havaittavuutta. Valkoinen tai kirkkaan värinen kypärä erottuu hyvin. Fluoresoivat värit ja heijastimet ajovarusteissa parantavat motoristin näkymistä.

SUISTUMINEN / TÖRMÄÄMINEN PÄIHTYNEENÄ



37-vuotias mies

Honda CBR 600

Kova nopeus

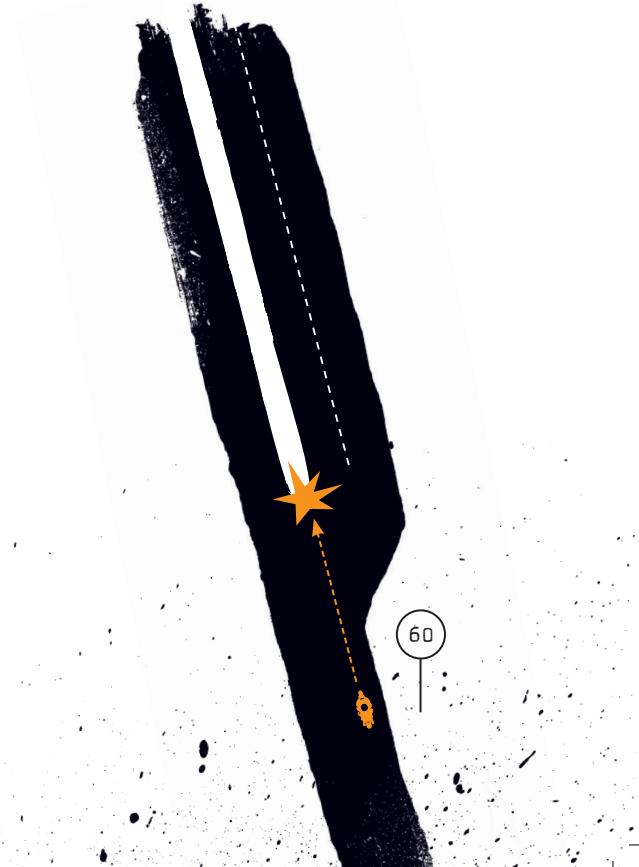
Amfetamiinia

37-vuotias Kristian oli ostanut viikkoa aiemmin vanhan Honda CBR 600 -moottoripyörän. Hän oli illalla kahvilla kavereinsa kanssa huoltoasemalla. Kahvittelun jälkeen hän lähti tapaamaan muita kavereita. Huoltoasemalle jäänyt kaveri kertoi Kristianin lähteneen todella kovaa. Kristianilla oli käyttämänsä tummavisiirisen kypärän lisäksi mukanaan myös toinen kypärä. Saapuessaan tieosuudelle, jossa ajosuunnat oli erotettu keskikorokkeella ja tie teki vähäisen mutkan oikealle, hän ajautui kulkusuunnassaan vasemmalle, törmäsi keskikorokkeeseen ja kaatui. Liu'uttuaan pitkin keskikoroketta hän törmäsi liikennemerkin jalkaan. Pyörä jatkoi tästä vielä lähes 80 metriä.

Hieman ennen onnettomuutta Kristian oli ohittanut henkilöauton suurella nopeudella. Tutkijalautakunta arvioi ajonopeudeksi ennen onnettomuutta 140–150 km/h. Kristian menehtyi välittömästi pään vammoihin. Kypärä oli irronnut jossakin vaiheessa päästä. Kypärän päässä pysyminen olisi mahdollisesti estänyt kuolemaan johtaneiden vammojen synnyn.

Onnettomuushetkellä oli hämärää, tien pinta oli kuiva ja oli lämmin ilta. Paikalla oli 60 km/h:n nopeusrajoitus.

Kristian oli aikaisemmin menettänyt ajokorttinsa. Kokemus moottoripyöräilystä oli vähäinen ja lisäksi hänen verestään löytyi amfetamiinia.



SUISTUMINEN / TÖRMÄÄMINEN PÄIHTYNEENÄ



30-vuotias mies

Honda CBR 900 Fireblade

Tukeva humala

Syksyn viimeinen lenkki

30-vuotias Tapio oli tehnyt rankkoja työvuoroja kolmivuorotyössä. Hän oli vapaiden alkaessa lähtenyt työkavereiden kanssa baariin. Ilta venyi pitkäksi ja Tapio oli ennen ravintolan sulkemista jo todella humalassa. Aamuyöllä kotiin päästyään hän oli kuitenkin pukeut ajovarusteet ylleen ja lähtenyt ajamaan. Pyörä oli Honda CBR 900 Fireblade. Tapio oli rakennellut ja viritellyt pyöräänsä ja ajanut sillä jo noin 30 000 km. Tapio tunnettiin erittäin taitavana moottoripyöräilijänä.

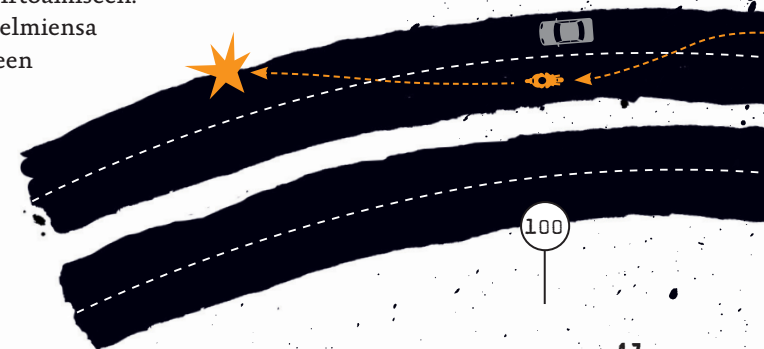
Ei ole tiedossa, minne Tapio oli matkalla. Jonkin matkaa ajettuaan hän ajoi rampista moottoritielle ja kiihdytti voimakkaasti ohittaen kaksi henkilöautoa. Tie kaartui loivasti vasemmalle. Ohituk-

sen jälkeen omalle kaistalleen palatessaan hän ajautui päin oikeanpuoleista suojakaidetta. Kaiteeseen osumisen jälkeen pyörä liukui tiellä yli 200 metriä. Tapio lensi päin tien sivussa olleen opastetaulun jalkaa ja 40 metrin ilmalennon jälkeen liukui vielä 50 metriä tien luiskassa. Tapio menehtyi välittömästi vaikeisiin sisäelinvammoihin ja raajan irtoamiseen. Tutkijalautakunta arvioi laskelmiensa perusteella nopeutta olleen onnettomuuden alkuhetkellä 130–150 km/h. Veressä oli alkoholia lähes kaksi promillea.

Onnettomuus sattui myöhään syksyllä. Oli pimeää ja ilman

lämpötila lähellä nollaa. Tie oli kuiva ja nopeusrajoitus 100 km/h.

Kaverit arvelivat jälkeenpäin, että ehkä Tapio oli vielä ajatellut ajavansa yhden lenkin ennen pyörän talvikuntoon laittamista.



MÄ VAAN VÄHÄN KOKEILEN

Moottoripyörällä rattijuopumusvahingot tapahtuvat usein satunnaisessa pyörän kokeilussa. Jos seurueessa juodaan alkoholia, kannattaa varmistua etukäteen siitä, että moottoripyörä ei ole käytettävissä. Helposti tulee mieleen, että vähän kokeillaan ja homma lähteekin käsistä. Pyörän omistajan kannattaa vaikka kätkeä avaimet tai irrottaa sytytystulpat. Moottoripyöräänkin voi asentaa alkolukon.

SELVÄNÄ EN OLISI AJANUT HUMALASSA

Päihtyneen päätökset eivät ole selvänä tehtyjen veroisia. Toinen esimerkkitapauksista kuvaa hyvin tällaista tilannetta. Jostakin tuli houkutus lähteä ajamaan. Yksi tyypillinen piirre humalassa ajetuille onnettomuuksille on turvavarusteiden puuttuminen. Kun vain hieman kokeillaan, ei turvavarusteitakaan käytetä. Ei edes kypärää. Tämä kuvaa toiminnan harkitsemattomuutta.

MOOTTORIPYÖRÄILY ON RIITTÄVÄN HAASTAVAA SELVÄLLEKIN

Rattijuopumusvahingoissa nopeudet ovat usein aivan liian suuria tilanteeseen ja kuljettajan kuntoon nähden. Tästä aineistosta näkyy, että myös selvin päin ja kohtuullisillakin nopeuksilla sattuu paljon suistumisonnettomuuksia. Tämä osoittaa selvästi, että moottoripyörä ei kerta kaikkiaan ole humalaisen lelu. Arviointivirheet lisääntyvät, harkintakyky heikkenee ja pyörän hallinnan virheet lisääntyvät.

?

POHDITTAVAA

MITEN VARMISTAT, ETTÄ KUKAAN
EI EDES KOKEILE PYÖRÄÄSI HUMALASSA?

MIKÄ OLISI SOPIVA PROMILLERAJA
MOOTTORIPYÖRÄN KULJETTAJALLE?

"SELVÄNÄ EN OLISI A



AJANUT KÄNNISSÄ.

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMI POIKKEAVASTI



27-vuotias mies

Kawasaki ZX-10R

Kiihdytys keskustassa

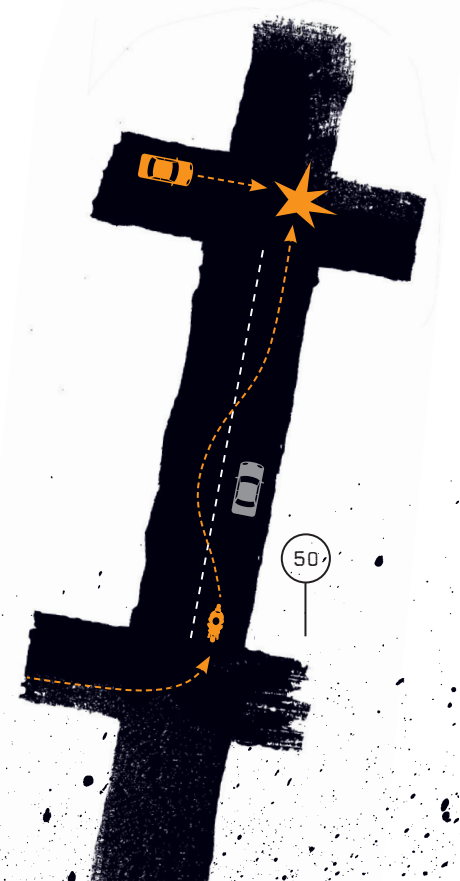
Petteri (27 v.) oli hoitanut lyhyen työkeikan ja lähti kotimatalle Kawasaki ZX-10R -pyörällään. Matka oli lyhyt. Petteri tykkäsi ajaa kovaa ja sakkojakin oli kertynyt. Työkaveritkin olivat häntä varoitelleet. Tällä pyörällä hän oli ajanut yli 20 000 km.

Petteri ajoi taajaman keskustan katua ja kääntyi vasemmalle seututielle, kiihdytti voimakkaasti ja ohitti välittömästi hänen edessään vasemmalle kääntyneen henkilöauton. Parin sadan metrin päässä oli toinen laaja risteys, jonka liikennevalot olivat epäkunnossa. Kaikissa ajosuunnissa oli kaistat suoraan ajaville sekä molempiin suuntiin kääntyville.

Petterin tulosuunnasta katsoen vasemmalta lähti seututietä Astrallaan ylittämään 72-vuotias Pentti. Pentti ei pysähty-

nyt ennen seututielle ajamista, koska hän ei nähnyt kenenkään lähestyvän. Risteys oli laaja ja aikaa ylittämiseen kului.

Kun Petteri havaitsi vasemmalta tulevan Astran, hän aloitti voimakkaan jarrutuksen. Perässä ajaneen henkilöauton kuljettaja kertoi pyörän takapyörän nousseen ilmaan. Petteri ja pyörä törmäsivät Astran oikeaan sivuun ja Astra kaatui katolleen. Petteri putosi tielle katollaan olleen Astran viereen. Hän menehtyi välittömästi pään ja sisäelinten vammoihin. Kypärä pysyi päässä ja ajovarusteetkin olivat kunnossa. Törmäys oli ollut hyvin voimakas. Astran sivu ja katto painuivat sisään yli puoli metriä. Laskelmien mukaan Petterin nopeus oli ollut yli 100 km/h. Paikalla oli 50 km/h:n nopeusrajoitus.



MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMI POIKKEAVASTI



26-vuotias mies

Moto Guzzi Breda 1100

Hieno ajokeli

60 km/h rajoitus

Janne (26 v.) oli työnsä takia ollut ennen loman alkua vielä kotipäivystäjänä. Edellisenä yönä ei ollut tullut keikkaa ja hän oli saanut nukuttuakin. Aamupalan jälkeen hän lähti Moto Guzzi Breda -pyörällään sukulaisiaan tapaamaan. Janne oli tälläkin pyörällä tehnyt pitkiä reissuja ja kilometrejä mittariin oli kertynyt yli 30 000. Aamupäivän aikana ilma lämpeni hellelukemiin ja mustassa ajopuvussa ja kypärässä alkoi tarjeta. Oli hieno ajokeli. Janne valitsi valtatie sijasta vähän rauhallisemman ja mielenkiintoisemman reitin kantatietä pitkin. Matkaa oli taittunut jo 200 kilometriä ja jäljellä oli vielä vajaat sata.

Janne tuli valtatie risteykseen ja pysähtyi stoppiin. Risteyksen vapau-

duttua hän ajoi yli valtatie ja kiihdytti napakasti. Nopeus nousi yli sataseen ja tie kaartui loivasti oikealle.

Vastakkaisesta suunnasta oli tulossa Volvo-säiliöautoyhdistelmällä 23-vuotias Kalle. Hän oli ajanut jo neljä tuntia ja oli tauon paikka. Tien vasemmalla puolella oli rahtirasti, jossa hän oli aiemminkin pitänyt tauon. Kalle joutui vastaantulevan henkilöauton vuoksi pysähtymään, mutta lähti sitten hitaasti kääntymään vasemmalle. Tällöin hän huomasi vastaan tulevan moottoripyörän. Tämän havaittuaan hän pysäytti autonsa, mutta auton vasen etukulma oli jo puoli metriä tien vasemmanpuoleisen reunaviivan yli.

Eteen kääntyvän kuorma-auton havaittuaan Janne aloitti jarrutuksen.



Jarrutuksen aikana pyörän takapää alkoi heittelehtiä ja Janne joutui hellittämään. Hän väisti oikealle ja aloitti vielä uuden jarrutuksen, mutta törmäsi kuitenkin kuorma-auton vasempaan etukulmaan. Nopeutta oli törmäyshetkelläkin vielä lähes 60 km/h. Jarrutusjälkiä pyörä oli jättänyt 25 metriä ja vielä muutaman metrin ennen törmäystä.

Janne menehtyi välittömästi vaikeisiin päähän ja rintakehän alueen vammoihin. Paikalla oli 60 km/h:n nopeusrajoitus.

OMA TOIMINTA VAIKUTTAÄ MUIHIN

Poikkeamalla muun liikenteen rytmistä motoristi vaikeuttaa muiden tienkäyttäjien mahdollisuuksia tehdä oikeita havaintoja ja arviointeja. Usein moottoripyöräilijän nopeus on yllättänyt autoilijan. Myös voimakas kiihdytys voi yllättää toiset. Erityisesti taajamissa nopeudet nousevat helposti suuremmiksi kuin autoilla. Moottoripyöräilijän suojattomuudesta johtuen kaikenlaiset törmäykset ovat vakavia.

OMA ENNAKOITAVUUS

Moottoripyörällä voi tehdä sellaisia tempuja, joita toiset eivät voi edes käsittää, saati varautua niihin. On ymmärrettävää, että normaaliliikenteessä ajaminen voi olla turhauttavaa. Pyörän tehoista ja ominaisuuksista on käytössä vain murto-osa. Mikäli pyörän tehot otetaan käyttöön, muiden mahdollisuudet varautua ovat jokseenkin nolla.

OMAN ITSENSÄ HALLINTA

Mikäli tunnistaa itsessään intohimoa pyörän ominaisuuksien testaamiseen, se kannattaa tehdä radalla. Osa nautinnostakin saattaa lähteä hallinnan tunteesta haastavassa tilanteessa. Normaaliliikenteessä on kuitenkin aina yllätyksiä. Yllätykset johtavat helposti katastrofiin, mikäli ajetaan jo valmiiksi ääri-ajoilla. Jos ei kykene hillitsemään itseään, kannattaa hankkia sellainen pyörä, jolla tempuilu ei ole niin houkuttelevaa.

Moottoripyöräily on harrastus, jossa yhdistyvät ajamisen vaativuus ja tehon houkutukset, liikenteen riskit sekä suojattomuus. Moottoripyörän kuljettaminen vaatii pyörän teknistä hallintaa ja oman itsensä hallintaa.

MOOTTORIPYÖRÄ EI PYSÄHDY HETKESSÄ

Monet moottoripyöräilijät luulevat, että moottoripyörä pysähtyy nopeammin kuin auto. Se ei kuitenkaan pidä paikkaansa. Normaalilla nykyaikaisella henkilöautolla pystyy helposti jarruttamaan tehokkaammin kuin moottoripyörällä. Kannattaa myös pitää mielessä, että moottoripyörällä ei pysty jarruttamaan tehokkaasti kaarteessa.

?

POHDITTAVAA

MITEN SINÄ
MALTAT MIELESI?

MILLAISILLA NOPEUKSILLA
SINÄ AJAT LIIKENTEN SEASSA?

OSAATKO JARRUTTA
TEHOKKAASTI JA HALLITUSTI?

ENNAKOINTI

1.

VÄLTÄ VAARATILANTEITA

Ennakoiva ajaminen moottoripyörällä tarkoittaa sellaisten valintojen tekemistä, että vaaratilanteita ei edes pääse syntymään. Osa ennakointia on myös oma, muiden kannalta helposti ennustettava toiminta. Aikaa ja tilaa on.

Selviytymiskeinoista vaaratilanteiden välttäminen on tärkein, koska moottoripyörän hallinta hätätilanteessa on vaikeaa ja onnettomuuteen joutuessaan motoristilla ei ole suojaavaa koria eikä turvavöitä, kuten autoilijoilla.

2.

TOIMI OIKEIN VAARATILANTEESSA

Vaaratilanteen syntyessä pahimmat virheet on jo tehty. Onnettomuuden voi välttää hätätoimenpiteellä, kuten jarrutuksella tai väistöllä. Näitä taitoja kannattaa harjoitella, mutta epäonnistumisen vaara on silti suuri. Taitava motoristi voi selvittää tilanteista, joihin ennakoiva motoristi ei edes joudu. Aikaa ja tilaa on vain vähän.

3.

LIEVENNÄ ONNETTOMUUDEN SEURAUKSIA

Onnettomuudessa turvalaitteet, kuten kunnollinen kypärä ja ajovarusteet nousevat suureen rooliin. Aikaa ja tilaa ei enää ole.



WWW.LIKENNETURVA.FI