

406 000 000 000251
HUUHTANEN REIJO

PALLASTUNTURINKJ 5B7
01280 VANTAA

JOUKKO-
JULKAISU



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKILPO 69 RY
N:o 3 KESÄKUUN 1986

Moottoripyöräkerho - 69 ry.
**PERHERALLI
1986**

26.—27.7.1986

MÄNTÄN SÄRKILAHDESSA

- Opastus Orivesi - Mänttä tieltä
- Ohjelmassa muun kesäisen vapaan perheiden yhteistouhun lisäksi mm. perinneleikkejä
- Majoitus telttoihin sekä sisämajoitusmahdollisuus isossa tuvassa omin peitoin
- Osallistumismaksu 60 mk/perhe, sisältää ruokailun lauantaina (12.00—16.00)
- Sauna

TERVETULO!

Tiedustelut:
Mirja Salonen
Majurinkuja 4
35100 Orivesi as.
puh. 935-1972

Maksut
20.7. mennessä
SYP Orivesi
203820-38768
merkitse lasten iät
pankkikuittiin.



N:o 3 kesäkuu 1986. 17. vuosikerta
Ilmestyy: helmi-, huhti-, kesä-, elo-,
loka- ja joulukuussa.

Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.
Jaetaan ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69 r.y.:n
jäsenille.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.: hallitus

Puheenjohtaja

Jaakko Laurila
Peltola
05100 Röykkä
Puh.k. 90-2768 876

Varapuheenjohtaja

Pekka Kuoppala
Yrttimaantie 19
00730 Helsinki
Puh.k. 90-365 107

Sihteeri Jäsenasiat

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

Kassanhoitaja Merkit

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

Kerhoisäntä

Pertti Saarenheimo
Ruskeamäki
35100 Orivesi
Puh.k. 935-472 45

Varajäsenet

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

Osku Vaahtera (EAK)

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

Jouko Mäenpää

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

Jouni Valkeejärvi
Satamatie 1
35700 Vilppula

Päätoimittaja

Aki Oura
Viipurinkatu 7 C 30
00510 Helsinki

Toimittajat

Eero Mikkola
36160 Siitama

Taavi Hiltunen
Keskustie 52 B 5
35300 Orivesi

Jussi Pursiainen
Paarnoori
28680 Pori

Kerhon postisiirtotili
numero 426 781-0

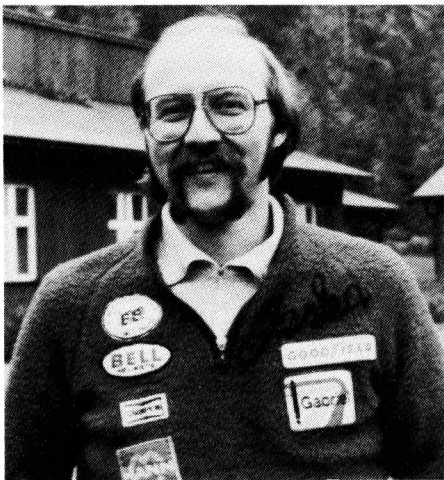
HYVÄT MOTORISTIT,

Ajokausi on ahneimmillaan ja luonto kuin morsian. Toivottavasti ajoväylillä kir-
maillessanne muistatte, että ajotaito usein katoaa hurman vallatessa mielen.
Kerratkaa EAK kurssilla omaksumanne tiedot ja pitäkää mieli ajamisessa. Se li-
sää turvallisuutta ja ajonautintoa.

Kokoontumisajot ovat kesän suola ja niinpä toivotan kaikille järjestäjille ja osal-
listujille mitä parhaimpia säitä ja mukavia ohjelmia. Alku on ainakin sujunut mu-
kavasti Etappiajon kaikuja kuullostellessani. Kohokohta tänä vuonna on tietysti
Juhla-Kontio, jonne kaikki joukolla mukaan. Perinteet velvoittavat ja uusille tuli-
joille tarjoutuu tilaisuus kohdata kerhomme aktiivinen jäsenistö ja nauttia yhdes-
säolosta aidossa matkamoottoripyöräilyhengessä. Hyvää matkaa!

Aki

PUHEENJOHTAJAN PALSTA



EI TUHLATA VOIMAVAROJA

Tätä juttua kirjoittaessani on Äitienpäivä. On monta erilaista tapaa vietää tätä merkkipäivää, mutta yleensä ne liittyvät perhekeskeisiin lämminhenkisiin tapaamisiin. Ennakoivan ajon kouluttajakurssi pidettiin Räyskälän lentokeskuksessa 10.—13.05., enkä voi olla esittämättä kunnioitustani niitä motoristeja kohtaan, jotka vastuuntuntoisesti uhrasivat tämänkin omasta hetken ajastaan hankkimaan valmiuden muiden moottoripyöräilijöiden ajokouluttamiseen. Ohjattu ajoharjoittelu ennen ajokauden alkua on yksi tehokkaimmista tavoista lisätä ajoturvallisuutta ja vastavasti vähentää onnettomuuksia ja vakuutusmasujen kasvua. Ehkä eniten työtä vaativa osuus koko kurssin järjestämisessä on se valmisteleminen kokonaisuus, joka edeltää itse kurssitapahtumaa tilajärjestelyineen, ilmoittelemisineen, koulutusmateriaalin hankintoineen jne. Kaiken tämän tekee pitkälti ajokouluttaja itse, joskin käytännön tason järjestelyapua on saatavissa esim. kansalais- ja työväenopistoilta ja vastaavilta ryhmittymiltä. Kun

ajokouluttaja on näin uhrannut aikaansa käytännössä täysin palkatta kurssin menestykselliseen läpiviintiin, ja paikalle saapuu esimerkiksi kolme motoristia, niin täytyy olla tosi fakiiri, joka ei tästä masennu.

Kerhomme on tilastojen valossa Suomen aktiivisin moottoripyöräilijöiden EA-kouluttaja. Kiitos siitä lankeaa pitkälti Pirkanmaan suunnitelmalliselle koulutustyölle unohtamatta kuitenkin muitakaan ympäri Suomea pidettyjä koulutustilaisuuksia ja järjestelmällisiä kouluttajia. Nyt pidetyn kouluttajakurssin jälkeen kerholamme on jälleen uusia voimavaroja käytettävissä kouluttajasektorilla. Meillä on mahdollisuus osoittaa olemamme vastuuntuntoisia moottoripyöräilijöitä, jotka välittävät turvallisuudestaan. Meillä on velvollisuus osoittaa kunnioitustamme vapaaehtoista kouluttajatyötä kohtaan. Osallistamalla EA-kurssille et menetä mitään, mutta voitat paljon — ehkä elämäsi?

Sukupolvenvaihdos matkamoottoripyöräilyssä

20 vuotta on nyt kulunut siitä kun vajaat 40 suomalaista moottoripyöräilijää kokoontui ensimmäiseen Kontio-ralliin. He olivat eri puolilta Suomea, heidät pisti liikkeelle toveruus ja huoli moottoripyöräilyn senhetkisestä paitsiotilanteesta Suomessa. He olivat kuulleet ja lukeneet matkahevien moottoripyöräilijöiden yhteisistä kokoontumisista muissa maissa. He tiesivät että englantilaiset ajoivat vuorille tai merenrannalle Draken-ralliin, norjalaiset tunturille Troll-ralliin. Perisuomalaisille oikea kokoontumispaikka oli syrjäseudun korpimaisema, symbolina kontio, vahva metsien kuningas, vähemmän draamattisia piirteitä sisältävä kuin muiden maiden lohikäärme- ja peikkosymbolit. Suomalaiselta perustalta Kontio-ralli kasvoi, vahvimmin perinteinen jatkuva tapahtuma matkamoottoripyöräilyssämme. Vuodet vaihtuvat, joukko nuorenee ja vaihtuukin. 20 vuotta merkitsee vahvaa sukupolven vaihdosta, mutta niinhän on kaikilla elämän aloilla.

Puheenjohtajamme käsitteli äskettäin palstallaan sukupolvenmuutosilmiötä matkamoottoripyöräilyssä. Oireet muutoksista ja vaihdoksista ovat selvät. Uusille ikäluokille moottoripyörä ei enää ole niin vahva kiinnostus ja tavoite kuin aikaisemmin yleisesti oli. Nykymaailmaan on tullut yhä uusia harrastusvaihtoehtoja ja ne saavat omat aktiivinsa.

Mikrotietokoneet ovat ”in” nykyhetkellä, samoin videot. Vaikka pesunkestävä paljonnähty ja kokenut matkamotoristi perustellusti toteaisi, että mikron ja videon ”vankina” istuminen ei avaa sellaista maailmankuvan moninaisuutta ja ihmissuhteiden rikkautta kuin aidon matkamotoristin harrastuksessa on mahdollista kokea, se tuskin saa bitti- ja videonuoorisoa vakuuttaneeksi. Voivathan he perustellusti puolustautua silläkin, että mikrot ja videot maksavatkin vähemmän kuin kunnan moottoripyörä varusteineen. Ja vaikka bensa onkin halventunut, vakuutukset ovat miltei tähtitieteellisissä hinnoissa.

Aidon matkamotoristijoukon ei kuitenkaan auta surra sitä, jos moottori-

pyörä ei ole suursuosiossa nousevien ikäluokkien keskuudessa. On muistettava, että moottoripyöräilyn suurimmat ongelmat ovat koettu silloin kun moottoripyöräilystä on tullut nousevan polven massailmiö. 1950- ja 1970-luvuilla tämä vaihe koettiin, ja yleinen mielipide kääntyi vahvasti moottoripyörää vastaan. Yhteiskunnallinen kipein reaktio oli rangaistusverotus moottoripyöräilylle. Vakuutuspuolelle vastavasti kunnan motoristit joutuivat ”tukemaan” koheltajia ja kokemattomia, jotka vakuutusyhtiöille eniten laskuja aiheuttivat. Vastuuntuntevien mp-kerhojen ja sen jäsenien on vahva syy jatkaa ja parantaa EA-koulutusta, sekä kokoontumisissa ylläpitää riittävää kuria, jotta nuorten motoristien taito ja vastuuntunto kehittyisivät. On muistettava, että nuoret ”koheltajat” eivät suinkaan ole motorismin ainoa ongelma. ”Vanhoista konkareista” on monilla kerhoilla ollut riesaa. Tämän ongelman perusta on kehittyvä alkoholista riippuvuus joka 30-35 ikävuosien välillä monilla kärjistyy ja pahenee. Viime vuosilta on riittävästi esimerkkejä

Keski-Euroopasta ja Skandinaviasta, jossa tämä vanhenevien ja alkoholisovien "jengi" on tuhonnut koko kerhon jatkuvuuden. Maltillisempi porukka on ruvennut vieromaan yhdessäoloa ja nuoremasta porukasta on mukana rämäkkäin osa. Tilanne on johtanut väkivaltaan joko kerhon sisäisissä ihmissuhteissa, tai että kokoumispaikeilla on särjetty ja tahrittu ympäristöä ja pahoinpidelty sivullisia. Jopa nimekkäitä kerhoja on sortunut viime vuosina tällaisen kehityslinjan kautta. On jopa syntynyt tilanteita, että kerhot ovat luisuneet taistelutilanteeseen jonkun toisen kerhon kanssa. On takauduttu 1950-luvun jengikauteen, mutta ilman sitä gentlemannityyliä joka rajasi varhemmin nämä tilanteet tiettyihin puitteisiin.

Selventävänä viitteenä pahimmasta rinnastus Euroopan jalkapallo-elämän vastaaviin ilmiöihin, jossa moderni barbarismi estottomasti päästetään irti. Monet ulkomaalaiset ovat syystäkin ihmetelleet, että suomalainen juopunut motoristi on vähemmän aggressiivinen kuin suomalainen juopunut mies keskimäärin on. Mahtaisiko tässä olla pohjimmassaan syynä, että ongelmallinenkin motoristi tuntee syvemmällä toisen motoristin sittenkin enemmän veljekseen kuin tappelukaveriksi. Ja että joku ryyppää itsensä turraksi pikemminkin luontaista aggressiotaan hillitäkseen kuin sitä julkituodakseen.

Tässä tuli nyt ehkä tarpeettoman laajasti tarkasteltua niitä negatiivisia ja huolestuttavia piirteitä, mitkä nykyisin liittyvät matkamoottoripyöräilyn tilanteeseen ja tulevaisuudennäkymiin. Tuskin silti syvään pessimismiin on aihetta: aito matkamotorismi ja sen toveruus jatkuu. Mikään massaharrastus moottoripyöräily tuskin lähivuosina tulee olemaan. Sekä harrastuksen kalleus että muut suosikkiharrastukset estävät sen kasvua ja voivat vähentää nyt mukana olevaa joukkoa. Vaikka

matkamotoristit Kontio-rallissa, kevään mp-paraatissa ja Imatran ajoissa voivat tuntea olevansa suuri joukko, harrastus on kuitenkin numerollisesti melko pieni. Jonkin harrastajien kokoontumisessa voi olla enemmän joukkoa kuin mp-kokoumisissa, vain yhden esi-merkin mainiten.

Jatkumisen mahdollisuudet

Eräänä keväisenä päivänä pysähtyi auto kohdalleni tällä Siitaman kylätiellä. Nuorehko mies oli tutun näköinen, auto ilmaisi että oli asennuspalveluissa liikkeessä täällä. Hän oli aikoinaan 15 v. sitten uuden mp-aallon poikia, tuttu monista tapahtumista. Sitten tuli opinnot, perheen perustaminen, moottoripyörästä luopuminen. Hän kertoi nyt palanneensa pyöräily pariin kunnostamansa vanhan NSU:n kautta. Lähi-tavoitteena sivuvaunu siihen, että vaimo ja lapset pääsevät joskus mp-retkelle. Siinä juttellessamme tuli jälleen ilmi, että hyvin monet matkamoottoripyöräilyn uuden aallon vuosina 1967—72 kokeneista palaa vuosien tauon jälkeen joko japanilais- tai itäpyörän hankittuaan, tai veteraanipyörän kunnostettuaan matkamotorismin pariin. Hyvänä esimerkkinä on veteraanipyöräkerhon jäsenmäärän nopea nousu, jo 800.

Vielä vahvempana rinnakkaisilmiönä on sivuvaunumotorismin kasvu. "Elinkautisten" motoristien perheajoneuvona kesämatkoilla on yhä useammalla sivuvaunupyörä, sehän on nähty kerhommeakin kokoumisissa.

Perherallit alkavat olla tärkeä osa kokoumisista, kerhomme johto on tämän tajunnut ja näyttänyt harrasteelle vihreää valoa. Ja vapaaehtoisia järjestäjiä on aina helposti tarjolla. Talvirallissa vierailut tanskalainen sivuvaunukerho-organisaattori antoi hyvät viitteet kansainvälisen kanssakäymisen lisäämiselle sivuvaunuper-

heiden kesken. Suomella voi tässä suhteessa hyvät mahdollisuudet olla kiinnostava kohde. Ja tällä linjalla voi syntyä perhematkailuvaihtoa moneen maahan.

Elinkautisten motoristien harrastusjatkuvuus veteraani- ja sivuvaunupyöräilyssä on taattu ja kerhomme tulee olla kiinnostunut avoimeen yhteistoi- mintaan heidän kanssaan, koska heistä monet ovat jatkuvasti myös meidän kerhomme jäseniä. Ja koska he edustavat niin jämerää ja korkeatasoista jatkuvuutta matkamoottoripyöräharrastuksessa. Kerholehemme on syytä olla avoin näiden erikoislinjojen tiedotuksille.

Entä sitten uusi polvi, todellinen sukupolvenvaihdos 20 -vuotiaassa järjestyneessä matkamotorismissa Suomessa? Kerhomme on viime vuosina sattanut melko paljon EAK:illa tavoittaa tätä nousevaa joukkoa. Alussa on koettu sekä onnistumista että petty- myksiä, mutta ilmeisesti on linjaa jatkettava ja sopivia parannuksia ja sovellutuksia löydettävä. Erittäin tärkeää kerhomme kokoumisissa olisi, että "vanhat konkarit" huomaisivat uudet tulokkaat ja heillä olisi aikaa jutella nuorten kanssa. Yhteiskunnassamme on miltei huomaamatta ikäluokkakuilu. Jo alle 18-vuotias nuoriso on jakaantunut ja jaettu eri ryhmiin, suurelta osin liike- ja huvielämän suuntaamin toimin. On yhä vähemmän harrasteita, joissa eri ikäiset samankin alan harrastajat voisivat olla yhdessä. Eipä ihme jos monissa harrastuspiireissä on vaara ensin keski-ikäistyä ja sitten ukkoon- tua. Matkamotorismissa tuskin olisi mahdollistakaan perustaa ja ylläpitää valtakunnallista harrastekerhoa tietyille ikäryhmille. Vaikka Kontio-rallin ja MP 69:n perusti suhteellisen tasaikäinen nuori porukka, kehitys on 20 vuodessa vienyt ikähajoitukseen että todelliseen sukupolven muutokseen. Monessa suhteessa vakiintuneen kerhomme on

turvattava jatkuvuutensa sillä, että "suoniin" tulee uutta verta sitä mukaa kuin vanha ehtyy. Onnistunut nuoren veren vaihdos on käytännössä näky- nyt, että erikoisesti Kontio- ja Talvirallien järjestelyissä uuden nuoren motoristipolven osuus on ollut vahva viime vuosina. Nuoret kasvavat näin sisään toimintaan, kokevat vastuun painoa ja onnistumisen iloa ja tyydytystä.

Uuden motoristipolven "sisäänajosa" on luonnollisinta, että se tapahtuu kerhon yleisen toiminnan puitteissa. Silti saattaisi olla syytä kokeilla juuri ajokortti-ikäen ehtineiden "piikkipoikien" omaakin kokoumisista, jossa muutama vartuneempi kerhon toimi- henkilö rohkaisisi aloittelevia ilman varsinaista koulutusta. Mutta ikäluokkara- jojen kärjistämistä ei auttaisi tällä ke- keillä edistää, sitä on Suomessa monella alalla tarpeeksi ja liikaakin.

Päätoimittajan toivomuksesta allamainittu vanha konkari, 1950-luvun Jawa-ilmiöt ja kerhomme 20 v. vaiheet monella tapaa kokeneena, paperille naputteli. Omakohtaisesti tässä alkaa olla luopumisen ajankohdassa. Saattaa olla, että Angelin Kontio jäi viimeiseksi suur tapahtumaksi kohdallani. Matkamotorismin sukupolvenvaihdos on viime vuosien Kontio-ralleissa näky- nyt siinä, että ensi Kontion kokeneista mukana on ollut enää 3—5. Aika kuluu ja sukupolvi vaihtuu, mutta elämä jatkuu.

Tiellä, menossa, tapaamisissa on uusia tulijoita. On toivottavaa, että he elävät ja kokevat yhtä vahvasti ja laajasti kuin monet ennen heitä ovat eläneet ja kokeneet. Nuoruus ja avoimuus on aidon kokemuksen vahvin perusta. Moottoripyörä on väline itsensä ja toisten tuntemiseen ja maailman kokemiseen. Antoisaa ajokautta toivot- taen

Siitaman Eero

MOOTTORIPYÖRÄPOLIISIN PERUSKURSSI VAATIVA AMMATTIKOULU

Suomalaisen moottoripyöräpoliisin koulutus on kansainvälisestä katsoen korkeatasoinen ja vaativa. Seitsemän viikkoa ja yhteensä noin 300 tuntia kestävä peruskurssin suorittanut kokelas on loppukokeen selvitettyään taidoiltaan moottoripyörän ammattimainen käsittelijä, mutta koulutus ei pääty tähän. Joka kevät järjestetään toimessa oleville moottoripyöräpoliisille kolmen päivän pituinen kertausharjoitus.

— Kertausharjoitus järjestetään ns. työturvallisuussyistä koska miehet toimivat talven ajan normaalisti autopartioitehtävissä ja ennen ajokauden alkamista on syytä hieman verestää moottoripyörän käsittelyä ja muita taitoja — toteaa moottoripyöräpoliisien koulutuksesta vastaava ylikomisario Olavi Lempinen.

Moottoripyöräpoliisin peruskurssi uusittiin perinpohjin viime vuosikymmenen lopussa. Lähtökohtina oli aikaisempien opetusohjelmien lisäksi alan ruotsalainen ja länsisaksalainen koulutus, koska näitä kahta pidetään vaatimustasoltaan ja tehokkuudeltaan parhaimpina alalla. Peruskurssi kestää seitsemän viikkoa ja noin 300 tunnin opetusohjelma jakautuu lähes tasan teorian ja käytännön opetukseen. Peruskurssilla oppilaat saavat siis todellisen rautaisannoksen moottoripyöräteknikkaa ja käsittelytaitoa.

Peruskurssilla rautaisannos tietotaitoa

Peruskurssi järjestetään ns. tarpeen vaatiessa, mikä käytännössä tarkoittaa nykyisellään noin joka toinen vuosi. Kurseille hyväksytään 12—14 oppilasta ja kokemusten mukaan kaikki

hyväksytyt ovat jo aiemmin harrastaneet moottoripyöräilyä. Näin siksi, että pääsykokeen ajotehtävät edellyttävät moottoripyörän sujuvaa käsittelytaitoa.

— Moni kaveri on kertonut, että vasta peruskurssin aikana he ovat mielestään oppineet todella hallitsemaan ja käsittelemään isoa maantiepäpyörää, vaikka takana olisi useinkin vuoden moottoripyöräilyharrastus, selvittää ylikomisario Olavi Lempinen ja jatkaa kertomalla hieman peruskurssin rakenteesta.

— Käytännön ajo-opetuksessa tähdätään lähinnä ajokin täydelliseen hallintaan erikoistilanteissa. Ruotsalaisen ja suomalaisen alan koulutuksen yhteinen piirre on, että molemmat tähtäävät mahdollisimman hyvään soratiellä ajamiseen. Saksalainen koulutus puolestaan keskittyy lähinnä

kestopäällysteellä tapahtuvaan mahdollisimman nopeaan ajoon. Teoriaopetus koostuu puolestaan moottoripyörän ajotekniikkaan liittyvien fysiikan lakien ja voimien selvittämisestä sekä erilaisten liikennetilanteiden analysoimisesta.

Viimeksi mainittu on etenkin moottoripyöräpoliisin työturvallisuuden kannalta tärkeä tekijä, sillä esimerkiksi takaa-ajotilanteissa on tehtävä hyvinkin kauaskantoisia ratkaisuja sekunnin murto-osien aikana — ajolinjalinnat, jarrutus- ja kaarrenopeat jne. Ajotekniikan analysointi ja teoriaopetus auttavat miehiä myös itse jatkuvasti kouluttamaan itseään eli selvittämään eri tilanteissa mahdollisesti ilmenneiden luistojen ja vastaavien syitä, joita saattaa ilmetä jokapäiväisessä virantoimituksessa tien päällä.

Neljä käytännön aluetta

Käytännön ajokoulutus jakautuu neljään pääosaan. Suurin osa ajasta kuuluu ulkopuolisesta ehkä hieman näpertelyltä näyttävissä pujottelu- ja vastaavissa käsittelyharjoituksia. Näiden harjoitusten kautta kokelaat oppivat käsittelemään isoja moottoripyöriä hyvinkin poikkeavissa tilanteissa.

Ulkopuolisesta ehkä näyttävin harjoitus on maantiepyörällä ajo raskaalla motocross-radalla. Tämän harjoituksen kautta opitaan soveltamaan ajoteoriakoulutuksen painojakauma ja muita oppeja käytännössä. Samalla kokelaat saavat harjoitusta mahdollisia takaa-ajotilanteita varten.

Maastoajo asettaa myös kuljettajan fyysisen kunnon kovaan punnariin. Hyvä peruskunto onkin yksi moottoripyöräpoliisin tärkeimpiä edellytyksiä, sillä sen avulla voidaan pitkälle välttää ajoväsymyksen aiheuttamia vaaratilanteita.

Koulutuksen kolmas pääaihe on maamme teiden rakenne ja ominaisuudet. Opetuksen tarkoituksena on valmentaa oppilaita paitsi sorateillä tapahtuvaan nopeaan ajoon myös hallitsemaan yllättäviäkin luistoja, joita saattaa soratien lisäksi ilmetä esimerkiksi sateen kastelemalle kestopäällysteellä.

Varsinainen nopean ajon koulutus vie kokonaisuudesta yllättävän vähäisen osan. Tämä johtuu osittain vähäisestä kouluttajien määrästä. Moottoripyöräpoliisien koulutuksesta vastaa ylikomisario Olavi Lempisen lisäksi yhteensä viisi kouluttajaa, jotka kaikki ovat virassa toimivia moottoripyöräpoliiseja.

Nopean ajon koulutuksessa oppilaat valmennetaan ajamaan muutama erityyppinen kaarre sekä kaarreyhdistelmiä mahdollisimman hyvin. Jatko-oppiminen on sitten miehestä itsestään kiinni ja tätä varten teoriaopetuksessa käydään perusteellisesti läpi juuri esimerkiksi eri ajotyyliden sopevuus erilaisiin ajotilanteisiin.

Käytäntö paras kouluttaja

— Käytäntö on loppujen lopuksi paras opettaja, sillä vähäisen kouluttajamäärän vuoksi emme voi hyödyntää videoita tai vastaavia menetelmiä. Videon tehokas käyttö edellyttää suorituksen välitöntä analysointia ja tähän ei nykyisellä kouluttajamäärällä ole mahdollisuutta, toteaa ylikomisario Lempinen.

Peruskurssin päätteeksi on loppukoe, joka koostuu erilaisista ajotehtävistä sekä päivän kestävästä ns. marssiajosta.

— Kevään -85 peruskurssin kokelaat muistavat varmasti loppumarssin, sillä yhteensä 19 tuntia kestänyt ajo Helsingistä Mikkeliin ja takaisin jou-

duttiin suorittamaan erittäin raskais-
sa keliolosuhteissa. Paikoitellen hy-
vinkin sakeassa räntäsateessa ilman
katetta varustetulla moottoripyörällä
ajaneet kuljettajat olivat todella hu-
nossa asemassa, kertoo ylikomisario
Lempinen, joka muun kouluttajaryh-
män kanssa osallistui myös mainitulle
marssille.

Monitoimimiehet ja monitoimikalusto

Kouluttajat ovat varsinaisia monitoi-
mimiehiä, sillä heidän tulee tietenkin
osata eri ajotehtävät virheettömästi ja
tämän lisäksi heidän on pystyttävä jä-
sentelemään oppilaiden suorituksia
sekä antamaan selkeitä ohjeita mah-
dollisten virheiden korjaamiseksi.
Kouluttajat vastaavat myös ajokalus-
ton kunnosta ja huolloista.

Koulutuskaluston varsinaisen run-
gon rakenteeltaan väkivahvat

60-luvulta peräisin olevat BMW-
moottoripyörät. Näiden lisäksi on
koulutuskäytössä myös ”nuorempia”
varsinaisesta virkakäytöstä jo poistet-
tuja BMW-moottoripyöriä. Nämä vas-
taavat osittain moottoripyöräpoliisin
nykyistä ajokalustoa. Moottoripyörien
ikä aiheuttaa kuitenkin usein pään-
vaivaa kouluttajille, jotka usein
10—12 tuntisen työpäivän jälkeen
joutuvat vielä ryhtymään moottori-
pyörien kunnostustöihin.

Virkapyörien tekninen koulutus
kuuluu myös peruskurssin ohjel-
maan, joten jokin pieni vika tien pääl-
lä ei välttämättä tee motoristista heti
jalkamiestä. Ajokaluston huollot ja
korjaukset sujuvat jokaiselta mootto-
ripyöräpoliisilta myös itsenäisesti.

Eri tilanteiden hallinta ja itsenäinen
toiminta ovat suomalaisen moottori-
pyöräpoliisin koulutuksen kaksi olen-
naisinta pääpiirrettä.

Vehoniemellä auton 100-vuotishistorian ja auto- ja mp-matkailun merkeissä

Kangasalan Automuseon näyttelyt
vaihtuvat kausittain. Nyt on kaksio-
sainen teema, jossa hyvin sopii tuoda
rinnakkain esille auton satavuotista
historiaa ja merkitystä matkailun kul-
kuneuvona. Auton varhaishistoriasta
on näytteillä tosi harvinaisuuksia.
Matkailuteema korostuu myös näytte-
lyn moottoripyöräosastossa. 1950-
luvun mp-matkailusta kertoo leiri-
ty-
mislavastus: BSA 350 cc, kuski ajan-
kohdan Vauhti-Ville puvussa, teltalla
tyttökumppani silloisten aitojen leiri-
tymistarvikkeiden parissa. Varsinais-
essa mp-nurkkauksessa on jälleen

kiintoisa kokoelma vanhempia ja
nuoremman kehitysvaiheesta ”his-
toriallisiksi” tulleita pyörämerkkejä ja
-malleja. Suoraman soramontulla
sota- ja erikoisajoneuvo-osastossa on
esillä peruskokoelma näitä erikois-
ajoneuvoja, sekä pula-ajan kekseliäs-
tä korviketuotehistoriaa. Museo on
jälleen julkaissut näyttelyaineistoa
perusteellisesti esittelevän vihkosen,
sekä sarjan erikoispostikortteja.

Vehoniemen automuseo on nyt
säätöpohjainen erikoismuseo ja alan
tallennus- ja tutkimuspaikka.

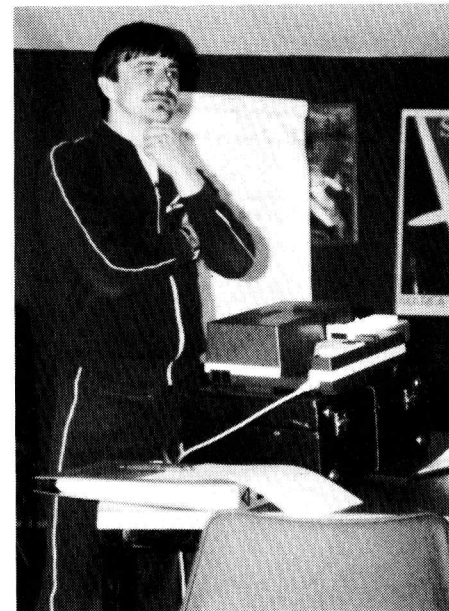
EAK-koulutus

Tuon tässä terveiset EAK kouluttaja-
kurssilta Räyskälästä. 10.—13. tou-
kokuuta kokoontui Räyskälän lento-
opistolle 22 motoristia Liikenneturvan
järjestämälle EAK kouluttajakurssille.
Kuusysissä on ollut hieman hil-
jaista EAK:n suhteen viime aikoina.
Talkoita tekevät kouluttajat ovat hu-
venneet olemattomiin tai ruvenneet
kouluttamaan markkoja vastaan. Hy-
vä sekin. Oppia tarvitaan. Kaikkien yl-
lätykseksi kurssille osallistui 13 kuu-
sysin motoristia. Saatiin varmasti
muutamaksi vuodeksi talkoolaisia
kerhoon.

Kurssista jotakin. Paikka oli tarkoi-
tukseen mitä soveliaain. Ajoharjoituk-
set tapahtuivat siipiveikkojen ajolin-
joilla. Yksi rullausrata pienkentältä oli
varattu käyttöömmekä neljäksi päivä-
ksi. Joka päivä harjoittelimme itse aja-
maan tai sitten opetimme meidän tosi
taidottomia kouluttajiamme. Taita-
mattomuudessaan yksi kouluttaja
kaatui tarkoitukseen soveliaalla en-
durolla, noin niinkuin malliksi, mitä
voi tapahtua, jos ei hallitse pyörään-
sä. Pääasiassa kouluttajien ajotaidon
puute liittyi hallintalaitteiden taitamat-
tomaan käsittelyyn, väriin ajoasen-
toihin ja väriin asenteisiin moottori-
pyöräilyä kohtaan. Mallikouluttajaop-
pilaat kyllä ojensivat mallioppilaskou-
luttajat melko taitaviksi ajajiksi neljän
päivän aikana.

Teoriapuoli oli sitä unettavaa luen-
tosalissa istumista kunnes päästiin it-
se kokeilemaan, miten puhuminen
sujuu. Sujuihan se. Vähän niinkuin
taikinaa kitalaessa. Opettajat kyllä
sitten rohkaisivat ja peittoivat meitä
sopivassa suhteessa, niin että ehkä
vain harva malttaa olla pois EAK
areenoilta jatkossa.

Liikuntaa jouduimme harrasta-
maan kurssin aikana aina käydes-



Taikinaa kitalaessa

sämme syömässä liharuokaa tai väli-
palaa muutaman sadan metrin pääs-
sä olevassa ravintolassa. Jotkut vielä
jaksoivat käydä oikein tanssiravinto-
lassa liikehtimässä iltasella. Kaikkein
reippain liikunta ilmeisesti tuli koetuk-
si hiekkakuopalla moottoripyörän se-
lässä. Kuoppahikien päälle sauna sii-
piveikkojen vieraina maistui makeal-
le. Purjelentäjät kiittelivät motoristien
kurinalaisuutta ja käytöstä yleensä.
Oli kuulemma ennakoasenteita. Ih-
mettelivät myöskin, pitääkö ajamista
harjoitella vielä autokoulun jälkeen-
kin.??? Jälleen kerran huomattiin, et-
tä kyllä pitää!

Tässä kiitän Liikenneturvan koulut-
taja reippaasta päänhänlyönnistä ja
kiitos kurssilaisille, kun ette hermos-
tuneet minuun. Kaikille kerhon uusil-
le kouluttajille toivotan menestystä, ja
jotta menestystä olisi, pitää meidän
kaikkien kerholaisten viimeistään en-
si keväänä OSALLISTUA EAK:lle.

Terv. Osku V. Vantaa



*EAK kouluttajat koulussa.
Kuvat Osku Vaahtera*



Lomakierros: Kööpenhamina Hampuri, Assen

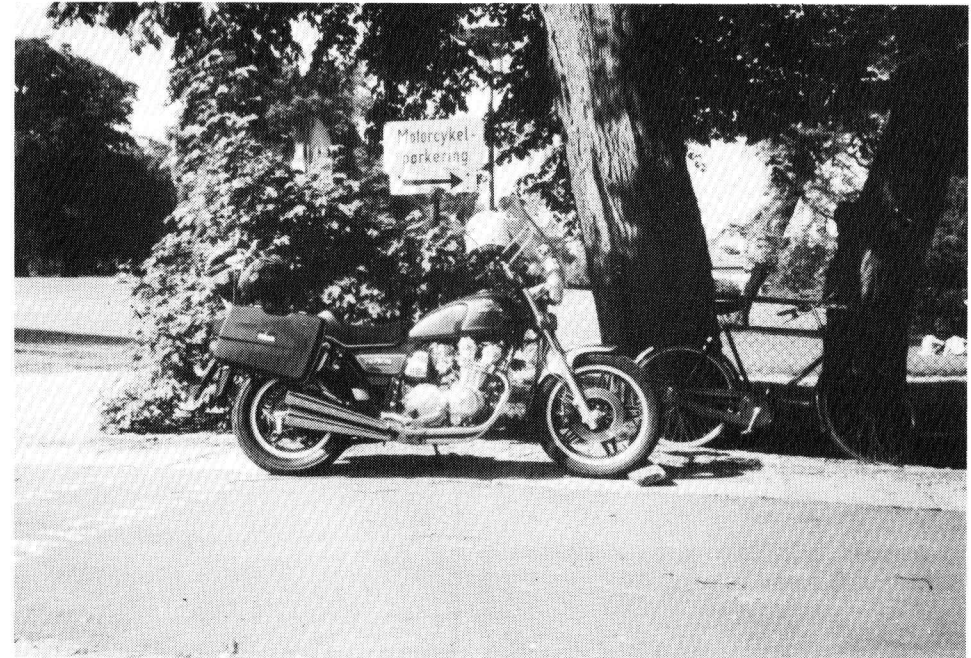
Eipä tuntunut loma-aika ongelmalliselta allekirjoittaneesta. Pieni kierros Pohjois-Hollannissa loma-aikaan sai alkunsa Assenin RR-kisojen tiimoilta.

Matkaan läksin yksin, matkajuhtana Honda 750 cc Custom. Siljan autolautta vei mukavasti Tukholmaan ja menoksi. Sadetta pitelin Jönköpingin alapuolella kolmisen tuntia. Tapasin kuopiolaisen motoristin tonniseella BMW:llä. Pyyteli mukaan Italiaan ja kertoi taskussa olevan 350.000 että törsätään pois. Olihan sitä, Italian lii-

roja tietty. En pysynyt Bemarkin perässä siinä kelissä, visiiri huurtui. Ajelin kuitenkin samana päivänä Hampuriin saakka.

Hampurissa kului pari päivää suomalaisten ystävien seurassa ja sieltä

Kööpenhaminan ruuhkaiset parkkipaikat uimarannalla eivät häiritse motoristia. Moottoripyörillä on omat ja parhaat paikat aivan rantaviivan tuntumassa.



ajoin komeaa autobaanaa reitin Bremen—Oldenburg—Leer—Groninger—Assen. Hampurista noin 350 km. Eikä ollut epäilystäkään minne matka. Jos isot autot ajoivatkin vauhdilla ohi, niin kyllä peesasivat imussa vakiopyörätkin ja ohitsekin (homma pelaa). Trippimittarista huomasin tunnin ajon jälkeen ajaneeni 132 kilometriä, joten tie maistui. Silti harmoonin ääntä muistuttavalla kohinalla meni konepyöriä jatkuvasti ohi vesisateesta huolimatta.

Assen

Pienet ovat Imatran-ajojen tohinat Assenin rinnalla. Lehmälaitumetkin ja lammaspellot oli varattu matkalaisia varten, samoin urheilukentät ja osa ojanpiennartakin.

Itse ajot menivätkin kaatokisoiksi neljä päivää kestäneen sadekauden jälkeen. Sankka sumu vielä leijui haitaten näkyvyyttä. Kisoissa olivat mukana ainakin Wickström, Hyvärinen ja Hautaniemi suomalaisista.

Assenin rataa katsellessa ymmärtää, miksi Imatran ajot eivät oikein FIM herroja eikä RR-ajajia kiinnosta. Assenissa voi ajaa täysillä ulos eikä mitään pahempaa satu. Asfaltin reuna häviää nurmen sisään eikä pykälää ole. Terveisiä sinne Alastaron suuntaan.

Kisojen päättyessä menivät pellot savivelliiksi (tosi Alankomaa). Kotimatkalle läksin pari päivää kisojen jälkeen aurinkoisissa merkeissä mittari jo helle lukemissa. Saksan puolella vietin gastahausissa yön peseytymisen ja leväten.

Muuten, Tuntematonta sotilasta toivottiin Saksan televisioon.

Tanska

Tanskassa kulutin useita päiviä katsellen ja ajellen. Juutinrauman rannikkoa rantatietä edestakaisin Kööpenhamina—Helsingör. Siellä asuin pienessä viehättävässä motelissa ja Kööpenhaminassa majoituin tapaamani motoristin Steen Krogsbellin luona keskellä kaupunkia.

Rantatien varrella loikoilin Bellevien uimarannalla, katseltavaa riittää. Uin, söin ja join mukavissa pienissä kuppiloissa, joita rantatien vierusta on täynnä Kööpenhaminasta Helsingöriin. Tuli siinä mieleen Juutinrauman tankkeriliikenne: peräkantaa loputon jono. Jos siinä katastrofi sattuisi olisi uinnit uitu moniksi vuosiksi.

Aurinkoa riitti koko Ruotsin tuloamatkan ajan. Tosin myöhästyin tunnilla lautalta, joten jäi aikaa katsella Tukholman yöelämää.

Aamuyö menikin terminaalin vieressä makuupussissa.

Tampereella vain pistäydyin ja jatkoin sitten matkaani mökille Itä-Suomeen. Totesin taas kerran, että loma moottoripyöräillen on oikein mukavaa sielunhoitoa.

J. Panhelainen

MYYDÄÄN!

Nelitahtinen
YAMAHA XT 350/-85,
ajettu 400 km, takuu voimassa, nastoitettut talvirenkaat ja korjaamokäsikirja mukana
puh. 90-8723 785

Tiedot parin kymppin yösiijasta juuri ilmestyneessä kansainvälisessä retkeilymajaoppaassa

Retkeilymajaväki on koonnut tiedot maailman yli 5000 retkeilymajasta omaksi 2-osaiseksi oppaaksi. Tuntuu mielekkäältä, ettei kaikkea ole haluttu änkeä samoihin kansiin. Osa 1 kertoo Euroopan ja Välimeren maiden retkeilymajoista ja on kätevä esimerkiksi Interrailaajille. Osa 2 sisältää Amerikan, Australian, Afrikan ja Aasian retkeilymajat. Molemmissa on karttaliite, joka selvittää majojen sijainnit.

Retkeilymajat löytyvät oppaista maittain. Kooste kattaa yli 50 maata. Kansainväliseen Retkeilymajaliittoon viime vuonna liittyneiden DDR:n, Brasilian, Chilen ja Perun tiedot julkaistaan ensimmäistä kertaa.

Kirjaset ovat sopivan kokoisia matkalle mukaan otettaviksi. Niitä lukee vaivattomasti ahtaassakin tilassa. Kannot ja sivut pysyvät koossa usean matkan ajan.

Retkeilymajatietojen avulla voi matkareittejä suunnitella etukäteen.

Hintatiedot helpottavat matkabudjetin laadintaa. Retkeilymaja on edullinen ja turvallinen tukikohta. Tiedot majojen 2—4 vuodepaikan perhehuoneista löytyvät myös oppaiden sivuilta.

Hintataso vaihtelee maittain. Keskiertohinnat liikkuvat 9:stä 60:een markkaan. Retkeilymajamatkalle aikovan kannattaa hankkia majaluetteloa ja kansainvälinen retkeilymajakortti Suomen Retkeilymajajärjestön toimistosta Helsingistä, josta ne toimitetaan myös postiennakolla. Ilman korttia ei Pohjoismaiden ulkopuolella retkeilymajoille ole asiaa.

Vuosittain ilmestyviä oppaita julkaisee Kansainvälinen Retkeilymajaliitto. Tämän vuoden retkeilymajatiedot ovat tiukasti suomalaisuudessa. Molempien osien kannot on suunnitellut taiteilija Matti Laine Helsingistä. Sama mies, joka jo vuosia on piirtänyt Suomen Retkeilymajat -julkaisun kannen.

**SEURAAVAN NUMERON
AINEISTO 4.8.86
MENNESSÄ!**

KESKUSTELUA

Asiaa Markulta

Tähän alkuun haluan julkisesti pyytää Puheenjohtajalta anteeksi edellisen tekstini johdosta. Kyllä se uutinen oli numerossa 4 sivulla 5, mutta minulta se oli jäänyt silmien väliin ja aivan aiheettomasti epäilin puheenjohtajaa tietojen panttaajaksi.

Nyt tekisi mielen selvittää käsityksiäni "suuresta rahasta". Se voi-margariini-juttu kävisi jonkinlaisesta esimerkistä, vaikka ei suoranaisesti moottoripyöräilyyn liitykään, mutta periaate selviää: hintoja ei pudoteta, vaan vertailutuotteen hintaa nostetaan.

Oma valtionyhtiömme Neste onkin melkoinen suuri raha. Nyt kun raakaöljy halpenee/halpeni, niin valmistuskustannukset ovat laskeneet, mutta niihin perustuvaa alennusta ei ole kuulunut, vaikka silloin hintojen noustessa kyllä muistettiin huomauttaa jakelukustannuksista.

Myös valtio kuuluu tähän suureen rahaan. Vaikka valtion saama verotulo polttonesteistä on koko ajan ollut kiinteä summa. (nyt mk 1,50/l bensinistä), niin valtio on nostanut osuutensa, koska pelätään, että köyhä saattaa rikastua moisista alennuksista. Nyt jo paasataan polttonesteveron muuttamista prosenttipohjaiseksi. Jos se muutettaisiin esim. nyt, niin vero olisi kokonaishinnasta noin 50 %. On mielenkiintoista nähdä, mitä bensa maksaa sitten, kun raakaöljy maksaa 25 dollaria. Tämä kaikkia on tulonsiirtoa köyhiltä rikkaille, koska valtio yhä enemmän tukee suurteollisuutta verovaroista ja meidän on tankkiin joutain laitettava.

Sitten yksi asia, josta oikein tosisaan suutuin: autoveron alennus. No

alennus oli ihan hyvä juttu, mutta kun lehdesä oli tarkennus uutiseen: alennus ei koske moottoripyöriä, oli mun malja taas kerran täysi. Mitä hiton toisen luokan kansalaisia me olemme? Monella motoristilla on auto, ja nyt on autoihin saatavissa lukkiutumattomia jarruja. Kaikki tahot myöntävät, että ne lisäävät turvallisuutta, mutta jarrujen osalta autoveron poisto ei vain onnistu. Mutta kun kansanedustajien päiväraha piti muuttaa verottomaksi kulukorvaukseksi, niin homma onnistui helposti. Kun nyt tältä pohjalta rupeaa korvat soikeina kuuntelemaan jostain standardista, niin ensimmäisenä on mielessä, että se on joku uusi kiusantekotapa. (Vaikea ymmärtää, ettei joku ymmärrä. Toim. huom.)

Akia intäittäisin vielä hieman noista kustannusjakautumista. Eiköhän me harrastuksellamme eniten lihoteta valtion kassaa verojen muodossa. Kauppiaan osuus on 15 %, ehkä vain 30—35 % menee valmistajalle. Tarvikemyyjät rikastuvat ainakin pakoputkista niin kauan kuin valmistaja ohjelmoi alkuperäiset ruostumaan takuuaajan päättyessä. Liikennevakuutukseen menee esim. minulta 600 mk kesä. Summa on markkamääräisesti pysynyt jokseenkin samana jo useamman vuoden. Bonuskertymä on kompensoitu korotuksin, mutta koska bonukset alkavat kohta loppua, niin eiköhän tuo summa tuosta vielä parane. Nyt vakuutusyhtiöt ilmoittavat, että viisi vuotta vanhempien autojen kaskovakuutukset putoaa, koska niiden korjauskustannukset ovat alhaisemmat, ja niillä ajetaan vähemmän kolareita.

No tässäkin minä tietysti ajattelen toisella tapaa. Meinaan, että kaskot tuottaa niin hyvin, että vakuutusyhtiöitä itteäänkin on ruvennut hävettämään ja päättivät näin palauttaa alennuksen muodossa osan rahoista asiakkaille. Tuon perusteella oli helppo

luvata nahkapöksyillekin pieni alennus, jos pöksyt olisi oikean merkkiset. (Kysymys oli siitä, että korvataan ajoasu, joka kolarissa vahingoittuu. Nykyään sitä ei korvaa vakuutus. Tuliko selväksi? Aki)

Nyt voisi olla sopiva aika kysellä vakuutusyhtiöiltä, saavatko moottoripyörät kaskoihin alennuksia, sillä nyt kun pyörät ovat tosi kalliita, niin niitä ostetaan enemmän osamaksulla ja silloin täytyy aina ottaa kasko. Näin ollen vakuutuksen ottajia on enemmän ja pyörien lukumäärä on muutenkin suurempi kuin takavuosina ja silti onnettomuustilastot ovat pysyneet varsin siisteinä verrattuina aikaisempiin vuosiin. Onko teoriani oikea?

Yksi tavoite olisi saada motoristit verotuksessa samanarvoisiksi autoilijoiden kanssa ja rajoittaa sensijaan ajokorttiasetuksen avulla käsi kipsissä keulivat idiootit harrastuksen parista. Pyörien verokevennys pudottaa valtion verotuloja niin vähän, että ne on jo moneksi vuodeksi kuitattu polttoaineveron korotuksen myötä. Toivon mukaan ajokorttiuudistus muotoutuu enemmänkin valistavanluonteiseksi kuin uudeksi rahastusautomaatiksi. Satapiikki maksaa nykyään niin paljon, ettei nuoren kukkaro sitä kestä ellei omista höylejä vanhempia.

Ei voita leivälle, toivoo Markku

MYYDÄÄN!

Myytävänä uusi ja käyttämätön NSU 250 Supermaxin penkki eniten tarjoavalle. Puh. iltaisin 916-83803 Keijo Lumme

EAK kouluttajakurssilaiset

Kurssille osallistuneet, jotka maksoitte itse osallistumismaksunne, lähettäkää nimelänne varustettu maksukuitti ja pankkitietonne kassanhoitajalle ensitilassa.

Kassanhoitajaa tarvitaan!

Kerhomme tarvitsee kassanhoitajan. Kerhon jäsenet, jotka ovat kiinnostuneet taloudellisista asioista eivätkä työtä pelkää, naiset ja miehet, ottakaa yhteyttä Pekka Voutilaiseen. Yhteystiedot sivulla 1.

MYYDÄÄN!

Myytävänä luotettava matkakumppani Honda CB 750 K7 vm. -79, Ajettu n. 62 000 km. Seppo Leino, Forssa, puh. virka-aikana 916-24800



MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.



**Pöytäkirja
Hallituksen kokous
19.5.1986**

Aika 17.5.1986
Paikka Vetämäjärvi
Läsnä Jaakko Laurila
Urpo Vaahtera
Guy Wikström
Jouko Mäenpää

Pekka Voutilainen
Pertti Saarenheimo
Aki Oura

- 1 Kokouksen avaus, puheenjohtajana toimi Jaakko Laurila ja sihteerinä Aki Oura.
- 2 EAK-kouluttaja kurssille 10.—13.5. osallistuneille MP 69:n jäsenille, joiden kurssimaksua ei mikään muu organisaatio maksa, MP 69 maksaa osallistumismaksun kuittia vastaan.
- 3 Keskusteltiin kesän tulevista tapahtumista ja todettiin asioiden olevan kunnossa.
- 4 Syksyn trial-kisan järjestää Pirkanmaan motoristit Jouni Valkeejärven johdolla.
- 5 Vuosikokouksen ajankohdaksi päätettiin 13.—14.9.—86. Paikka päätetään myöhemmin. Asiaa hoitaa puheenjohtaja.
- 6 Keskusteltiin MP 69:n EAK-toiminnasta ja todettiin, että yksi vuotuinen tapahtuma jäsenistölle on realistinen tavoite niin kouluttajaresurssien kuin taloudellisten edellytysten kannalta. Sopivalta ajankohdalta tuntuu kevät, ennen ajokauden alkua. Kerhon EAK-ohjelmaa kehittäevät edelleen Osu Vaahtera ja Guy Wikström.
- 7 Seuraava kokous päätettiin pitää kesäkuussa.
- 8 Matkakuluja korvattiin seuraavasti:

Laurila	100 mk	Vaahtera	100 mk
Voutilainen	100 mk	Saarenheimo	50 mk
Wikström	100 mk	Oura	100 mk
- 9 Puheenjohtaja päätti kokouksen.

Jaakko Laurila
puheenjohtaja

Aki Oura
sihtööri



INTERNATIONAL

CUSTOM BIKE SHOW & RALLY

SEINÄJOELLA 08.08.—10.08.1986



**KOKOONTUMISAJO AVAA OVENSÅ
PERJANTAINA 08.08. ISOSAAREN LEIRINTÄALUEELLA.**

Lauantaina kokoontumme ulkoilmanäyttelyyn **Törnävänsaa-
relle**, johon yleisö on tervetullutta katselemaan moottoripyö-
riämme. Illalla siirrymme palkintojenjakoon ja hauskanpitoon
Isosaaren.

Palkintoja jaetaan luokissa:

CLASSIC	(Veteraanimoottoripyörät)
CUSTOM	(Edelleen rakennellut moottoripyörät)
CHOPPER	(Chopperoidut moottoripyörät)
RAT BIKE	(Rottapyörät)

+ MUITA YLLÄTYSPALKINTOJA

★ Me sivuvaunuilijat palkitsemme kauneimman omistamme! ★
**JOTEN PYÖRIÄ LÖYTYY VETERAANIAJONEUVOISTA
KARVAISIMPIIN CHOPPEREIHIN.**

**LISÄKSI TAPAHTUMA TULEE OLEMAAN KANSAINVÄLINEN,
JOKA OMALTA OSALTAAN TULEE PIRISTÄMÄÄN SHOW:N
ANTIA.**

Osallistumismaksua **EI OLE** Tervetuloa iloiseen porukkaan!
Opastus leirimme Isosaaren Seinäjoki—Jalasjärvi-väliseltä
tieltä noin 7 km Seinäjoki Citystä.

Lisätietoja antaa Vesa Takala puh. 964-846 700