



MITÄ

MOOTTORIPYÖRÄILIJÖIDEN
KUOLEMANKOLAREISTA VOIDAAN

OPPIA?



MOOTTORIPYÖRÄILY SUOMESSA

MOOTTORIPYÖRÄKANTA ON LÄHES KOLMINKERTAISTUNUT VUODESTA 2000 VUOTEEN 2020

- Vuonna 2000 noin 90 000 moottoripyörää ja vuonna 2020 noin 281 000 moottoripyörää

MYÖNNETTYJEN KORTTIEN MÄÄRÄ ON YLI KAKSINKERTAISTUNUT

- Vuonna 2000 hyväksytyjä ajokokeita naiset 981 kpl miehet 6 591 kpl
- Vuonna 2013 hyväksytyjä ajokokeita naiset 2 420 kpl miehet 14 024 kpl
- Vuonna 2020 hyväksytyjä ajokokeita naiset 1 979 kpl miehet 11 791 kpl

PYÖRÄT OVAT ISOMPIA JA TEHOKKAAMPIA KUIN ENNEN

KUOLEMANKOLAREIDEN MÄÄRÄN KASVU ON TAITTUNUT

- 1990-luvulla keskimäärin 16,6 kuolonuhria/vuosi
- 2000-luvulla keskimäärin 23,5 kuolonuhria/vuosi
- 2010-luvulla keskimäärin 19,5 kuolonuhria/vuosi

VALTAOSA KUOLEMANKOLAREISTA SATTUU MIEHILLE

- Vuosina 2015–2020 kuoli yhteensä 119 moottoripyörän kuljettajaa tai matkustajaa, joista miehiä oli 114 ja naisia viisi.
- Loukkaantuneista yhdeksän kymmenestä oli miehiä.

KESKI-ikäisten moottoripyöräharrastus näkyy myös vahingoissa

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



SUOMESSA KUOLEMANKOLARIT TUTKITAAN. TÄMÄ AINEISTO PERUSTUU LIIKENNE-ONNETTOMUUKSIEN TUTKIJALAUTAKUNTIEN RAPORTTEIHIN MOOTTORIPYÖRÄILIJÖIDEN KUOLEMANKOLAREISTA 2010-LUVUN LOPULTA (YHTEENSÄ 96 KUOLEMANKOLARIA). TAPAHTUMAKUVAUSTEN YKSITYSKOHTIIN ON TEHTY MUUTOKSIA ESIMERKIKSI HENKILÖIDEN NIMIEN OSALTA.

TUTKINNASSA LAUTAKUNNAT ETSIVÄT ONNETTOMUUDEN SYITÄ JA PARANNUS-EHDOTUKSIA MONESTA NÄKÖKULMASTA. RAPORTIT ANALYSOITIIN JA ONNETTOMUUKSET LUOKITELTIIN TÄTÄ AINEISTOA VARTEN SEURAAVASTI:

SUISTUMINEN VAUHILLA (29 %)

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

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMI OIKEIN TAI AITO VAHINKO (27 %)

- Vastapuoli tai hirvi vahingon pääasiallinen aiheuttaja kahdessa kolmasosassa tapauksista
- Motoristit vähän iäkkäämpiä ja tyypillisesti kokeneita
- Isoilla teillä, jolloin nopeus pahensi seurauksia
- Kolmasosa onnettomuuksista risteyksissä

SUISTUMINEN/TÖRMÄÄMINEN PÄIHITYNEENÄ (23 %)

- Onnettomuudet useimmiten suistumisia
- Veren alkoholipitoisuus tyypillisesti yli törkeän rattijuopumuksen rajan
- Yli puolessa tapauksista veressä oli huumeita
- Ajonopeudet usein poikkeuksellisen suuria
- Kokemattomia ja myös kokeneita motoristeja

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMI POIKKEAVASTI (21 %)

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

LUOKITTELUUN SOPIMATTOMAT (5 KPL)

- Onnettomuus ei sopinut luokitteluun, muu kuin moottoripyöräilijä kuoli tai onnettomuudet tahallisia

SUISTUMINEN VAUHDILLA



27-vuotias mies

2000-luvun alun japanilainen supersport

Kavereiden kanssa ajelu

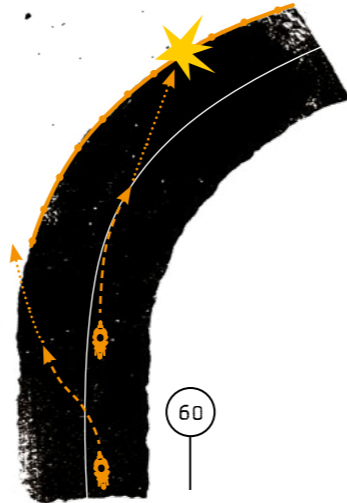
Hallinnan menetys kaarteessa

Jussi oli kahden kaverinsa kanssa työpäivän päätteeksi ajelemassa. Jussi ja Teppo olivat kotoisin toiselta paikkakunnalta ja porukan kolmas, Janne oli paikkakuntalainen. Kaikki kolme olivat alle kolmekymppisiä. Jussilla oli käytössään vaimonsa omistama supersportpyörä. Jussin kokemus moottoripyörillä oli lähinnä satunnaista ajelua. Yleensä käytössä oli ollut huomattavasti kesympi pyörä. Myös Tepon ajokokemus oli melko vähäistä. Illan mittaan oli kierrelty lähi-paikkakuntien keskustoissa. Mutkaisen yhdystien levähdysalueella kaverukset pitivät pienen tauon ja päättivät lähteä muutaman kilometrin päässä olevalle huoltoasemalle syömään.

Jussi lähti ajamaan ensimmäisenä ja muut perässä. Jussi kiihdytti nopeuttaan reippaaseen sataseen ja lähestyi pientä

mäennyppylää. Tie kaartui heti nyppylän jälkeen oikealle. Kaarteen alussa pyörä ohjautui vastaantulevien kaistalle ja Jussi jarrutti. Tiehen jäi 20 metrin mittaiset jarrutusjäljet. Pyörä kaatui ja liukui päin ulkokaarteessa ollutta kaidetta. Jussi liukui pyörän vierellä ja iskeytyi myös kaiteeseen. Jussi menehtyi välittömästi. Ajo-varusteet olivat asianmukaiset ja kypärä pysyi päässä, mutta ne eivät suojaaneet riittävästi voimakkaassa törmäyksessä kaiteeseen.

Jussin perässä 600-kuutioisella japanilaisella peruspyörällä ajanut Teppo säikähti Jussin kaatuessa, menetti pyörän hallinnan jarrutuksessa ja ajautui ulos tieltä vasemmalle ennen kaidetta. Törmäyksessä ojan vastapenkkaan hän lensi pyörän päältä ja törmäsi tien vieressä olleeseen pylvääseen. Hän sai vakavia vammoja



ylävartalonsa. Viimeisenä ajanut Janne sai pyöränsä pysähtymään ilman ongelmia.

Tiellä oli 80 km/h:n yleisrajoitus, mutta onnettomuuspaikalla oli kaarteen ja liittymien vuoksi 60 km/h:n nopeusrajoitus.

SUISTUMINEN VAUHDILLA



52-vuotias mies

Tehokas 1000-kuutioinen 2010-luvun alun pyörä

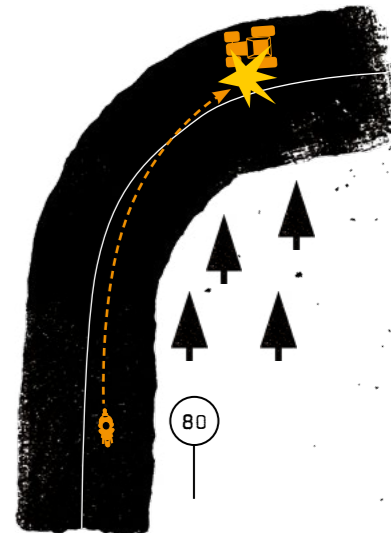
Hallinnan menetys kaarteessa

Oli lämmin kesäinen aamu ja 52-vuotias Markus lähti hiljattain ostamallaan tehokkaalla pyörällä kesämökilleen. Markus oli aiemminkin omistanut tehokkaita pyöriä ja harrastanut rata-ajoa. Noin tunnin ajon jälkeen kesämökille oli matkaa enää muutama kilometri. Markus ajoi mutkaista yhdystietä ja lähestyi jyrkästi oikealle vievää kaarretta. Nopeusrajoitus oli 80 km/h. Kaarteen sisäreunassa oli tiheä puusto. Markuksen ajonopeus oli tutkijalautakunnan arvion mukaan hie-man yli 80 km/h.

Vastaan tuli traktorilla 49-vuotias Juho. Juho näki vastaan tulevan moottoripyöräilijän lähestyvän voimakkaassa

kallistuksessa ja ohjautuvan hänen kaistalleen. Juho ohjasi traktoria kohti kulkusuunnassaan tien oikeaa reunaa.

Markus yritti edelleen kantaten palata omalle kaistalleen ja aloitti kaarteessa jarrutuksen, jolloin pyörä nousi pystympään eikä palaaminen omalle kaistalle onnistunut. Pyörä törmäsi lähes pystyasennossa traktorin vasempaan takapyörään 40–50 km/h:n nopeudella. Tiehen jäi moottoripyörän jarrutuksesta 21 m pitkä jarrutusjälki. Markus sai törmäyksessä kuolettavia pään ja ylävartalon vammoja.



AJAMISEN NAUTINTO JA RISKIT

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

RYHMÄSSÄ AJAMINEN

Mutkatie on monen motoristin intohimo ja sinne lähdetään ajonautinnon takia. Ryhmässä ajaminen vie osan kuljettajan huomiosta. Ryhmässä ajaminen on taitolaji. On tunnistettava ryhmän vaikutus ja osattava pitää itsensä kurissa. Joskus muiden vaikutusta on vaikea vastustaa. Ryhmässä tulee tehtyä sellaisia 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, kenen mukaan ajetaan, jotta kokemattomat eivät joudu puskemaan taitojensa ääri rajoilla.

KAARREAJON ONGELMALLISUUS

Suistumisonnettomuudet tapahtuvat usein kaarteissa. Tutustu pyörääsi ja käy harjoittelemassa kaarreajoa, 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. Kaarreajoon ei kuitenkaan normaalissa liikenteessä tarvita ratakuljettajan taitotasoa, eikä niitä taitoja edes voi kaikin osin käyttää.

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄN SUOJATTOMUUS

Yli puolessa 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

VAIKUTTAA AJAMISEESI?

MOOTTORIPYÖRÄN TURVALLISUUS



LUKKIUTUMATTOMAT JARRUT (ABS)

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

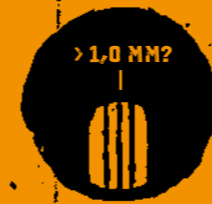
ABS-jarrut pitävät pyörän pystyssä lähes kaikissa jarrutustilanteissa. ABS lyhentää yleensä jarrutukseen tarvittavaa matkaa, koska jarruja voidaan käyttää tehokkaasti koko jarrutuksen ajan. Tekniikka estää jarrutusvirheitä. Vuodesta 2017 lähtien kaikissa yli 125-kuutioissa uusissa pyörissä on ollut pakollisena 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. Kulutuspintaa on hyvä olla useita millimetrejä. Ikä heikentää renkaiden ominaisuuksia. Huolehdi oikeista rengaspaineista. 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 niille, joilla oli onnettomuushetkellä alkoholia veressään.



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 ajonvakautusjärjestelmä helpottavat jokaisen moottoripyöräilijän toimintaa äkkitilanteissa. Pyörän hankittuasi se on säädettävä omille mitoillesi sopivaksi (vivut, polkimet, jousitus, korkeus jne.).

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMI OIKEIN TAI AITO VAHINKO



62-vuotias mies

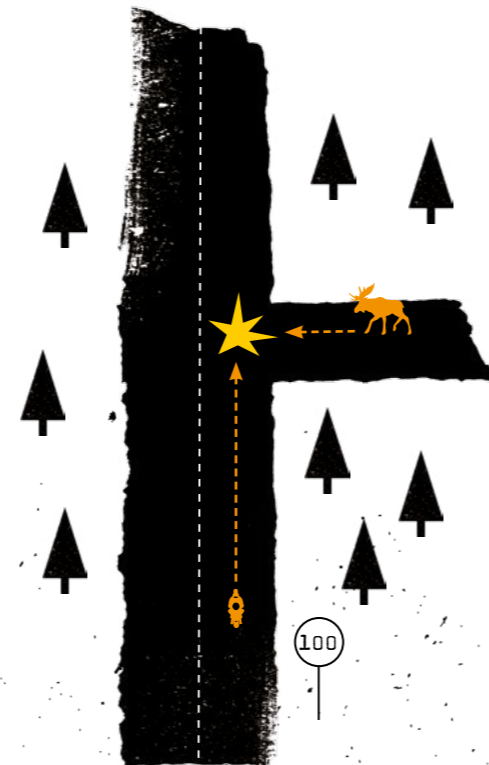
Japanilainen
650-kuutioinen
2010-luvun alun
peruspyörä

Hirvi

62-vuotias Pentti oli kokenut moottoripyöräilijä. Tuttavien kertoman mukaan Pentin ajotapa oli rauhallinen ja ennakkoiva. Oli kaunis loppukesän päivä ja Pentti oli työpäivän jälkeen lähtenyt ajelemaan maaseudulle. Ajelun lomassa Pentti oli piipahtanut kaverinsa kesämökillä saunomassa. Hän lähti iltahämärissä kohti kotia, aamulla oli työvuoro. Kun hän oli ehtinyt ajaa seututietä noin 10 minuuttia, eteen oikealta metsäautotieltä juoksi hirvi. Pentti törmäsi hirveen ehtimättä jarruttaa ja putosi pyörän päältä liukuen tietä pitkin 54 metriä ja pysähtyi

tien pientareelle. Pyörä jatkoi matkaansa vielä tietä pitkin ja ojassa 160 metrin päähän törmäyskohdasta. Pentti sai kuolettavia vammoja rintakehän alueelle. Ajo-varusteet repeytyivät Pentin liukuessa tiellä, mutta kypärä pysyi päässä. Kypärän avautuva leukaosa irtosi. Ajo-varusteet olivat muuten kunnossa, mutta rintakehän alueella ei ollut erityisiä suojia.

Onnettomuuspaikalla oli 100 km/h:n nopeusrajoitus ja Pentin arvioitiin ajaneen jokseenkin sillä nopeudella. Tien vierustat olivat pensoittuneet ja metsä alkoi heti ojan toisella puolella.



MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMI OIKEIN TAI AITO VAHINKO



27-vuotias mies

Japanilainen supersport
2010-luvun taitteesta
Ajelu kavereiden kanssa

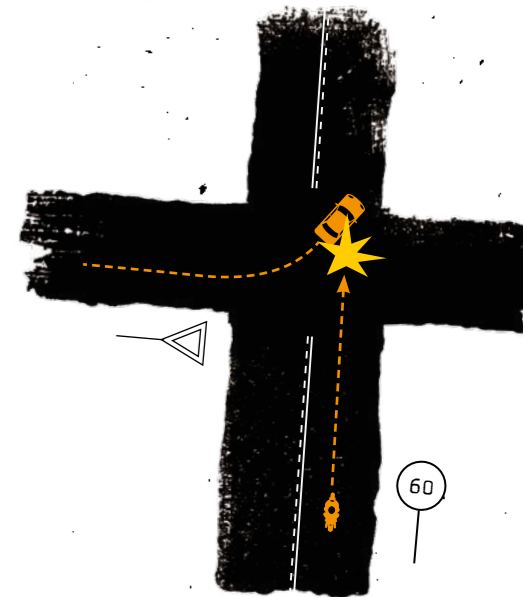
Henkilöauto kolmion
takaa eteen

27-vuotias Joonas oli kahden kaverinsa kanssa ajelemassa. Joonaksen pyörä oli japanilainen supersport. Oli syksyn viimeisiä hyviä ajokelejä. Lämpötila oli mukava ja sää pilvipoutainen. Matkaan oli lähdetty työpäivän jälkeen. Ensin ajettiin muutaman kymmenen kilometrin päässä olevalle huoltamolle kahville. Kahvitellun jälkeen jatkettiin matkaa. Ryhmä eteni reippaasti ja ohitti muutamia autoja. Joonas ajoi ryhmässä keskimäisenä.

Ryhmä lähestyi sivutien risteystä ja paikalla alkoi 60 km/h:n nopeusrajoitus. Sivutieltä oli päätietä lähestymässä 31-vuotias Maija pienellä henkilöautolla. Kolmen motoristin ryhmän ensimmäisenä ajanut oli juuri ohittanut risteuksen,

kun Maija lähti kääntymään vasemmalle havaitsematta lainkaan oikealta lähestyvää Joonasta.

Joonas aloitti voimakkaan jarrutuksen, mutta törmäsi omalla kaistallaan auton oikeaan kylkeen takapyörän kohdalle. Jarrutuksen aikana moottoripyörän takapyörä nousi ylös. Jarrutusjälkiä ei jäänyt kummastakaan ajoneuvosta. Joonas sai törmäyksessä vakavia pään ja vatsan alueen vammoja, joihin hän menehtyi myöhemmin sairaalassa. Kypärä pysyi päässä ja lievensi pään vammoja. Joonaksen kypärä ja ajopuku olivat mustia. Rintaosassa oli vähän valkoista. Ensimmäisenä risteuksen ohittanut Joonaksen kaveri oli jo niin kaukana, ettei hän nähnyt onnettomuutta edes peileistä.



HAVAITTAVUUS

Moottoripyörä kuljettajineen jää helposti auton peilien, pilareiden ja muiden näkemä-esteiden katveeseen. Ajovalot ovat havaittavuuden perusasia. Kirkasväriset ajovarusteet, kypärä tai huomioliivit parantavat näkymistä. Ajovarusteiden väri on monille imagokysymys, 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.

Ohitus kannattaa aloittaa riittävän kaukaa ohitettavasta, jolloin näkyvyys paranee ja esimerkiksi ohittamisesta luopuminen on helpompaa. Useiden sekuntien turvaväli tekee ajamisesta myös nautittavampaa. 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 johonkin. Kaatuminen johtui jommankumman pyörän lukkiutumisesta. Pystyssä pysyminen olisi voinut lieventää seurauksia, esimerkiksi nopeutta olisi kyetty hidastamaan tehokkaasti loppuun asti. ABS-jarrut helpottavat hätäjarrutuksen tekemistä merkittävästi. Vaikka ABS-jarrut ovatkin yleistyneet moottoripyörissä voimakkaasti viime vuosina, ei kaikissa onnettomuuten joutuneissa pyörissä niitä ollut.

?

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 merkittävästi siihen, havaitaanko sinut ja ajetaanko eteesi. Muitakin värejä on kuin musta. Erottuva yksivärinen kypärä on näkyvyyden kannalta 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 tärkeää, sillä rintakehän vamma on yleinen motoristin kuolinsyy. Rinta- ja selkäsuoijat sekä suojapaidat ovat hyödyllisiä kaaduttaessa tai törmättyäessä. Turvavarusteita kehitetään jatkuvasti. Nykyään on saatavilla airbag-takkeja ja -liivejä.

Ajamisen turvallisuuteen ja nautittavuuteen vaikuttavat myös varusteiden veden- ja tuulenpitävyys, hengittävyys ja lämmöneristävyys. Ajovarusteiden suojaavuusominaisuuksien lisäksi niillä voidaan lisätä havaittavuutta. Fluoresoivat värit ja heijastimet ajovarusteissa parantavat motoristin näkymistä.

SUISTUMINEN / TÖRMÄÄMINEN PÄIHTYNEENÄ



41-vuotias mies

Japanilainen 90-luvun
750-kuutioinen
supersport

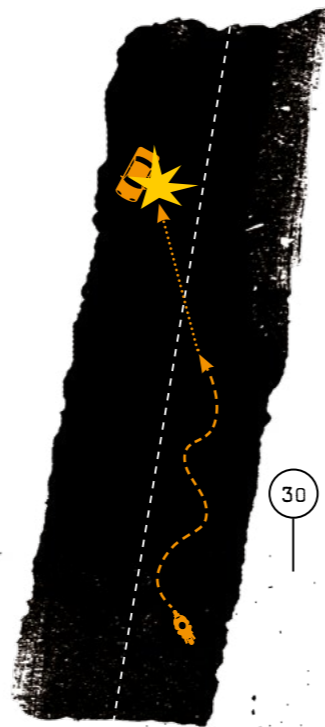
Päihteitä

Hallinnan menetys
kiihdytyksessä

41-vuotias Matti oli pitkään rakennellut vanhaa pyöräänsä. Hän oli muokannut pyörän bomber-tyyliseksi. Matti oli kokenut moottoripyöräilijä ja pyöriä oli ollut useita. Vähään aikaan ei ollut tullut ajeltua, koska rakentelu oli kesken. Eräänä päivänä hän lähti kokeilemaan pyörää, vaikka puuhaillessa oli tullut nautittua olutta.

Matti ajoi pientaloalueella ja kiihdytti voimakkaasti nopeutta yli sataan. Kiihdytyksessä pyörä alkoi heittelehtiä kaistan puolelta toiselle ja kaatui. Matti ja pyörä liukuivat kohti vastaan tulevan liikenteen kaistaa. Vastaan tuli 39-vuotias Juuso henkilöautolla. Juuson nopeus oli kadulla sallittu 30 km/h. Juuso näki, kun kohtaava pyörä alkoi heittelehtiä ja

kaatui sekä pyörän kuljettajan liukuvan kohti. Juuso ehti jarruttaa ja väistää oikealle kykenemättä kuitenkaan estämään törmäystä. Katua pitkin liukunut Matti iskeytyi auton vasempaan kylkeen ja jäi makaamaan kadulle. Pyörä pysähtyi vasta 102 metrin päähän kaatumispaikasta. Jarrutusjälkiä ei tiehen jäänyt. Matti menehtyi kaulan alueen vammoihin välittömästi. Kypärä pysyi päässä, mutta ei tässä tapauksessa auttanut. Matin verestä löytyi alkoholia yli törkeän rattijuopumuksen rajan ja huumetta sekä huumaavia lääkkeitä.



SUISTUMINEN / TÖRMÄÄMINEN PÄIHTYNEENÄ



59-vuotias mies

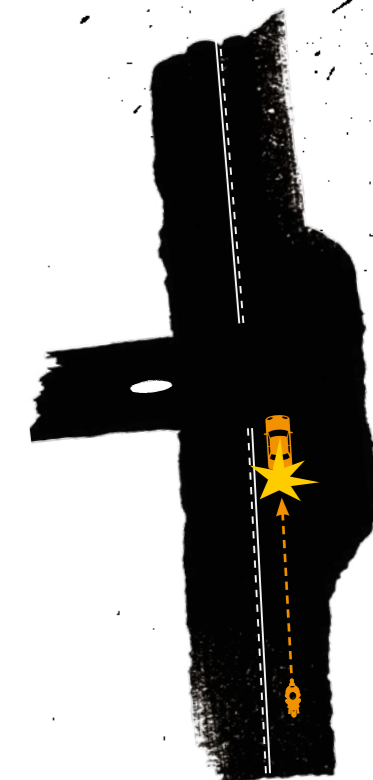
90-luvun iso matkapyörä

Huumeita

Moottoripyörä
henkilöauton perään

59-vuotias Antti oli kokenut moottoripyöräilijä ja harrasti pyörien rakentelua. Eräänä toukokuuisena lauantaina hän oli liikkeellä omistamallaan vanhalla matkapyörällään. Matkan päämäärästä ei tutkijalautakunnalla ollut tietoa. Antti ajoi valtatiellä sallitulla 100 km/h:n nopeudella ja lähestyi sivutien liittymää, jossa oli väistötie oikealla puolella. Samaan suuntaan oli ajamassa farmarilaan 55-vuotias Kalle. Kallen aikomus oli kääntyä valtatielle vasemmalle. Hän oli jo aiemmin havainnut perässään rauhallisesti noin 150 metrin päässä ajavan moottoripyöräilijän, joka ei pyrkinyt ohi. Kalle hidasti nopeuttaan kääntymistä varten ja odotti kääntymismahdollisuutta vastaan tulleen henkilöauton jälkeen.

Antti ei tajunnut edessä ajaneen auton pysähtyvän ja törmäsi jarruttamatta farmarin perään. Moottoripyörä pauskautui voltin ympäri ja jäi tielle kyljelleen 25 metrin päähän törmäyspaikasta. Antti jäi makaamaan pyörän viereen ja menehtyi välittömästi rintakehän vammoihin. Kypärä pysyi päässä ja esti pään vammat. Farmari siirtyi törmäyksen voimasta muutamia kymmeniä metrejä eteenpäin keskiviivan tuntumassa. Antin verestä löytyi useita huumeita.



"SELVÄNÄ EN OLISI AJANUT KÄNNISSÄ"

Päihtyneen päätökset eivät ole selvänä tehtyjen veroisia. Yksi tyypillinen piirre päihtyneenä ajetuille onnettomuuksille on turvavarusteiden puuttuminen. Kun vain hieman kokeillaan, ei turvavarusteitakaan käytetä. Ei edes kypärää. Tämä kuvaa toiminnan harkitsemattomuutta. Jos seurueessa juodaan alkoholia, kannattaa varmistua etukäteen siitä, että moottoripyörä ei ole käytettävissä. Pyörän omistajan kannattaa vaikka kätkeä avaimet tai irrottaa sytytystulpat!

HUUMEET JA LÄÄKKEET YLEISTYNEET

Päihdeonnettomuudet eivät ole enää pelkkiä alkoholitapauksia moottoripyöräilyssäkään. Huumeiden ja lääkeaineiden vaikutuksen alaisena ajettut onnettomuudet ovat lisääntyneet.

MOOTTORIPYÖRÄILY ON RIITTÄVÄN HAASTAVAA SELVÄLLEKIN

Päihdeonnettomuuksissa nopeudet ovat usein aivan liian suuria tilanteeseen ja kuljettajan kuntoon nähden. Myös selvin päin ja kohtuullisillakin nopeuksilla sattuu paljon suistumisonnettomuuksia. Tämä osoittaa selvästi, että moottoripyörä ei kerta kaikkiaan ole päihtyneen 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 AJANUT KÄNNISSÄ."

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMI POIKKEAVASTI



16-vuotias mies

2000-luvun alun
supermoto-kevari

Tehorajoitukset
poistettu

Letkan ohittaminen

16-vuotias Jami oli kavereidensa kanssa ajelemassa kevarillaan. Hän oli saanut ajokortin muutamaa viikkoa aiemmin. Pyörä oli kymmenisen vuotta vanha. Sen tehorajoitukset oli poistettu ja sitä oli muutenkin piristetty. Porukassa muilla oli lähinnä mopoja ja muutamilla mopoauto. Illan mittaan liikuttiin paikasta toiseen. Kaupungin laitamilla oli ostoskeskus, jonka parkkialueelle kerääntyi lisää mopoja. Jami jutteli kavereidensa kanssa ja ilta sujui mukavasti. Jossain vaiheessa päätettiin lähteä eräälle teollisuusalueelle, jossa voisi vähän tempuilla.

Useita mopoja ja pari mopoautoa lähti letkana parkkialueelta kokoojakatua pitkin kohti teollisuusaluetta. Jami lähti letkan perään. Kokoojakadulla hän kiihdytti nopeuden reilusti yli sataseen ja ohitti letkaa vastaantulijoiden kaistaa käyttäen.

Letkassa edempänä ajoi 15-vuotias Taneli mopoautolla. Kyydissään hänellä oli 14-vuotias Sini. Taneli sai puheli-meensa tiedon, että muutamat hyvät kaverit olivatkin keskustassa. Taneli ja Sini päättivät kääntyä takaisin kohti keskustaa. Taneli pisti suuntavilkun vasemmalle lähestyessään vasemmalla olevaa risteystä, jonka kohdalla hän aloitti U-käännöksen. Hän ei havainnut lainkaan takaa kovalla nopeudella lähestyvää Jamiä.

Jami ehti havaita mopoauton kääntymisen, mutta ei ehtinyt tehdä mitään estääkseen törmäyksen. Jamin pyörä osui mopoauton vasempaan kylkeen. Jami iskeytyi päin mopoauton sivua ja kattoa ja paiskautui tiehen tajuttomana. Mopoauto kaatui törmäyksen voimasta. Taneli ja Sini käyttivät turvavyötä ja

loukkaantuivat vain lievästi. Jami menehtyi seuraavana päivänä saamiinsa pään ja vartalon usean alueen vammoihin. Hän käytti kypärää, joka pysyi päässä, mutta halkesi.



MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMI POIKKEAVASTI



26-vuotias mies

Japanilainen
vuosituhannen alun
600-kuutioinen sportti

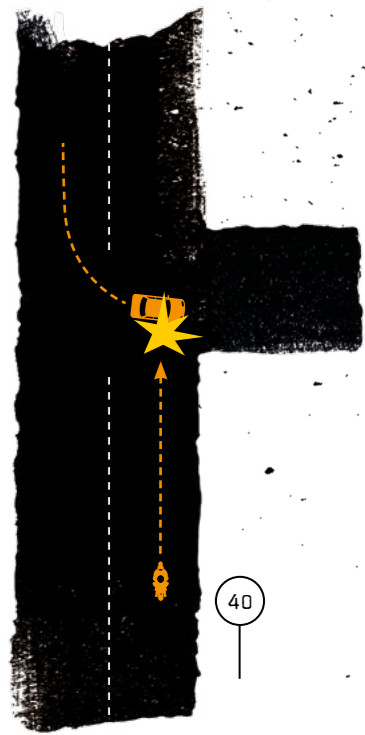
Henkilöauto kääntyi
eteen

Kova kiihdytys ja
nopeus

26-vuotias Jani oli kaverinsa kanssa asioinut kaupungin keskustassa sijaitsevassa urheiluvälineliikkeessä ja tarkoitus oli lähteä sieltä ajelemaan maaseudulle. Janin japanilaista sporttipyörää oli vielä piristetty tehoptukella. Kortin hän oli saanut vasta hiljattain, mutta oli jo ehtinyt ajaa tuhansia kilometrejä. Kaverukset lähtivät liikkeelle ja saapuivat sivukadulta pääkadun risteykseen ja kääntyivät oikealle. Liikenne oli vilkasta ja kadulla oli 40 km/h aluerajoitus. Jani kiihdytti tyypilliseen tapansa nopeuttaan voimakkaasti 85–95 kilometriin tunnissa lähestyen risteystä. Kaveri jäi heikkotehoisemmalla pyörällään jälkeen.

Vastakkaisesta suunnasta lähestyi 20-vuotias Nina henkilöautolla. Nina kytki suuntavilkun vasemmalle ja alkoi kääntyä luullen hyvin ehtivänsä. Kun

Jani huomasi kohtaavan auton kääntyvän eteen, hän aloitti lukkojarrutuksen. Jarrutus alkoi vajaat 40 metriä ennen törmäystä autoon. Jarrutusjäljistä voitiin päätellä, että Jani oli menettänyt pyörän hallinnan ja pyörä oli kaatunut ennen törmäystä auton oikeaan etukulmaan. Törmäyshetkellä nopeus oli 30–35 km/h. Jani iskeytyi päin auton etuosia ja menehtyi välittömästi pään ja rintakehän alueen vammoihin. Kypärä pysyi päässä. Pyörän eturenkaan paine oli liian pieni.



OMA TOIMINTA VAIKUTTAA 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 suorituskyvyn testaamiseen, se tulee tehdä radalla. Osa nautinnostakin saattaa lähteä hallinnan tunteesta haastavassa tilanteessa.

Normaaliliikenteessä on kuitenkin aina yllätyksiä. Yllätykset johtavat helposti katastrofiin, mikäli ajetaan jo valmiiksi ääri-rajilla. 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 kaarteissa.

?

POHDITTAVAA

MITEN SINÄ
MALTAT MIELESI?

MILLAISILLA NOPEUKSILLA
SINÄ AJAT LIIKENTEEN SEASSA?

OSAATKO JARRUTTAA
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 turvavyötä, kuten autoilijalla.

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 selvitä 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.



 *Välitä, muista – ennakoi.*
LIIKENNETURVA