

MP 69 ry  
PI 69  
00691 HELSINKI



.F534

HUUHTANEN REIJO



# Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY  
Nro 3, KESÄKUU 1997

## Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna J. Saariselle.
  2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti J. Saariselle
  3. Voit myös FAXata allaolevan kupongin (03) 2540 201
  4. Tee ilmoituksesi kerhon kotisivuilla WWW:ssä
  5. Tai tee osoitteenmuutoksesi sähköpostiosoitteeseen  
Email: jarno.saarinen@cc.tut.fi
- Muista mainita jäsennumerosi, sen saat vaikkapa tämän lehden osoitetar-  
ran oikeasta alalaidasta tai jäsenkortistasi.
  - Täydennä ja korjaa muutuneet tietosi tällä samalla kortilla.

### Osoitteenmuutosilmoitus:

Jäsennumero:

Jäsenen nimi:

Uusi jakeluosoite:

Postinro ja -paikka:

Voimaantuloaika:

### Muut jäsenrekisteritiedot:

Puhelin:

Ammatti:

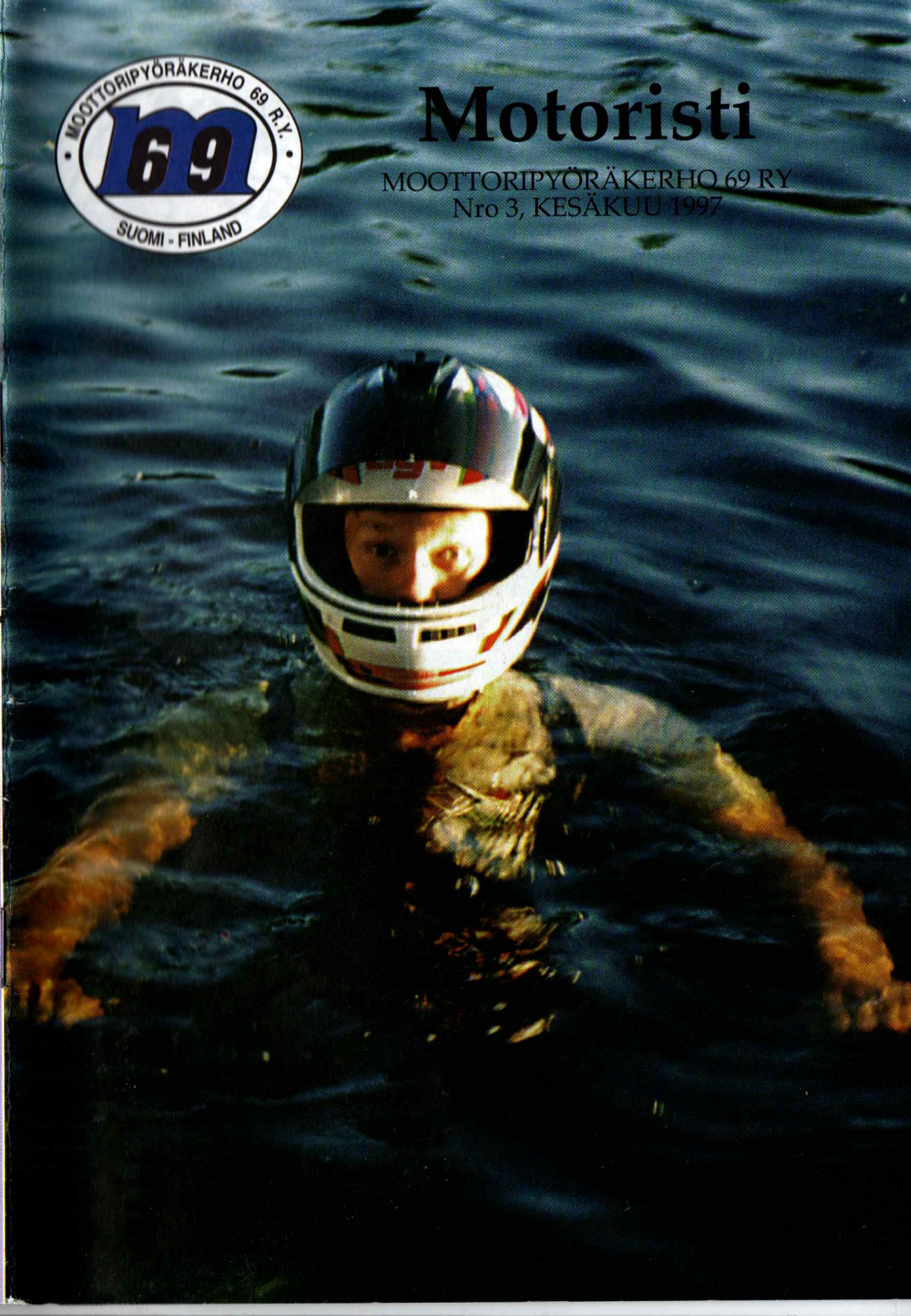
Syntymäaika:

Mp:n merkki ja malli:

Posti-  
merkki

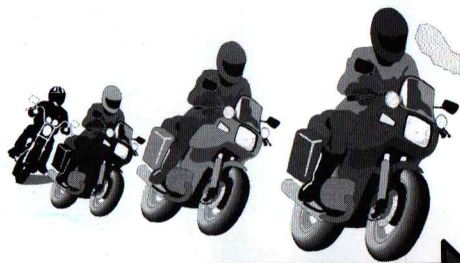
**Jarno Saarinen**

**Matti Tapion katu 1 A 2  
33720 TAMPERE**



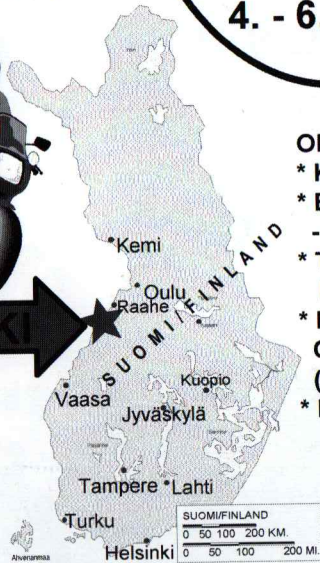
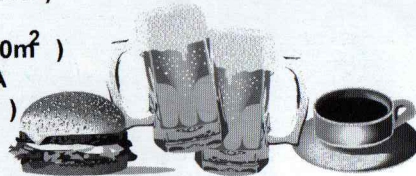
**XXXI KONTIORALLI, KONTIO -97,**  
ON TÄNÄ VUONNA OULUN LÄÄNISSÄ LÄNSI-  
RANNIKOLLA. KONTROLLI, JOSTA  
AJO-OHJE PERILLE (n. 100 KM),  
ON PYHÄJOELLA, 8-TIEN VARRESSA  
OLEVALLA TB-HUOLTAMOLLA.  
KONTROLLI ON AVOINNA  
Pe 12:00 - La 22:00, jonka jälkeen  
kontrollipaikalta löytyy ajo-ohje..

OSALLISTUMISMAKSU (12 v. ja yli):  
- MP69 JÄSENET 120,-  
(JÄSENKORTTI ESITETTÄVÄ)  
- MUUT 140,-  
SIS. TELTTAPAIKAN, LOUNAAN (LA),  
AAMUPALAN (SU), JA RMK:n TARJOA-  
MAT TULOKAHVIT.



huom!  
SISÄMAJOITUSTILAA EI OLE!

SEN SIJAAN ALUEELLA ON:  
\* UIMARANTA  
\* 2 TELTTASAUNAA  
\* KONTIOKAHVILA (230m<sup>2</sup>)  
\* KONTIOPUB (400m<sup>2</sup>)  
JA "TERASSI" (n 4000m<sup>2</sup>)  
- JÄRVEN RANASSA  
\* "JUHLASALI" (580m<sup>2</sup>)  
\* KONTIOKIOSKI  
\* KONTIOSHOP



OHJELMASSA mm:  
\* KONTIOIDEN JAKO  
\* BÄNDI  
- EHKÄ KAKSIKIN  
\* TRAKTORINVETO-  
KILPAILU  
\* RANNALTA-  
ONKIMISKILPAILU  
(ONGET MUKAAN)  
\* RETKI

Järjestää:  
MP69 ry ja  
Raahen Moottorikerho ry

Lisätietoja:  
Raino Ranta-Eskola  
050-557 3023

**KONTIO ON KESÄN KOHOKOHTA!**

# Motoristi



Nro 3 Kesäuu 1997. 28. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.  
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.  
Painopaikka: Tekstitaso Oy & Offset, Tampere 1997  
Ilmoitushinnat: koko sivu 1000 mk, 1/2 sivua 550 mk

## Hallitus

### Puheenjohtaja

Hannu Hoskari  
Annalundintie  
07110 HINTHAARA  
Puh k. (019) 545440  
Matka (040) 5576969  
Email: hossi@sci.fi

### Varapuheenjohtaja

Toni Korppi  
Lautamiehentie 9 A 9  
01510 VANTAA  
Puh. k. (09) 8274878  
Matka (040) 5216969  
E-mail: toni.korppi@sci.fi

### Sihteeri

Jarmo Lottanen  
Vaasankatu 8A11  
00500 HELSINKI  
Puh. k. (040) 5449513  
Fax t. 0204504889  
E-mail:  
jarmo.lottanen@neste.com

### Kassanhoitaja

Raine Honkanen  
Fallkullantie 1—3 F 78  
00730 HELSINKI  
Puh. k. (09) 346 4264

### Kerhoisäntä

Jussi Vanha-Aho  
Risujoentie 92  
63400 ALAVUS AS.  
Puh. k. (06) 5120 281  
Fax. (06) 5120 822

### Päätöimittaja

Arttu Kotilainen  
Arkkitehdink. 26B18  
33720 TAMPERE  
Puh. k. (03) 3176969  
Matka (040) 5409291  
E-mail:  
arttu.kotilainen@cc.tut.fi

## Varajäsenet

### Koulutusvastaava

Tony Lind  
Harjutie 15 A 5  
33430 VUORENTAUSTA  
Puh. k. (03) 3481226  
Matka (0400) 558922

### NMR-vastaava

Taneli Harmaala  
Kochsgade 11  
DK 5000 ODENSEE C  
DENMARK

### Aluetoimintavastaava

Antti Jutila  
Kivimäentie 44  
60550 NURMO  
Puh. k. (06) 412 7742

### Nuorisovastaava

Tiia Tylli  
Vainiontie 14  
35600 HALLI  
Puh. k. (03) 5320693

### Motoristin toimitussihteeri

Kirsi Honkala  
Matti Tapion katu 1 A 2  
33720 TAMPERE  
Puh. k. (03) 3185301  
E-mail:  
kirsi.honkala@cc.tut.fi

### Kerhotavaramyynti

Asko Vesinen  
Yläkaskentie 8 L 56  
00730 HELSINKI  
Puh. k. (09) 3463303  
Puh. t. (09) 75271902  
Fax t. (09) 75271327

## Moottoripyöräkerho 69 r.y.

### Osoite

PI 69  
00691 HELSINKI

### Jäsenmaksutili

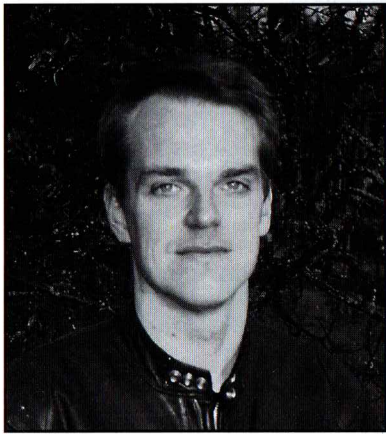
MERITA Hervanta  
224318-12479

### Postisiirtotili

800013-1427226

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

[mp69@sci.fi](mailto:mp69@sci.fi)



## Puheenjohtajan palsta

### Juhlsta juhlaan.

Kevät ja kesä on monenlaisten juhlien aikaa. Vietetään ylioppilasjuhlia ja häitä. Meillä viimeksi vietettiin lapsemme ristiäisiä, joka tuntui varsin suurelta juhlalta. Yleisemminkin motoristien juhlakausi on alkanut. Rallikalenteria vilkaistessa voi huomata, että jo toukokuun puolelta alkaen joka viikonlopulle löytyy halukkaille tapahtumia, ja kesäkuun puolelle tultaessa tarjonta vain kasvaa.

Sunnuntaina 25. toukokuuta vietettiin juhlallista 20. Kirkkopyhää. Nuijamaalle kokoontunut motoristijoukko vietti pyhäpäivää Kirkkopyhän alullepanijaa, nyttemmin jo ajasta ikuisuuteen siirtynyttä, Raimo "Pappa" Teittoa muistellen. Paitsi, että Raimo loi kerhollemme vuonna 1978 uuden Kirkkopyhä-tapahtuman, hän oli muutoinkin aktiivisesti osallistumassa kerhomme toimintaan

ja vaikuttamassa sen historian syntyyn. Tämän vuoden Kirkkopyhän järjestelyistä kuuluu suurkiitos Kouvolaan Voutilaisen perheelle, ja Nuijamaan seurakunnalle.

Viikkoa ennen Kirkkopyhää kokoontui puolensataa sellaista motoristia, jotka ovat tunnustaneet ja myös tunnustaneet tietoisesti tarpeensa pysyä jatkossakin juhlijoiden joukossa, harjoittelemaan hengissäsäilymisen perusoppeja Motoristi Survivalille. Tänä vuonna oli tarjolla paitsi uusia opetus-menetelmiä ja ajoreittejä, myös uusi paikka majoittautumiseen ja teoriaosuuksien pitämiseen.

Osallistujia saapui eri puolilta Suomea. Myös hyvin eri tyyppisten ajokkien kuljettajat olivat liikkeellä, mikä mukavana seikkana mainittakoon. Tuntui, kuin olisi eletty jonkinlaista nousukautta laman jälkeen. Niin lukumääräisesti, kuin muullakin tavalla.

### Kontio -97

Kokoontumisajokalenteria tarkasteltaessa, ja juhlista puhuttaessa, ei voida Kontiorallia kovin herkästi sivuttaa. Tuon kuus'ysiläisten ja varmasti monien muidenkin kesän suurimman motoristi-juhlan kohtalohan oli tänä vuonna pitkään vaakalaudalla. Edellisen asiaa käsitelleen pj:n palstan ilmentyttyä Motoristissa, allekirjoittanut sai muutamia puhelinsoittoja, joissa tiedusteltiin asioiden tarkempaa senhetkistä laitaa. Toisilla soittajilla oli valmiimpia ajatusmalleja ongelman pois päiväjärjestyksestä hoitamiseksi, toiset yleisemmin huolissaan Kontion kohtalosta. Joku lähestyi asiaa ajatuksella "Täytyykö tässä vanhan vielä ruveta hommiin?"

Kaikki soittajat olivat kuitenkin yhdestä asiasta selkeän yksimielisiä. Kontio on järjestettävä keinolla ja tavalla millä hyvänsä.

Eräs soittajista oli Raahen Moottorikerhon Olli Nylander. Heidän kanssaan eri vaiheissa käytyjen keskustelujen ja neuvottelujen jälkeen RMK päätti ottaa Kontio 97:n harteilleen. Tällä hetkellä, seurattuani jo jonkin aikaa Ollin ja rallipäälliköksi valitun Raino Ranta-Eskolan kautta RMK:n toimia tapahtuman järjestämiseksi, en voi

muuta kun ihailia sitä oma-aloitteisuutta ja tarmokuutta, jolla asioita on eteenpäin viety. Lyhyt aika kaikkien asioiden hoitamiseen ei yleensä mitenkään ole asioiden kululle eduksi, mutta Raahelaisia se ei ilmeisesti pelottanut.

Käydyt puhelinkeskustelut olivat jokainen monellakin tapaa hedelmällisiä. Niissä keskusteltiin paitsi tapahtumien järjestämisen merkityksestä, laajemminkin MP69:n statuksesta ja toimimisen ja toimimattomuuden periaatteista. Tällaiset jäsenistön kanssa käydyt "linjakeskustelut" antavat itselleni vahvistusta horjuvaan uskooni tehdyn työn merkityksestä. Soittojen myötä saatiin myös toivottavasti karotettua yksi uusi Kontiojärjestäjä. Kiitos kaikille soittajille.

Tällaisin ajatuksin tällä kerralla. Huomioitthän Kontioilmoituksesta rallimaksun suorittamisen vasta kontrollissa ja, että jäsenhintaan pääsee vain jäsenkorttia tai vastaavaa dokumenttia esittämällä.

Hyvää Kontiomatkaa kaikille

Hannu



# MOTORISTIT SELVISIVÄT SURVIVALILTA

*MP69:n vuotuinen pääkoulutustapahtuma on taas tullut ja mennyt. Motoristi Survival kokosi Juupajoen Sammalniemeen 17.-18.5. noin 45 opinhaluista motoristia. Uudistusten tielle oli lähdetty paikanvalinnan ja teoriaopetuksen muutoksilla. Vanha tuttu vesisade kohdattiin onneksi vasta kotiinlähdön kynnyksellä sunnuntaina.*

Jo useana aikaisempana vuotena Motoristi Survival on pitänyt tukikohdanaan Juupajoen naapurikunnan Kuoreveden puolelta löytyvää Särkilahden entistä pappilaa. Paikka on luonnonkaunis ja majoitustiloiltaan runsas. Valitettavasti toukokuulla on usein vielä vilpoista eikä sateessa kastuneita ajovarusteita oikein ole saatu kuivateltua liki lämmittämättömässä Särkilahdesa. Koulutusvastaava Tony Lind teki irtioton ja vuokrasi kurssille majoitus- ja teoriaopetustilat Sammalniemestä. Siellä jouduttiin nukkumaan kylki kyljessä, mutta vastapainoksi teoriatunnit ja ruokailut saatiin hoidettua samassa pihapiirissä. Näin säästettiin siirtymiin tuhraantuvaa aikaa. Ajoharjoitusradat rakennettiin edelleen Hallin lentokentän huoltotielle Ilmavoimien teknillisen koulun hyväksynnän turvin.

Teoriaopetus kaksipäiväisen kurssin aamuina on usein tuntunut turruttavalta. Nuokkuvat oppilaat eivät ole kouluttajankaan mieleen, joten ajami-

seensa akateemisesti suhtautuvan Risto Kaivolain talven aikana suunnittelemaa ryhmätyöharjoitusta päätettiin kokeilla heti alkajaisiksi. Tehtävän ideana oli saada kurssilaiset itse miettimään omaa ajotapaansa ja jopa löytämään parantamisen varaa riskien kartoituksen avulla. Tämä tehtävä sai melko positiivista palautetta osallistujilta. Sunnuntaipäivä vedettiin käänteisessä järjestyksessä ja heti aamusta lähdettiin ajoharjoituksiin. Saatiinpa samalla unihiekat ravisteltua silmistä pois.

Hallin lentokentän ja Sammalniemen lomakylän välillä on huima valikoima isoja ja pieniä sorateitä. Niitä käytettiin siirtymiin aivan tarkoituksella, jotta soralla ajamiseen arkaillen tai kriittisesti suhtautuvatkin saataisiin tutustumaan erilaiseen elementtiin. Suomessahan on jokaisen jossain vaiheessa ajettava soratietä ja sen voi tehdä myös taitaen. Samaa mieltä oli myös valtaosa kurssipalautetta jättäneistä.

Motoristi Survivalia pyritään jatkuvasti kehittämään. Talvisin kouluttajat kokoontuvat miettimään uutta sisältöä tunneille ja myös kritisoimaan omia suorituksiaan menneen kauden kurseilla. Tavoitteena on ollut pysyä kehityksen kärjessä ja hyvällä omallatunnonalla MP69:n kouluttajat voivat sanoa Motoristi Survivalin olevan harppauksen Liikenneturvan perinteistä Ennakoivan ajon kurssia edellä. Vahinko vain, ettei Liikenneturva aina ole halunnut suhtautua kehityspyrkimykseen yhtäläisellä innostuksella.

Toukokuulla pidettävä kurssi ei ole ainoa mahdollisuus päästä nauttimaan laadukkaasta jatkokoulutuksesta.

MP69:n kouluttajat käyvät useina viikonloppuina pitämässä räätälöityjä Motoristi Survival-kursseja myös paikallisille kerhoille. Usein on juohevampaa viedä muutama kouluttaja ison kurssilaisryhmän luo kuin päinvastoin. Koulutusvastaava antaa mielellään lisätietoja tulevista kurseista.

Koulutuksen ytimen kiteytti ensi kertaa mukana ollut Veijo Änäkäinen näin: "Kannattaa opetella hallitsemaan pyörä ja omat taitonsa sekä opetella ennakoimaan liikennetilanteita ennemmin kuin sattuu jotain vakavampaa. Pyörässä kun ei ole suojaavaa koria eikä kipuja lievitä yhtään se jos vastapuoli oli *syyllinen*".



Kurssi koolla ajoharjoitusnäyttöjä seuraamassa.

# Kaadoin moottoripyörän japanilaisessa inssissä

(käskystä kylläkin)

*Eli tarina siitä, miten Japanissa saadaan mainetta ja kunniaa, ja oikeus ison moottoripyörän ajamiseen.*

Olen nyt ollut noin vuoden verran Tokiossa, ja vihdoinkin saamassa aikaiseksi verovapaan moottoripyörän hankintaa.

Japanin lain mukaan yli 400-kuutiouisilla ajavat vain kuninkaas, keisarit ja jumalat. Tämä juontanee siitä, kun kansan keskipituus on ollut todella pieni, ja nykyäänkin liharuoistaan huolimatta paikallisia ei voi liian tukevatekoisiksi sanoa; poikkeuksena tietysti sumopainijat. Tästä syystä isoille moottoripyörille on laadittu kattava ja laaja käsittelykoe, jolla viranomaiset varmistavat ajokortinhaltijan olevan soveltuva jopa Gold Wingin tai Harley'n puikoihin.

Tästä myös seuraa, että vaikka kansainväliseen ajokorttiin on merkitty ajoneuvoluokka moottoripyörät, sillä ei saa ajaa yli nelisataista Japanissa. Lisäksi lainsäätäjä on tehnyt fiksun rahankeruukeinon valtiolle: Kansainvälisellä ajokortilla täällä saa ajaa maksimissaan vuoden. Eli, vaikka uudistaisit kansainvälisen kortin joka vuosi, niin jos viisumissa maahantulopäivä on yli vuoden takana, kansainvälinen kortti ei enää kelpaa.



Monet poliisit eivät näitä sääntöjä tiedä, joten kansainvälisellä kortilla yleensä ratsiat ja pienet ylinopeuskot selviää, vaikka ajaisi isoakin pyörää. Mutta jos vaikka onnettomuus sattuu, niin ihan oikea ajolupakin olisi hyvä olla olemassa.

Nyt itselläni oli tulossa vuosi tässä maassa täyteen, joten piti hankkia se paikallinen ajokortti. Pyysin osastomme sihteeriä soittamaan ohjeita ajokorttitoimistosta, mitä vaaditaan japanilaisen ajokortin saamiseksi.

Jos omistaa ajokortin, joka on ollut vähintään kolme kuukautta voimassa omassa maassa, riittää sen virallinen käännös ja tukku rahaa. Yli nelisataisten moottoripyörien korttiin tarvitaan lisäksi ajokoe, joka suoritetaan isolla

pyörällä. Se kuulemma on ulkomaalaiselle lähes mahdoton, kun paikallisetkin käyvät siinä ajokokeessa keskimäärin viisitoista kertaa, ja koska ne pyörät on niin isoja ja vaarallisia...

Ensin lähetettiin ajokortin kopiot JAF:iin (Japan Automobile Federation) eli paikalliseen Autoliittoon. Kahden viikon päästä sieltä tuli postissa virallinen käännös, johon oli käännetty kaikki mahdollinen ajokortista. Myös teksti: nopeusrajoitus 80 km/h 20.2.1986 asti, ei koske moottoripyörää.

Ajokorttitoimistossa tyttö lasin takana kysyi, mitä haluan ajaa Japanissa, kun ajokortissani lukee kuorma-autot, henkilöautot ja moottoripyörät.

-Kuorma-autoako ?

Se tuli niin epäluuloisella äänellä tiskin takaa, että sanoin sitten vain henkilöautot ja moottoripyörät.

Siihen tyttö kommentoi, että OK: Henkilöautot, ja moottoripyörät 400 kuuti-oon asti.

Tähän vastasin: Tarkoitin kyllä MOOTTORIPYÖRÄT... Kaikki moottoripyörät.

-Mu-mutta sitten täytyy ajaa se testi...

-Niin, entä sitten,

-Niin se täytyy ajaa se testi, ISOLLA pyörällä.

-Niin, sitten ajetaan se testi.

-Öh..

Pari kaveria meidän toimistolta oli kanssa mukana, mutta hakivat vain auton ajokorttia. Niinpä loikimme tiskiltä toiselle makselemaan leimaveron ja näöntarkastukseen, takaisin tämän tytön luojne. Viiden tiskin jälkeen tiemme erosivat, kun kaverit lähtivät valokuvaan ja minä varaamaan aikaa käsittely- ja ajokokeeseen.

Sopiva aika löytyi puolentoista viikon päähän. Sain mukaani kartan, miten ajotestireitti menee ja mitä siinä pitää tehdä. Sain myös listan virheistä, jotka aiheuttavat hylkäämisen.

Puolitoista viikkoa perhosiavatsassa, vaikka koe näytti kaikinpuolin läpihuutojutulta. Mutta jos kerran paikalliset ajokoulunkin jälkeen käyvät siinä kymmenenkin kertaa, niin pakko siinä on olla joku knoppi...

Pelätty ajokoepäivä koitti. Satoi kuin aisaa, ja inssisetä ei puhunut sanaakaan muuta kieltä kuin japania, joten siinä sitten heiluteltiin käsiä, ja yritettiin kommunikoida, mitä pitää tehdä. Totesin itselleni, että hyvin alkaa...

## Ajokoe

Ensin oli "kylmä" koe. Inssi vetäisi seiskapuolikkaan poliisihondan keskituelle. Seurasin mitä muut tekivät, koska heillä oli kokemusta useista aikaisemmista kerroista.

Pyörä piti ensin pudottaa tuelta alas ja taluttaa sitä kahdeksikko. Sitten inssin avustuksella se laskettiin oikealle kyljelleen. Siitä se piti nostaa pystyyn, nousta oikealta puolelta satulaan, vasemmalta pois, ja nykäistä pyörä vielä takaisin keskituelle.

Monella pienikokoisella japanilaisella jo tässä vaiheessa nousee seinä pystyyn, kun pyörää ei vaan jaksaa nostaa pystyyn tai keskituelle. Testipyörässä oli painopiste alempana kuin entisessä Super Teneressäni, eikä se edes ollut kaatunut sammaleiseen kalliorinteeseen sarvet alapäin, joten mikä sen kanssa oli jumpatessa.

Sitten seurasi ajotesti. Täällä ajotestit ajetaan "lasten liikennepuistossa"

eli suljetulla muutaman pikkukorttelin kokoisella ajoalueella, jossa on ihan oikeat liikennevalotkin.

Reput tulee, jos ei pysähdy missä pitäisi, vilkuttaa liian myöhään, ajaa metrinkin vastaantulevan kaistalla tai ei tunne paikallisia sumean logiikan liikennevaloja.

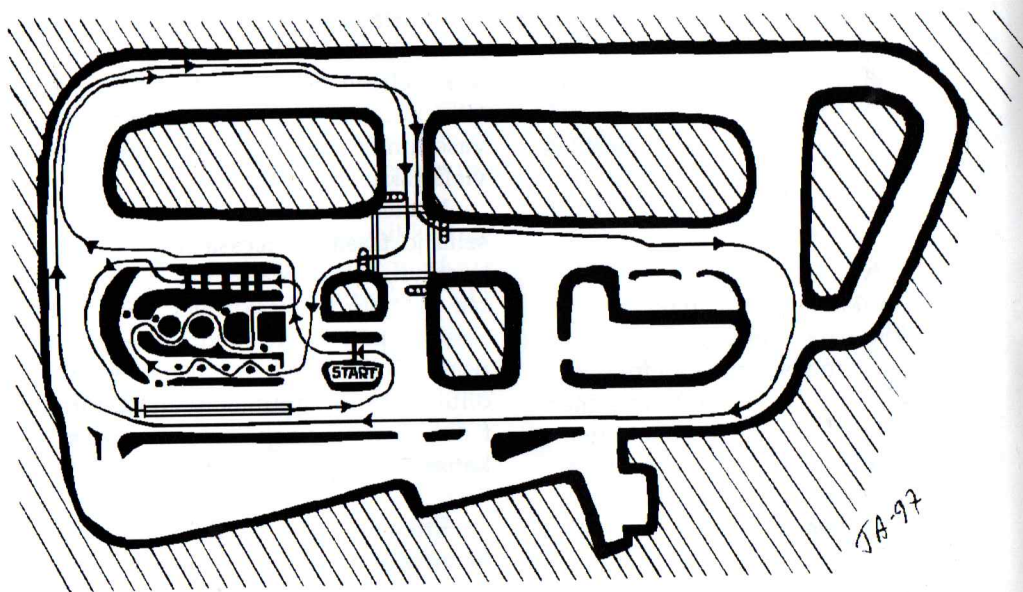
Reittiin kuului T-risteys juuresta vasempaan ja oikeaan. Ensin yksikaistaiselta, sitten kaksikaistaiselta tieltä. Liikennevaloista piti kääntyä vasempaan ja oikeaan, ja ajaa vielä pari muuta risteystä ja pakollista pysähtymistä, ja siinä kaikki.

Liikennevaloilta käännettiin suoraan käsittelykokeeseen. Ensin pujoteltiin yhteen suuntaan kuusi keilaa, keilaväli noin kolme-neljä metriä. Sitten tehtiin jyrkkä ahdas 180 asteen mutka, ja ajettiin kolmerekäinen "kahdeksikko" yhteen suuntaan läpi. Sitten

ahdas 90 asteen vasen ja samanlainen oikea. Sitten U-käännös ja tikapuut. Nämä "tikapuut" ovat kuin 10 metriä pitkät, maahan kaadetut tikapuut, jossa "askelmat" ovat rautaplootusta taitettuja kupruja puolen-puolentoista metrin päässä toisistaan. Kuvaavat jonkun sortin monikiskoisen tasoristeyksen ylittämistä. Se piti ajaa seisaaltaan. Lopuksi vielä pari knoppimutkaa "tiellä", ja 20 metrin n. kuusi tuumaa leveä "lankku" (rautaa, nousurampit päissä) jossa piti kuluttaa 10 sekuntia.

Sitten kuulin ainoan englanninkielisen sanan koko aikana inssin suusta: "Pass".

Siinä se oli, pelätty testi kerrasta läpi ja kortti taskuun. Ei mitään knoppeja. Kokeeseen mennessä jo ajattelin, että jos ei ennakoivan ajon kouluttaja läpäise testiä, joka on



vaatimuksena kaikille täällä ajaville ison pyörän kuskeille, niin ei ihme, jos täältä

Japanista niitä Haradoita ja Aokeja RR:n mestaruussarjaan sikiää.

Pyörä, jolla ajokoe tehtiin, oli kieltämättä aavistuksen epäkiitollinen käsittelypyörä: Yamaha FZX 750, jossa FZ:oilte tyypillinen on-off kaasua ja moottorijarru on yhdistetty cruiserin ajogeometriaan. Homman luonteeseen kuului tietysti, että siihen testipyörään ei saanut edes koskea ennen testiä.

Tilastot kertovat, että tuon testin läpäisyprosentti on 10-20, ja keskimääräinen kurssinkin käynyt mopokokeilas yrittää sitä 15 kertaa. Mistä tämä johtuu, sitä en ymmärrä. Moottoripyöräkurssi käsittää yli kolmekymmentä tunnin ajokertaa, ja kaikilla autokouluilla on omalla harjoitusalueellaan samanlainen liikennepuisto ja vastaavat käsittelyharjoitusradat. Tästä voimme vain päätellä jotain opetuksen tasosta, opettajien vastuuntunnosta ja paikallisten motoristien asenteista.

Samaan aikaan kokeessa kanssani oli yksi vietnamilainen, joka oli yrittänyt jo kolme kertaa 400-kuutioisen korttia. Nyt hän ajoi 250-kuutioisen kortin, kun siinä ei tarvinnut pujotella...

Niin, piti vielä mainitsemiä niistä sumean logiikan liikennevaloista...

Ensimmäkin valot on yleensä piilotettu liikenteen yläpuolelle jonnekin risteyksen toiselle puolelle. Jos kyseessä on vaikka viiden tien risteys, saatat nähdä kolmet rinnakkaiset valot edessäsi. Arvaa siinä, mitä käytät.

Valot ovat punaiset... Tulet risteykseen. Valot vaihtuvat keltaisiksi, sitten takaisin punaisiksi. Jossain lähistöllä syttyy vihreä nuoli jonnekin. Nuolen suuntaan voi siis mennä. Seuraavassa hetkessä valot muuttuvat keltaisiksi, ja taas punaisiksi, mutta punainen vilkkuu. Nyt taas nuolen suuntaan saa mennä, muualle kai saa yrittää, kun noudattaa äärimmäistä varovaisuutta, ja punaisen vilkkuessa on voimassa pakollinen pysähtyminen. Sitten vilautetaan taas keltaista, ja punainen kiinteä palaa yksin. Jos tässä vaiheessa olet vielä risteyksessä, olet todennäköisesti jättänyt huomaamatta jonkun nuolen. On olemassa myös meikäläisittäin "normaaleja" liikennevaloja, mutta joissain liikennevaloissa ei ole vihreää ollenkaan. On vain punainen, keltainen ja vilkkuva punainen.

Motoristeja ajatellen mielenkiintoinen piirre liikenteessä on pysäytysviivan etupuolella oleva pari-kolme metriä pitkä alue, johon on maalattu yleensä kanji-kirjaimet ni-rin-sha, jotka tarkoittavat kaksipyöräistä. Kun jonot seisovat, pyörät ajelevat autojonojen välistä riviin tälle vyöhykkeelle, ja valojen vaihtuessa pakenevat alta pois...

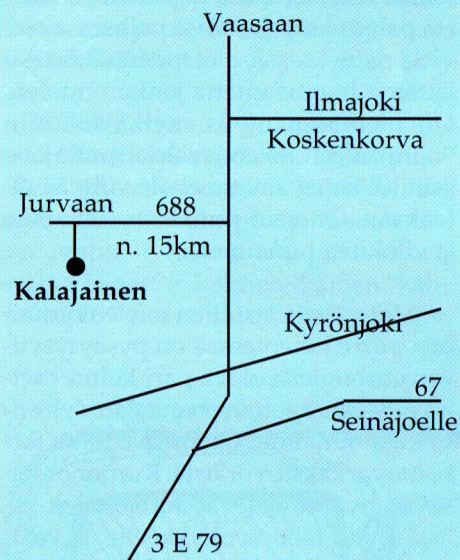
Sellaista raportoi Japanin kirjeenvaihtajanne

Tero Ahlqvist

# PERHERALLI 1997

Ilmajoki / Kalaisten leirikeskus

8.-10.8. 1997



Perheralli alkaa perjantaina 8.8.1997 klo 16 ja päättyy sunnustaina n. klo. 15.

Osallistumismaksu on 100 mk/ kypärä/ alle 12v. 50mk/alle 4v. ilmaiseksi.

Ja tähän hintaan sisältyy:

Majoitus joko sisällä tai pihalla (omassa teltassa), saunat. Ateria lauantaina.

Perheestä ainakin yhden tul-tava moottoripyörällä.

Huoneiden varaus ja lisätiedot:  
Erkki Pirilä puh. 06-4246 884

# VIKING LINE

SOPIMUS/MP6997/FVDÄCK

26.5.97 — 31.12.97

MATKAT RUOTSIIN MP 69:n ja Viking Linen välillä on tehty seuraava sopimus:

Reitti 1

TURKU—TUKHOLMA—TURKU

Reitti 2

TURKU—KAPELLSKÄR—TURKU

Sopimuksen mukainen etu voimassa ainoastaan 16.6.—17.8.1997.

Matkustajamäärä

Varauksen mukaan

Matkustuspäivät

Sunnuntai-Torstai

Hinta

- henkilöliput veloituksetta reitti matkoilla, kun varataan hyttipaikka/henkilö (muutoin henkilöliput voimassaolevan hinnaston mukaan)
- ajoneuvot voimassaolevan hinnaston mukaan.
- hytit voimassaolevan hinnaston mukaan.
- ateriat voimassaolevan hinnaston mukaan.

Varaukset

Viking Line, Turku, myyntipalvelu (02) 333 1331 tai telefax (02) 333 1317

HUOM!

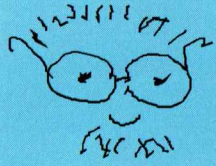
Varattaessa on ilmoitettava viitetiedot sopimuksesta:

MP6997 ja varauskoodi FVDÄCK.

Lisäksi on ilmoitettava matkustajarekisteritiedot kaikista matkustajista (nimi, ikä tai syntymäaika sekä sukupuoli ja kansalaisuus).

Lippujen lunastus

Liput lunastetaan käteisellä Viking Linen matkamyymlöistä lähdön yhteydessä.



# Ripa

## Kevät keikkuen

Joskus tuntuu, että kaikella sitten on jokin salattu logiikka. Viikkoa ennen pyörän vakuutuksen alkua toin ajokamat töihin, jossa talvisäilytän pyörääkin. Seuraavana aamuna olikin sitten pakkasta kymmenen astetta. Sinä aamuna kun vakuutuksen voimassa-olo alkoi, oli edelleen pakkasta, mutta vain viisi astetta - sensijaan yöllä satoi toistakymmentä senttiä lunta. Vanhan surmaa, joo. Mutta toivoisin, että sotarikoksiin otettaisiin mukaan useampi kertainen surmaaminen, jotta tuohon hommaan saataisiin edes joku kohtuus. Tosin lumisade voi johtua myös siitä, että olin edellisenä iltana ottanut nastat pois autoni talvirenkaista.

## Tehorajat

Piikkien tehot on sitten rajattu siihen viiteentoista polleen. Asiassa on tietysti monta puolta, mutta ainakin minua hiukan ärsyttää siinä se, kuinka kiltisti, taas kerran, uudistus nieltiin. Ikäänkuin Brysselistä tuleva määräys olisi kaiken järjen ja kritiikin yläpuolella. No, samalla lailla minua potuttaa muun muassa tuo pelleily talvi- ja ke-sääjan kanssa.

On jännää nähdä, vaikuttaako tuo uudistus todella onnettomuuksiin.

Piikkipyörillä sattuu suhteessa melko paljon henkilövahinkoja, mutta tilastollisesti merkittävää aineistomäärää voimme joutua odottamaan muutaman vuoden. Entäs jos muutosta ei tapahdukaan? Saammeko sitten siirtyä takaisin vanhaan systeemiin? Ai miksi ei?

Moni on epäillyt, että tehorajoitus karsii harrastajia. Voi tietysti olla. Itse ajattelen, että ne jotka autokortin saatuaankin jatkavat myös moottoripyöräilyä, tuskin ovat niitä, joille teho on tärkein asia. Nähdäkseni uudistuksella on siis kaikki mahdollisuudet onnistua. Onnistumisena pidän sitä, että kiihkeimmät vinguttajatkaan eivät ihan niin usein riko itseään. Toisaalta harrastajat saavat ajaa sellaisilla moottoripyörillä, joilla liikenteen seassa olo on siedettävää. Siihen tuo 11 kilowattia on kyllä minusta hiukan liian vähän, 15 kW olisi ehkä parempi. Mutta saa nähdä. Eikä minulta kysyty, vaikka olenkin alan asiantuntija - heh.

Omat kommervenkkinsä tuo sitten se väliluokka - jokohan Suomeen aletaan tuomaan kuristussarjoja, joilla saa jonkun raaserin sopimaan tehorajoihin. Luulisi moisen körömpöpon olevan jossain sellainen sekasikiö, että sellaisen joku ihan piruuttaankni hankkii - Super

Blackbird, V-Max tai vaikka möhköKawa kuristettuna!

## Toimittajien tavat

Minua on nyt sitten ainakin kaksi kertaa haastateltu tietämättäni. Onkiel-tämättä hiukan outo tunne törmätä leh-tijuttuihin, joista saa sellaisen kuvan, että olen nimenomaan sanonut toimittajalle jotain. Toisessa ei missään koh-taa edes vihjata, että kyse on tutkimuk-sen pohjalta tehdystä jutusta. Sitaatit on muokattu kirjoittamani tekstin poh-jalta, ja esitetty kuin olisin ne toimitta-jalle päin naamaa sanonut.

Julkinenhan se teksti toki on, eikä kummassakaan jutussa ollut kovin pahoja mokia. Sellaiseksi ei lasketa pik-kutyperyyksiä, kuten että kuolemaan johtaneen onnettomuuden seuraukse-na oli varma kuolema.

Minut on todella helppo tavoittaa. Työnumero on siinä raportissa, jota siteerataan, ja ainakin sihteeri ja kes-kus ovat virka-aikaan aina paikalla, niin ei olisi kait suuri homma ollut soittaa yksi puhelu. Löytyy sähköpos-tiosoite ja www-sivukin, ja tietysti ta-vallinen postiosoite. Toimittajan ensim-äinen ja tärkein ohje kuulemma on, että asiat pitää tarkistaa. Eipä jättänyt vakuuttavaa kuvaa.

No, en aio repiä ajopukuani moises-ta. Mietin vain, kannattaisiko soittaa niille toimittajille, kertoa mistä minut vastaisuudessa tavoittaa, ettei tarttisi turvautua itse keksittyihin sitaatteihin.

## Survival ja Liikenneturva

Tämän kevään Motoristi Surviva-lilla kokeiltiin onnettomuustietojen tut-

kimista ryhmätyönä. Tavoitteena oli saada kurssilaisille selväksi, minkälai-set vaarat todella uhkaavat motoriste-ja. Anoin kokeiluamme rahaa myös Liikenneturvalta, mutta niille rahoille oli parempaakin käyttöä.

Kokeilu onnistui hyvin. Perästä kuuluu, kuten torventekijä sanoi. Jos muualta saatavat kokemukset ovat yhtä myönteisiä, voi olla, että motoristit voivat jo ensi kesänä ostaa kohtuuhin-taan yhden päivän kurssin, johon kuu-luu riskien tunnistamista ja ajoharjoit-teita.

Kokeilu toivoakseni vahvasti sitä työnjakoa, joka näyttää luontojaan muovautuneen Liikenneturhan ja MP69 välille. Liikenneturva huolehtii asennekasvatuksesta ja kehottaa aja-maan hiljempaa ja varovammin. Kuusysi taas kertoo mikä on vaarallista ja opettaa miten säilytään hengissä.

Lehtitiedon mukaan viime vuonna kuoli kuusitoista motoristia. Pelkäs-tään polkupyöräilijöitä menee vuodes-sa seitsemisenkymmentä, joten on sel-vä, ettei Liikenneturva tai kukaan muu-kaan jaksa kovasti innostua motoris-tien turvallisuudesta. Siitä on siis huo-lehdittava itse.

## Juppikassi

Lähtiessäni sinne Survivaliin pak-kasin sellaiseen mustekaloilla kiinnit-tyvän juppikassiin vähän vaatteita, yhden kaljatölkin ja aineiston, jota ryh-mätyössä tarvittiin. Sitten vain kassi kuskin taakse satulaan. Päästyäni Her-vannasta moottoritien rampin päähän tunsin, että kassi putosi. Syyn tajusin myös myös heti: olin unohtanut kiin-nittää sen. No, olin menossa Surviva-



liin, joten ennakkoin tilanteen. En tehnyt äkkijarrutusta, koska joku voisi tulla rampista niskaan. Päätin, salamannopeasti, että ajan seuraavaan liittymään, kierrän ympäri ja haen kassini kaikessa rauhassa.

Senverran harmitti, että ajoin sen viitisen kilometriä mahdollisimman nopeasti. Kun seisoin valoissa, viereen ajoi auto, kuski veivasi ikkunan alas, ja sanoi, että sun kassis roikkuu tuolla. Mitäs minä siinä muuta kuin kiittämään. Yksi mustekalan lonkero oli tarttunut kyydittävän jalkatappiin. Kaikeksi kassi tajusi itsekin, kuinka tärkeä sen sisältö oli

Hämmästyttävästi kesti kotimainen kassikangas, kymppin kolikon kokoisia reikiä parissa kohdassa, vaikka kokonailoniset remmit olivat sulaneet aivan puuroksi. Voimakas palaneen haju tuntui reikien lähellä. Takuuseen ei kuulemma kassi mennyt, joten uuden hankinta on edessä, kunhan niitä yksitään käsityönä valmistuu. Ellen sitten nöyrästi paikkaa tuota uskollista, joka ei halunnut tiukassakaan paikassa luopua hajamielisestä isännästään.

Risto Kaivola

## Markkinat

### MYYDÄÄN!

**Honda Africa Twin 750 -91**  
Sin/pun/valk. Aj 42000km.  
Mukana hälytin, 3 laukkuja,  
kaatumaraudat, keskituki.  
Hinta 45000mk.  
Puh. 09-3745281 / Tapio Selin.

### OSTETAAN!

**Yamaha XJ 900** tai vastaava.  
Puh. 0400-739749 tai  
03-3170699  
**Yamaha FZ, Honda VFR** tai  
vastaava.  
Puh. 03-3176969 / Arttu  
Kotilainen

# 69 SHOP

Poolopaita .....	140
College .....	110
T-paita (musta, harmaa) .....	55
Kontio-95 t-paita .....	55
K-18 -paita .....	55
Lippis .....	60
Rukakuksa .....	95
Motoristi-kansio .....	30
Kangasmerkki .....	25
Iso tarra .....	5
Pieni tarra .....	3
Linssitarra .....	10
Postikortti .....	3
Vuosilaatta (Kontio ja Talviralli) .....	15
Peruslaatta (Kontio ja Talviralli) .....	50
Pyörämerkki (etukäteismaksu) .....	110
Monitoimityökalu .....	80

**69 shop on aina auki, soita ja tilaa!**

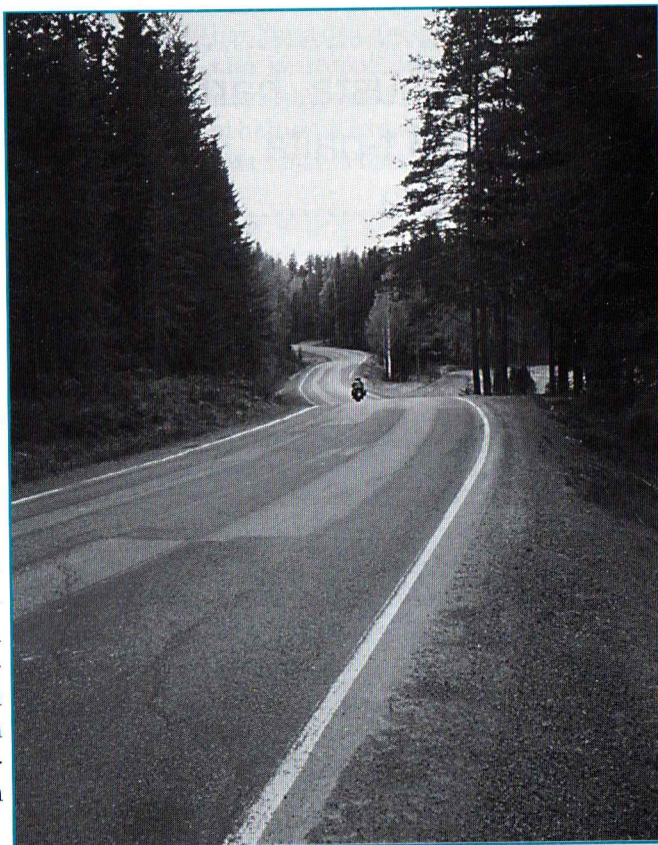
69 Shop  
Yläkaskentie 8 L 56  
00730 HELSINKI  
p. 09 3463303

# SUOMEN PARHAAT MOOTTORIPYÖRÄILYTIET

Tiedätkö tieosuuden joka on erityisen makoisa moottoripyörällä ajettavaksi?  
Haluaisitko kertoa siitä muillekin?

Motoristi-lehti ja MP69:n www-sivut haluavat tietää mahdollisimman monesta motoristeja huvittavasta tiestä. Lukijoiden tehtävänä on etsiä ja ajaa sellaisia pitkin sekä kertoa siitä meille. Motoristi vastaanottaa ja julkaisee ehdotuksia ilomielin. Jos idea on suosittu kootaan ehdotuksista ajantasalla oleva tietokanta www-sivuillemme.

Mukava tiehän voi olla vaikka minkälainen. Soraa tai asfalttia, mutkia tai suurempaa, pääasia on vain, että sitä on hauska ajaa juuri kaksipyöräisellä. Ja voihan maisema tien varrellakin olla erityinen. Ehdotuksia voi lähettää viereisen esimerkin mukaisesti:



Mutkasta mutkaan.

**Tie nro:** 351  
**Mistä mihin:** Hamina - Virojoki  
**GT-kartta:** 3, ruudut R5 - S5  
**Pituus:** Noin 35 km.  
**Miksi suositeltava:** Todella mutkainen ja hyvápintainen asfalttitie  
**Päällyste:** Asfaltti  
**Nopeusrajoitus:** 60 km/h  
**Muuta:** Museotie, joka valitettavasti on myös autoilijoille tuttu

## Huom!

Muistattehan jäsenetumme SRM:ltä

Olemme SRM:n jäsenjärjestö. Se merkitsee jäsenille etuja ja alennuksia hostellimatalla.

### Kotimaassa:

15 markan alennus SRM-hostellien normaaleista majoitushinnoista jäsenkortin esittämällä. Etu koskee myös mukana matkustavia perheenjäseniä.

### Ulkomailla:

Hostelleissa yöpymiseen tarvitaan kansainvälinen hostellikortti. Jäsenet saavat sen 70 mk:n hintaan, kun normaalihinta on 100 markkaa.

Lisätietoja: Marja-Liisa Aho, SRM:n järjestösihteeri.  
Puh. 09-694 0377 Fax. 09-6931349

Onko osoitetietosi ajantasalla?

Jos vastasit myöntävästi, niin kätevin tapa korjata ne on kerhon WWW-sivuilla oleva lomake.

Ovatko jäsenrekisteritietosi muuttuneet?

Myös lehden takana olevaa lomaketta saa käyttää.

## MOTO-OSISTA LÄHTÖÖN KUIN LÄHTÖÖN!

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

Meiltä myös All Right-tuotteet!

# moto osat

Sammonkatu 64, Tampere  
Puh./Fax (03) 2557 444

SHOE • NOLAN • MICHELIN • RUKKA • PENNZOIL

# AJOVARUSTESTANDARDIA NIKKAROITIIN HELSINGISSÄ

Toni Korppi

*Euroopan standardisoimiselimien CEN:in asettama moottoripyöräilijöiden suojavaatetusta pohtiva työryhmä kokoontui Helsingissä 26.-27. toukokuuta. MP69:n ja EMA:n osanottajana paikalla oli ajovarusteet työnsä puolesta hyvin tunteva Antti Korteso. Antin mukaan kokous oli opettavainen, ei kuitenkaan asialistansa ansiosta.*

On ehkä hyvä kerrata mihin ajovarusteiden standardisoinnilla on pyritty. Nykyiselläänhan on olemassa direktiivi erilaisista henkilökohtaisista suojarusteista. Direktiivissä esitetään vaatimuksia eri ammattiryhmien käyttöön tarkoitetuille varusteille. Yhden ammattilaisryhmän muodostavat työkeseen moottoripyörällä ajavat, esimerkiksi poliisit, joiden terveyden vaalimiseen pyritään jokapäiväisen työsuojelun nimissä. Suojavarusteet on tässä direktiivissä jaettu vielä eri suojaustasoihin.

Lisäksi tulee toinen direktiivi, joka antaa ohjeita ja pakkoja eri ryhmille em. suojarusteiden käytöstä. Hyvänä esimerkkinä voitaisiin mainita vaikkapa palomiesten käyttämä kypärä. Motoristien rivissä on paljolti pelätty, että valmis eurostandardi ajovarusteista veisi harrastukseksi ajavat moottoripyöräilijätkin samaan joukkoon.

Standardisoimisasiantuntijoiden tavoitteena on ollut luoda yhtenäinen Euroopassa sovellettava standardi. Näin ajovarusteiden valinta kaupan

tiskillä kävisi nykyistä helpommaksi kuluttajille, siis meille motoristeille. Ajotakin niskasta löytyvä CE-merkki kertoisi vaateen täyttävän selkeät vähimmäisvaatimukset suojaavuuden ja muiden teknisten ominaisuuksien osalta. Työryhmän tehtävänä on ollut määrittää näitä vähimmäisvaatimuksia. Tämänhetkisen käytännön mukaan ajovarustetehtailija voi hakea tuotteisiinsa CE-merkin jonkin yksittäisen maan standardien mukaan. Esimerkiksi Italiassa tämä käy oikein sujuvasti. Harmi vain, ettei Italialainen standardi takaa kummoisiakaan motoristeille tärkeitä ominaisuuksia. Tässä asiassa harmonisointi olisi siis suotavaa.

Standardia valmisteleva työryhmä "CEN TC162 / WG9" on ollut koossa jo seitsemän vuoden ajan. Vuosien kuluessa sen työ on käynyt yhä kaoottisemmaksi. Oman ammatillisen käsityksensä mukaan hyvällä asialla olleet alkuperäiset jäsenet ovat saaneet seuraava motoristien edustajista. Mukana häärää herroja niin FIM:stä, FEM:stä kuin EMA:stakin. Eri osa-alueita on pudotettu standardiehdotuksista pois

ja nyt jäljellä ei enää ole juuri muuta kuin iskusoijausta koskeva osa. Siinä ehdotetaan tietyn testimetodein varmennettavaa vähimmäisiskunvaimennuskykyä ajopuvuissa käytettäville polvi-, lonkka-, kyynär-, olkapää-, yms. iskusoijaimille.

Motoristien toiminta työryhmässä on ollut joidenkin mielestä hyvää, toisten mielestä ei. Käytännön seurauksena on ollut se, ettei eteenpäin päästä millään. Liikenneministeriön tiloissa Helsingissä pidetyssä kokouksessa tuntikaupalla aikaa kului osallistujien äänestysoikeuksien pohtimiseen ja muuhun työjärjestyksen selvittämiseen. Lyhyttä työaikaa leikkasi entisestään isäntänä toimineen Liikenneturvan insinööri Matti Koivurovan haluttomuus jatkaa ensimmäisen päivän työskentelyä kello 18 jälkeen. Vajaan parinsadan markan suuruinen tuntivuokra tiloista olisi kuulemma ollut liian suuri. Mitä

siitä, että valtaosa muista paikallaolijoista kulutti lentomatkoihinsa tuhansia markkoja ja sai mahdollisuuden tehdä työtä vain neljä tuntia.

Lisää hankaluuksia ryhmän työmotivaatiolle tuo alan teollisuuden ja motoristien itse puuhaama päällekkäinen teollisuusstandardi. Se on valmistuksessa syksyksi ja tulee olemaan vastaava kuin työryhmän tekele. Näyttää siltä, että WG9 odottaa liki valmiin iskusoijainosuutensa kanssa mitä tuleman pitää. Kenties se tullaan yhdistämään teollisuusstandardin osaksi. Samalla WG9 joutuu miettimään mikä sen tehtävä enää on. Kykeneekö se tarjoamaan jotakin todellista lisäarvoa kuluttajille vai onko sen tehtävä sinänsä poikkeuksellinen ratkaisu työnsä lopettamisesta tuloksettomana? Tätä varmasti pohditaan seuraavassa kokouksessa Pariisissa 15.-16.12.



**Elokuun Motoristin  
aineston viimeinen  
jättöpäivä on 21.7.1997**

**Muistakaa, että  
julkaistuista jutuista on  
luvassa juttupalkkioita...**

# Experienced Rider Training Symposium

European Parliament, Luxemburg, 30.-31.5.1996

*Moottoripyöräilijöiden jatkokoulutusta on harrastettu Suomessa jo kohta 20 vuotta. Tähän asti koulutusohjelmia kehitettäessä esikuvina ovat olleet Saksalaisten ja Amerikkalaisten vastaavat kurssit. Kun alan ensimmäisestä kansainvälisestä konferenssista tiedotettiin, päätimme mekin olla läsnä katsomassa, onko Suomi jatkokoulutuksen kehitysmää ja mitä meillä on saatavana muilta. Vai olisiko meillä jotain annettavaa kansainvälisille yhteistyökumppaneillemme?*

Konferenssi oli kaksipäiväinen, josta puolitoista päivää kuunneltiin erimaiden edustajien esityksiä heidän jatkokoulutuksensa periaatteista ja saaduista tuloksista. Esityksiä oli Saksasta, USA:sta, Hollannista, Ranskasta, Englannista, Ruotsista ja Luxemburgista. Toisen päivän lopuksi saimme nähdä demonstraatioita näytöistä ja harjoituksista.

Konferenssin järjestelyistä vastasi FIM yhteistyössä Luxemburgin Moottoriunionin kanssa Achilles Damenin johdolla. Avajaisseremonioita kunnioitti läsnäolollaan kokenut motoristi Belgian kuningas Albert II. Hänen ja muutamien muiden merkkihenkilöiden puheiden jälkeen päästiin asiaan.

## Esitykset

Aluksi Dr. Reiner Brendicke kertoi saksalaisesta koulutuksesta. Kurssit ovat yhden päivän mittaisia ja järjestetty perusteellisella saksalaisella järjestelmällisyydellä. Kurssilla käydään läpi tasapainoharjoituksia, slalomharjoitus, jarrutus suoraan ajettaessa, jarrutus

kaarteissa ja väistöharjoitus. Lopuksi on näistä yhdistelty hätätilanneharjoitus. Koulutuksen tavoitteena on saada oppilaat aavistamaan ja välttämään vaaralliset liikennetilanteet sekä niihin joutuessaan myös selviytymään mahdollisimman pienillä vahingoilla - siis kuljettajan riskien alentaminen.

Seuraavaksi moottoripyörän ajajakoulutuksen johtaja Stephen Garets Oregonin yliopistosta USA:sta kertoi Motorcycle Safety Foundation'ista (MSF) ja Team Oregonin toiminnasta. Samat kouluttajat antavat jatkokoulutusta sekä poliiseille että siviileille, joten koulutuksen taso on taattua. Kuten saksalaisillakin kurssit pidetään suljetulla alueella. Oregonin yliopistossa on myös käynnissä tutkimus jatkokoulutuksen vaikutuksesta onnettomuustilastoihin. Lopullisia tuloksia ei vielä ole saatu, mutta alustavasti näyttää koulutuksella olevan onnettomuuksia vähentävä vaikutus.

Ranskalaisten toiminta koulutuksen saralla on melko uutta, koska kursseja on järjestetty vasta vuodesta -95. Vauhdikkaasti käyntiin polkaistusta koulutuksesta oli kertomassa FFM:n puheen-

johtaja Michel Mazeran ja entinen RR-kuljettaja Hervé Duffard. Heidän tavoitteenaan on pysyvä oppimisprosessi, jossa keskitytään sekä ajotekniikkaan että ajon aikana päänupin sisällä tapahtuviin asioihin. Kurssia kuvaa hyvin heidän käyttämänsä ilmaisu "Clever Driving". Ajamisen analysointia varten FFM on kehittänyt erittäin havainnollisen jäsentelyn eri ajotilanteista ja mahdollisista riskeistä niissä. Kurssit järjestetään RR-radalla, jotta niille saadaan houkutelua oppilaita. Samalla taataan opetuksen turvallisuus, kun muuta liikennettä ei ole häiritsemässä. Kustannuspuolikin on heillä hyvin hanskassa, sillä valtio järjestää radat ja vakuutusyhtiöt ja mp-kauppiat antavat sponsoria.

Ensimmäisen päivän päätteeksi kuulumme esityksen naapurimaamme koulutuksen kehityksestä. Ruotsihan on kehittyneimpiä maita mp-koulutuksessa ja siellä on järjestetty kursseja jo vuodesta -73. SMC:n Anders Bruks kertoi aluksi vakavien onnettomuuksien vähentyneen 60 % kurssien ja ajokorttiuudistuksen vuoksi. Nykyisin Ruotsissa on yhä enemmän pyritty siirtämään koulutuksen painopistettä ajotekniikan kehittämisestä ajattelutekniikan kehittämiseen. Aiemmin kuulluissa esitelmissä esiintyneet ajotempuat kuulostivat yht'äkkiä vanhanaikaisilta.

Toisen päivän esitykset aloitti BMF:n koulutussuunnittelija (?) Malcom Palmer, joka kertoi, kuinka alunperin poliiseille tarkoitettu koulutus



on sovellettu myös siviilikäyttöön. Brittien koulutuksessa on nähtävissä pitkät perinteet ja yhteistyö MSF:n kanssa. Toisin kuin monilla muilla mailla kurssit järjestetään liikenteen seassa. Oppilaita houkuttelee vakuutusyhtiöiden antama alennus kurssin käyneille. Myös Brittien koulutus oli hyvin jäsenneiltyä ja sisälsi muistisääntöjä kuten "havainnoi, suunnittele, toimi". Näiden sääntöjen avulla pyritään kuljettaja pitämään jatkuvasti valppaana. Tätä valppautta auttaa myös kurssilla opetettu kommentoiva ajaminen.

Seuraavaksi Marc Pannachi kertoi nuorten kuljettajien koulutuskeskuksesta Luxempurgissa, johon iltapäivällä saimme tutustua.

### Loppukeskustelu

Esitysten jälkeen seurasi vilkasta keskustelua koulutuksen tavoitteista ja menetelmistä. Keskustelun lopuksi todettiin yksimielisesti, että jatkokoulutus

- ei ole ajanhukkaa
- ei houkuttele ajamaan lujempaa
- on paras tapa lisätä kokemusta sekä liikenteen vaaratilanteiden havaitsemisessa että niiden ennustamisessa.

Yksimielisesti totesimme myös kaksi ongelmaa koulutuksessa:

- Kuinka houkutellessa oppilaita kursseille?
- Kuinka rahoittaa kursseja?

### Käytännön harjoitukset

Lopuksi saime tutustua Luxemburgin nuorten kuljettajien ajokoulutuskeskukseen ja siellä eri maiden ajoharjoituksiin. Paljon näimme samaa kuin on omalla Motoristi Survivalillakin viime vuosina kehitetty, mutta löytyi sieltä jotain uutta ja mielenkiintoistakin, jota pääsemme tulevilla kursseilla kokeilemaan.

### Kiitokset

Matka Luxemburgiin täältä Pohjo-lan perukoilta ei ole halpaa millään menetelmällä. Niinpä toivoimme matkaa järjestäessämme, että tämän hankkeen kustannukset olisi voitu jakaa kaikkien moottoripyöräilyn "kattojärjestöjen" kesken. Helpottaahan koulutuksen kehittäminen ja sitä kautta onnettomuuksien vähentäminen meidän kaikkien motoristien tulevaisuutta.

Suurkiitos Liikenneturvalle ja Suomen Moottoripyöräkouluttajille (SMoK r.y.) sekä henkisestä että rahallisesta tuesta. Näin MP69 ei joutunut yksin kantamaan tämän suomalaisen koulutuksen kehittämiseen tarkoitettun matkan kustannuksia

# VI Jögevatreffen 01.-03.8.1997

#### Järjestäjä:

Eesti Motomatkajate Klubi (EMMK) ja EMF:n matkamoottoripyöräjaosto

#### Paikka:

Viro, Jögevan maakunta, Kuremaa. Tallinasta Jögevalle 156 km. Tapah-tumapaikka ent. Kuremaan kartano ja sen puistoalue järven rannalla.

#### Luonne:

Viron suurin kansainvälinen mp-kokoontumisajo; vuosittain n. 600 osanottajaa n. 10 eri maasta.

#### Osanottomaksu:

300 EEK (n. 115 FIM), sis. teltpaikan, saunan, 4 ruokailua, sekä runsaan kulttuuriohjelman.

#### Ohjelma:

Bändit, kilpailut, mp-kulkue Jögevalle, jossa folk-show ja konsertti, parkintojen jako jne. Ohjelmaa myös perjantapäivällä.

#### Sisämajoitus:

200 majoituspaikkaa 60 EEK/hlö/yö (n. 23 FIM) sis. liinavaatteet. Varaukset Kaijalle puh. +372-7-405129 (autom. vastaaja) tai e-mail: kaija@ut.ee. Varauksen yhteydessä ilmoita nimesi, yhteystietosi, montako tulee, huonetoivomuksesi (2-4 hh) sekä tulo/lähtöaika (to,pe/su,ma)

#### Muuta:

Ilmoittautuminen paikan päällä. Opasteet Pöltsamaalta lähtien. Paikan päällä uimaranta, saunat, kioskeja, baarit jne.

#### Lisätietoja:

Igor Ellison +372-5-253989 (kännykkä)

Raido Remmelg +372-2-511135

Urmas Kauniste +372-2-439336

# TERE TULEMAST!

# Mielipide! Mielipide!

Kirjoitus "monikansallisessa mp-lehdessä" keväällä 1997, oli otsikoitu seuraavasti: **Motoristin sudenkuoppa vai mahdollisuus edulliseen moottoripyöräkauppaan?**

Itseasiassa moottoripyöräkauppa lienee edullinen vain kauppiaille! Asiakkaan onkin sitten valittava, haluaako maksaa ryöstöverotuksen lisäksi vielä ylimääräisiä tukiaisia kauppiaille, vai tekeekö vähemmän epäedullisen kaupan ostamalla "harmaan" pyörän. Samalla voi aiheuttaa myös "viralliselle" maahantuojalle hinnoittelupaineita Ruotsin malliin. Nämä hinnanalennuspaineet ovat sitten nähtävissä hinnastoissa sekä luettavissa manipuloivina kirjoituksina, esimerkiksi Moto-Suomessa, jossa julkaistussa mainoksessa oli edellisen, harmaatuontia käsitelleen kirjoituksen referaatti. "Provisio" mainoksessa referoidusta kirjoituksesta on kyllä edelleen saamatta. Haluan silti kommentoida monikansallisessa moottoripyörälehdessä ollutta **Raikku Granlundin** kirjoitusta.

Itsekehua harrastaakseni, voin mainita, että minullakin on yli 25 vuoden kokemus moottoripyöräalalta, vaikkakin vain kuluttajana. Mutta eipä ole Raikkukaan tainnut ostaa yksityishenkilönä itselleen, omaan käyttöön montaakaan uutta moottoripyörää? Muuten ei ole nimittäin selitettävissä, ettei esimerkiksi 15.000 markan hinna-

hänen mielestään tee "harmaasta" pyörästä **huomattavasti edullisempaa**. Tällaiselle tavalliselle palkkatyöläiselle se merkitsee kuitenkin reilusti kahden kuukauden nettopalkan jäämistä "omaan plakkariin"!

**Ylivuotisuus** ei ole ainoastaan "harmaiden" pyörien ominaisuus, sillä ovathan niitä myyneet "virallisetkin" piirimyyjät. Lisäksi, myös "harmaita" on myyty - kenties maahantuojan tietämättä? - myös virallisten piirimyyjien toimesta. Siinä voikin piillä se mainittu sudenkuoppa, jos asiakas ei tiedostakaan ostavansa "harmaata", joka tulisi saada edullisemmin, kuin "virallinen"... **Eikä siitä maahantuojasta todellakaan tule mitään merkintää rekisteriotteeseen**, eihän otteessa ole edes sellaista kohtaa! Eikä autorekisterikeskuksen intresseihin voi mitenkään kuulua sellaisen asian merkitseminen ja tiedoston ylläpitäminen siitä, kuka minkäkin pyörän on maahamme tullannut. Suomeksi sanottuna tämä merkitsee sitä, **ETTEI HARMAATUOTUA PYSTY TUNNISTAMAAN MITENKÄÄN!**

Mitä taas tulee niihin **ikäviin yllätyksiin huoltojen ja korjausten yhteydessä**: Sen jokainen huoltoja teettävä motoristi tietää, ettei halpaa huoltoa ole olemassakaan. Eikä varaosia ole "kenelläkään" hyllyssä, XJ900:n neula-venttiileitä odoteltiin yli puoli vuotta... eikä uutena ostettuun GPZ: aan löyty-

nyt kauppiaan hyllystä huollossa tarvittua öljynsuodatinta, onhan se niin arvokas ja huonosti menevä artikkeli! Silloin oli turvaututtava tarvikesuodattimeen, joka sitten "purskauttikin" öljyt buutseille ja... No, se on jo ihan eri tarinaa!

Kannattaisikohan "virallisten" maahantuojien matkia Ruotsin mallia ja tarkistaa hintojaan alaspäin. Se toimi-

nee nimittäin paremmin, kuin totuutta vääristelevät kirjoitukset lehdissä! Samoin kannattaisi harkita, että ottaisivat edes huollot ja korjaukset tehtäväkseen, jos eivät kerran pysty uusien pyörien myyntihinnoilla kilpailemaan!

Kaunista kevään jatkoa kaikille motoristeille ja **totuudessa pitäytyville** kauppiaille toivottaa

Pekka Lankinen

# Mielipide! Mielipide!

Motoristi-kerholehti on aivan ok. **Mutta!** Nykyisin juttujen kirjoittajat jättävät jostain kumman syystä kuvien kuvatekstit pois, miksi? Kuvateksti on mielestäni aivan olennainen osa juttua. Siitä selvenee, missä kuljetaan ja osalltataan se myös elävöittää paikkaa. Toimitussihteeri tai taittaja tuskin jättää kuvatekstejä pois jos ne on kuvien taakse tai tekstiin kirjoitettu.

Jotenkin tämä Pirkanmaan, Tampereen seutu, on saanut pyyhkeitä sisäänpäinlämpiävyydestä, vaikka onkin ehkä aktiivisin jäsenistöltään, noin rivimiesten sanomana. Miksi esim. Sii-taman korkeatasoinen kokkare ei kelpaa enää motoristeille, vaikka posti kulkee jokaiselle aikaisemmin mukana olleelle. Voiko syynä olla se, että järjes-

täjänä onkin Hämeenlinnan 69:läiset? Vai onko syynä hämäläinen kulttuuri? Jos näin on, niin ollaan kyllä hakoteillä!

Ajokausi alkoi allekirjoittaneella 1.huhtikuuta 1997 ja päättyi 5. huhtikuuta ilki-valtaan; Honda oli kaadettu parkkipaikalla, melkein omien ikkunoideni alla ja ainakin 100 muun ikkunan alla. Kukaan ei nähnyt tekijää! Vahingot olivat tosin pieniä; vilkku, peili, vaihdekeppi ja katenaarmuja. Kyllä tämmöiset autojen ja seinien töhertäjät ja pyörien kaatelijat täytyisi häkkiin saada. Mitäköhän tekijöillä liikkuu mielessä, kun siitä ei saa edes taloudellista hyötyä. Ja vaikka joku satuisi näkemäänkin ne paikan päällä, itse teossa, ei niitä saada kiinni.

Terveisin, Panhelainen + Bold'or F2

# Elämää moottoripyörän jälkeen

Kun myin rakkaan pyöräni puolitoista vuotta sitten, sydämessäni kuohui tuhannen hevosvoiman syyllisyyden virta. Se raastoi sisuskalujani epä määräisen tuntuisiksi, mustiksi möykyiksi. Olin tehnyt syntiä. Ilman mitään syytä, ja vaikka olisi ollutkin jokin syy myydä elämäntyyliänsä, luovuin osasta itseäni. En enää voisi ajaa huristella loivia mutkateitä, kantata tiukoihin mutkiin, enkä käydä ajamisen puuduttamana juomassa pullakahveja sateen suojaamalla huoltoasemalla. Toki minulla oli syy myydä pyöräni; raha. Ei ollut enää "varaa" maksaa jumalattomia vakuutusmaksuja sun muita kuluja. Pelkkä renkaan hankinta merkitsi kolmen kuukauden tonnikalakuria. Ei kiitos.

Syyllisyyttäni auttoi hieman lupaukseni, että "joskus tulevaisuudessa" aloitaisin, tai oikeastaan jatkaisin siitä mihin jäin, ja ostaisin sitten taas pyörän. Nyt alkaa näyttää siltä, että "joskus tulevaisuudessa" on todellakin JOSKUS tulevaisuudessa. Ei se mitään. Kuulen nyt teidän, rakkaat lukijat, miettivän "EISE MITÄÄN! MIKÄ TOIKIN LUULEE OLEVANSA, MOKOMAKIN PETTURI! SAISIVAT RIISUA HÄNET ALUSHOUSUSILLEEN JA LAITTA AAIKEN KANSAN NÄHTÄVÄKSI LUONNONTIETEELLISEEN MUSEOON!" Mutta todella; ei se mitään. Tyydyn siihen ajatukseen, että huristelen sitten joskus, kun menee paremmin

taloudellisesti ja elämäntilanne muutenkin olisi parempi harrastukselleni. NYT ei vain sovi.

Kävimme vaimoni kanssa Messukeskuksessa katselemissa vuoden '97 uutuuksia jokin aika sitten. Kiertelimme ja kaartelimme näyttelyn käytäviä, kantaten kulmasta toiseen. Katselin unelmaani haikein tuntein. Yhyy. Punaiset, vihreät, siniset ja vaikka minkä kokoiset ja muotoiset kaksipyöräiset lumosivat henkevyydellään. Olivathan ne sielukkaita ja hivelöitäviä, vaikka näytteilleasettajien omaisuutta olivatkin. Silti en katunut, tai ajatellut myydä AUTOANI näyttelyn aivojen sisäisen ajattelukyvyyn harhautumisreaktion takia, ei ei. Sitä en tekisi.

En väitä, etteikö olisi kivaa omistaa pyörä, mutten myöskään väitä, että elämä olisi tylsää ilman sitä. Loppujen lopuksi sehän on vain metallia, muovia ja kumia. On olemassa tärkeämpiäkin asioita, kun liihotella lämpimänä kevätpäivänä suloisen pehmeitä maaseututeitä. Ihmissuhteeni ovat tällä hetkellä niin hyvässä kunnossa, etten välittäisi, vaikka joutuisin olemaan koko loppuelämäni "ilman" (pyörää siis). Kaikki muu on nyt plussaa, mitä elämässä voi saada. Eloa voi säilyttää tietyillä, itselle mieluisilla tavoilla. Moottoripyöräily on yksi niistä. Sitten joskus.

H.T



## MOTORISTI KYSYY??

**Onko ylläoleva kuva kenties otettu Siitaman ensimmäisessä treffenissä, 69:n vuosikokouksessa, vaiko hallituksen palaverissä?**

**Miltä vuodelta kuva on ?**

**Jos löydät kuvasta jotain tuttua, kenties itsesi, niin ole ystävällinen ja kerro tietosi meille. Voit soittaa tai lähettää postia päätoimittajalle tai toimitussihteerille.**

# Jäsenyydestä etuja

## MP 69:n omat kerhoedut Kesäkuussa 1997:

### SRM:n alennukset

Viking Linen Ruotsin laivalipuista alennuksia

Karstulan Motocamp-leirintäalueella erikoishinta

Moto-Osat Tampere, erikoishinta käytetyistä varaosista

Mototrip Ky Espoo, 15%:n alennus MP69:n jäsenille renkaista ja varusteista

Shellistä 8 p/1 bensa-ale Euroshell kortilla

Mister Minit, jäsenkortilla 15%:n alennus

Näiden lisäksi vielä EMA:n kautta tulevia etuisuuksi mm. lauttamatkoista ja majoituksista. EMA eduista saat tarkempaa tietoa Motoristin edellisestä numerosta tai varapuheenjohtajaltamme.

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

## UUTTA WWW:ssä

Nyt voit muuttaa / täydentää jäsenrekisteritietojasi kerhon WWW kotisivuilla.

Kätevin tapa ilmoittaa muutuneesta osoitteesta on surffata ylläolevaan osoitteeseen, napauttaa linkkiä ja ilmoittaa tietonsa.

Webistä löydät myös ajantasaiset tiedot kerhon tapahtumista.

Myös kerhon jäseneksi liittyminen onnistuu kerhon kotisivuilta löytyvällä lomakkeella.

Jos sinulla on ideoita siitä, kuinka kerhomme kotisivuja voisi edelleen kehittää, niin ilmoittele niistä Toni Korpille (toni.korppi@sci.fi).

Huom kaikki kevaristit!

## Piikillä Kontioon

Kesän suurtapaus Kontioralli lähestyy "uhkaavasti". Jos haluat lähteä piikillä Kontioon, ei sitä kannata / tarvitse tehdä yksin. Vaan kootaan hyvä porukka ja

ajellaan yhdessä kohti seikkailua Kontion asuinmailla 4.-6.7.-97

Lisää infoa Tiia Tylli puh. 03-532 0693

