

MP 69 ry
PL 69
00691 HELSINKI



.F534

HUUHTANEN REIJO

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY Nro 6 JOULUKUU 1997

MOTORISTI



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 osoitetarran oikeasta alalaidasta tai jäsenkortistasi.
- Täydennä ja korjaa muuttuneet 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**



TALVIRALLI
1998
Tyrvää
 6.-8.2.1998 Hornio Vammala Finland





Toivola Kai 0400-732274, Kulmala Kari 0500-631379, VAMP fax 03-5112954

PAIKKA: Hornio, Vammala. Opastus isoilta teiltä.

JÄRJESTÄJÄ: MP 69/Vammalan Moottoripyöräilijät Ry

OSALLISTUMISMAKSU: 110 mk perillä

MAKSU SISÄLTÄÄ: Ruoka la, aamupala la + su, majoitus puolijoukkueteltassa kamiinan lämmössä, saunomista sekä ohjelman (kiertoajelu, kilpailuja, palkintojenjako...)

ETÄISYYDET: Helsinki 220 km
 Turku 140 km
 Tampere 60 km

LISÄINFO: Kai Toivola 0400-732 274
 Kari Kulmala 0500-631 379
 VaMP, Asemakatu 18, 38210 VAMMALA

TERVETULO A TALVIRALLIIN!

Motoristi

Nro 5 Marraskuu 1997. 29. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
 Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.
 Painopaikka: Tekstias Oy & Offset, Tampere 1997
 Ilmoitushinnat: koko sivu 1000 mk, 1/2 sivua 550 mk

HALLITUS

Puheenjohtaja

Hannu Hoskari
 Annalundintie
 07110 HINTHAARA
 Puh. k. (019) 545 440
 Matka 040-557 6969
 Email: hossi@sci.fi

Kassanhoitaja

Raine Honkanen
 Fallkullantie 1-3 F 78
 00730 HELSINKI
 Puh. k. (09) 346 4264
 Email: raine.honkanen@kesko.fi

Koulutusvastaava

Tony Lind
 Harjutie 15 A 5
 33430 VUORENTAUSTA
 Puh. k. (03) 348 1226
 Matka 0400-558 922

Nuorisovastaava

Henna Saarinen
 Tilhentie 9
 33540 TAMPERE
 Puh. k. 040-501 4810

Varapuheenjohtaja

Toni Korppi
 Lautamiehentie 9 A 9
 01510 VANTAA
 Puh. k. (09) 827 4878
 Matka 040-521 6969
 E-mail: toni.korppi@sci.fi

Kerhoisäntä

Jussi Vanha-Aho
 Risujoentie 92
 63400 ALAVUS AS.
 Puh. k. (06) 512 0281
 Fax. (06) 512 0822

NMR-vastaava

Taneli Harmaala
 Vironkatu 10 F 34
 00170 HELSINKI

Motoristin toimitussihteeri

Kirsi Honkala
 Matti Tapion katu 1 A 2
 33720 TAMPERE
 Puh. k. (03) 318 5301
 E-mail: kirsi.honkala@cc.tut.fi

Sihteeri

Jarmo Lottanen
 Vaasankatu 8 A 11
 00500 HELSINKI
 Puh. k. 040-544 9513
 Fax t. 020 450 4889
 E-mail: jarmo.lottanen@neste.com

Päätoimittaja

Arttu Kotilainen
 Arkkitehdink. 26 B 18
 33720 TAMPERE
 Puh. k. (03) 317 6969
 Matka 050-583 7769
 E-mail: arttu.kotilainen@cc.tut.fi

Alue toimintavastaava

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

Kerhotavaramyynti

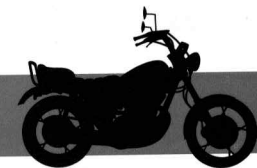
Asko Vesinen
 Yläkaskentie 8 L 56
 00730 HELSINKI
 Puh. k. (09) 346 3303
 Puh. t. (09) 7527 1902
 Fax t. (09) 7527 1327

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

Osoite: PL 69, 00691 HELSINKI
 Jäsenmaksutili: MERITA Hervanta 224318-12479
 Postisiirtotili: 800013-1427226

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





Kaiken maailman katsastelua - tai ainakin puolen Euroopan

Monet ovat saattaneet päivälehtiä lukiesaan huomata, että valtakunnansät ovat olleet aikeissa saada moottoripyörät säännöllisen katsastusmenettelyn piiriin. Mikään lehti ei tietävästi ole asiasta kovinkaan suurin otsikoin kirjoittanut, kaikki eivät ollenkaan. Olemmehan me moottoripyörällijät monin silmin laajemmalti yhteiskuntaa tarkasteltaessa vain marginaaliryhmää, joka ei ansaitse sen suurempaa huomiota. Paitsi jos nyt joku taas tap-paa jonkun, niin silloin tietysti.

Onneksi MP69 on Liikenneministeriön lausuntopyyntölistalla, ja pääsimme taas esittämään oman näkökantomme, ja näin ollen toivottavasti myös vaikuttamaan asian etenemiseen. Valtiovallan vaikuttamista moisen asetuksen aikaan saamiseksi, ja antamamme lausunnon laatimiseen vaikuttaneita seikoista on kirjoitus toisaalla tässä lehdessä. Kuriositeetin vuoksi mainittakoon, että Belgiassa on ollut sama asia tänä vuonna esillä. Siellä vallanpitäjät päätyivät perumaan aikeensa moottoripyöräyhteisön painostuksen

edessä. Sitä paitsi onhan asiasta valmistella myös yhteiseurooppalainen direktiivi, jonka valmistuminen toivottavasti kestää mahdollisimman kauan.

Spiritus, vaan ei Fortis

Työhön samanhenkisten lausuntojen aikaansaamiseksi osallistuivat järjestöinä SMoto, Veteraanimoottoripyöräkerho, Suomen Moottoriliitto, Modified Motorcycles Association in Finland ja MP-kaup-piaat. Lisäksi mainio näyte motoristiyhteisön aikaansaavuudesta on kansanedusta- ja Klaus Bremerin mukaan saaminen yhteisen päämäärän saavuttamiseksi. Suurkiitos sinne eduskuntaan ja tähän mennessä kaikille talkoisiin osallistuneille.

Bremer kertoo, että tärkeintä olisi es-tää, ettei katsastusesitys tule eduskuntaan Hallituksen esityksenä. Hallituksella ei ole ollut tapana vetää esityksiään takaisin. Tästä on vuosien varrelta useita esimerkkejä. Yleensä ne menevät hallituspuolueiden esityksellä läpi myös "isossa salissa", jatkaa Bremer. Eli Liikenneministeriöön

meidän motoristien tulisi pystyä vaikutta-maan. Myös liikennevaliokunnan jäsenet ovat ministeriön ja itse ministerin kanssa toimien kohteena.

Tähän on ollut myös Arkadianmäeltä apua luvassa. Tähän mennessä saadun vii-meisen tiedon mukaan Liikenneministe-ri on myöntänyt saaneensa Belgiasta kir-jeen, muttei lukeneensa sitä. Hän on lu-vannut lukea ja muutenkin tutustua asi-aan. Ministeriössä asiaa valmistellelle in-sinööri Saarelle on varmaankin tullut mo-toristien kanta selväksi, sillä tietävästi hän on saanut kymmeniä ja satoja faxeja ympäri Suomea asian tiimoilta työpäivien-sä pisteeksi.

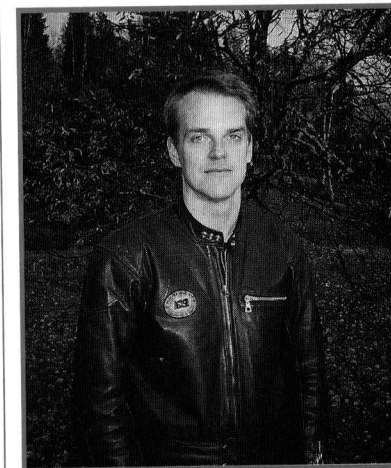
Tähtitaivaiden kuvioita

Tätä kirjoittaessani on viikko aikaa mah-dollisesti viimeiseen EMA-kokoukseen. EMAn hallitus kokoontuu Englannissa marras- joulukuun vaihteessa. Kokouksen esityslistalla on sekä EMAn mahdolliseen lakkauttamiseen, että uuden järjestön pe-rustamiseen liittyviä asioita. Kokouksessa on käsiteltävänä mm. viimeisin versio sääntöehdotelmasta, johon on tehty muutoksia 69:n vuosikokouksen jälkeen. Ainakin äänestysmenettely tullaan muut-tamaan aiemmin aiotusta siten, että kun-kin jäsenjärjestön käyttöönsä saama ää-nimäärä tulee perustumaan jäsenmäärän suuruuteen aina sata jäsentä kerrallaan aiemmin aiottujen tuhansien sijaan. Siten joka järjestöllä olisi tarkemmin "kokonsa verran valtaa". Myös uuden järjestön nimi on vielä varsin vailla vahvistusta. Lisää tä-s-tä asiasta siten lehtemme palstoilla vasta ensi vuoden puolella.

Näin kansallisesta näkökulmasta olen varsin toivorikkain mielin uutta järjestöä kohtaan. Viime aikojen tapahtumat mm. katsastusasetuksen tiimoilta, ovat osoit-taneet motoristien tarvittaessa kykene-vän hyvään ja laajamittaiseen yhteistyö-hön. Kun uusi organisaatio joskus perus-tetaan on MP69:llä ja SMotolla kaikki edellytykset suomalaisen edun ajamiseen yhdessä.

Tähdillä ei ole meidän päivinämme merkitystä vain Euroopan unioniin liitty-vissä asioissa. Pian vietämme jälleen maa-ilmanlaajuisesti juhlaa, jonka tapahtumiin liiki kaksi vuosituhatta sitten tähti kuului varsin oleellisesti. Beetlehemien tähti joh-ti paimenet toisen tähden, joulun lapsen luokse. Tämän tapahtuman juhlistamista ja juhlaan valmistautumistamme tähdet yhdessä valaiskoot. Oikein hyvää joulun odotusta kaikille kerholaisille.

Hannu





MOOTTORIPYÖRÄ- NÄYTTELY 1998

Varmana kevään merkinä suunnistetaan 30.1. - 1.2.1998 Helsingin messukeskukseen katsomaan Joka Lähtöön -teemalla järjestettävää MP98-näyttelyä. MP69 on tietysti mukana omalla osastollaan G6. Tässä on oiva tilaisuus tutustua aktiivikerholaisiin kaupallisten tuotteiden ohella.

Edellisessä näyttelyssä kävi yli 31.000 moottoripyöräilystä kiinnostunutta ja tilat tuntuivat erityisesti lauantaina loppuvan yleisöryntäyksessä kesken. Nyt on pinta-alaa lisätty 14.000 m²:een ja aukioloaikojakin hieman muutettu. Näytteilleasettajia on taas paljon ja pyöräuutuuksia esillä runsaasti, joten aikaakin kannattaa varata riittävästi. Hyvänä vinkkinä voisi ehdottaa, että erityisesti ryhmät yrittäisivät ajoittaa käyntinsä perjantaille tai sunnuntaille. Silloin on varmastikin väljempää.

MP98:n näytteilleasettajaluetteloon voi tutustua tammikuun puolivälissä ilmestyvässä Bike-lehden numerossa 2/98 tai vaikka heti MP69:n www-sivuilla. Ohjelmassa ovat mm. muutishow, renkaanvaihdon SM-kilpailu ja simulaattori.

Messukeskus sijaitsee kävelymatkan päässä Pasilan rautatieasemalta ja raitiovaunut 7A ja 7B pysähtyvät aivan pääoven edessä. Oman ajoneuvon pysäköinti Messuhallin pysäköintialueella maksaa 25 mk.

Aukioloajat:

perjantai 30.1.	klo 10 - 20
lauantai 31.1.	klo 9 - 18
sunnuntai 1.2.	klo 10 - 18

Pääsyliput:

aikuiset:	50,-
lapset 7-12v	20,-

Tervetuloa!



Moottoripyöränäyttely
30.1. - 1.2.1998
Helsingin Messukeskus

Päätoimittajalta

Lehti uudistus

Kädessäsi oleva lehti, sekä jo edellinen numero näyttivät erilaisilta kuin ennen. Mitä pidät? Olemme uudistaneet sekä lehteä ulkonäöllisesti, että koko sen tekemisprosessia. Nykyään lehti saa loppusilauksensa ammattilaisen taitaessa jutut sivuille. Itse päätoimittajana ehdin nyt keskittyä enemmän lehden sisällöstä huolehtimiseen. Jos sinulla on jotain mielipiteitä lehdestä, ulkonäöstä tai sisällöstä, älä epäröi ottaa yhteyttä päätoimittajaan tai toimitussihteriin.

Aikataulut

Edellinen lehti tuli postiluukustasi reilusti myöhässä, vasta marraskuussa. Tällä hetkellä tämä joulukuun lehti on aikataulusaan, ja ilmestyy joulukuksi. Ohessa Motoristin ilmestymis- ja aineistopäivät vuodelle 1998.

Jos olet järjestämässä jotain kerhon tapahtumaa, huolehdiathan siitä, että tieto siitä saadaan ajoissa myös Motoristiin.

Juttuja

Motoristiin kaipaillaan jäsenistöltä juttuja. Olen ajatellut aloittaa moottoripyörän huoltoihin liittyvän juttusarjan. Pysyykö sinulla kynä ja ruuvimeisseli kädessä? Mikäli voisit kirjoittaa jotain esimerkiksi moottoripyörän keväthuollosta, ota yhteyttä päätoimittajaan tai toimitussihteriin.

Mikäli sinulla on jotain muita ideoita juttuun juureksi, tai jopa valmiita kuvitettuja juttuja, niin: Ota yhteyttä päätoimittajaan tai toimitussihteriin.

Jäsenmaksu

Tämän lehden lisäkannessa on lomake, jolla voit maksaa jäsenmaksusi. Maksathan sen ajallaan, ja muistathan huolehtia, että viitenumero tulee syötetyksi. Näin selviämme kaikki helpommalla, ja homma toimii.

Nähdään näyttelyssä!

Arttu

Motoristin ilmestyminen vuonna 1998

Ilmestymiskausi.	Aineistopäivä	Ilmestymispvm.
Helmikuu	23.1.1998	19.2.1998
Huhtikuu	13.3.1998	9.4.1998
Kesäkuu	4.5.1998	4.6.1998
Elokuu	17.7.1998	13.8.1998
Lokakuu	25.9.1998	22.10.1998
Joulukuu	20.11.1998	17.12.1998

Vuosikatsastus moottoripyörille

Liikenneministeriö ehdottaa 29.10.1997 päivätyssä katsastusasetuksen muutosehdotukseen moottoripyörille pakollisen vuosikatsastuskäytännön aloittamista. Katsastusasetuksen muutoksella on tarkoitus muuttaa olemassa olevia moottoriajoneuvojen katsastusmääräyksiä EU-direktiivin 96/96 vaatimusten mukaan. Moottoripyöriä kyseinen direktiivi ei kuitenkaan käsittele, vaan ministeriössä on keksitty sekä määräykset että niiden perustelut itse.

Moottoripyörät ja L₅-luokan ajoneuvot ehdotetaan katsastettaviksi ensimmäisen kerran kesäkuun loppuun mennessä kolmen vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönotosta ja sen jälkeen kahden vuoden välein. Katsastuksen tarkastuskohteiksi asetusehdotus kuvaa epämääräisesti ”soveltuvien osin samat kohteet” kuin autoillekin. Missään ei määritellä mitä nämä soveltuvat osat ovat. Ministeriön kaavailujen toteutuessa ehdotus tulisi voimaan niin, että katsastusvelvollisuus alkaa 1.1.1999 ennen vuotta 1988 käyttöön otetuille moottoripyörille ja 1.1.2000 vuonna 1988 tai sen jälkeen käyttöön otetuille moottoripyörille.

Liikenneministeriö perustelee ehdotustaan seuraavasti:

”Moottoripyörien ja L₅-luokan ajoneuvojen saattamisen katsastusvelvollisuuden piiriin voidaan katsoa parantavan liikenneturvallisuutta, vähentävän ympäristöhaittoja (melu ja pakokaasut) sekä helpottavan verosääntösten valvontaa.”

Lisäksi ministeriö toteaa:

”Moottoripyörien katsastus ei ole direktiivin puitteissa pakollista. Kun moottoripyörien katsastus on jo useissa EU-maissa pakollista, komissio valmistelee ehdotusta pakollistamisesta kaikissa jäsenmaissa.”

Katsastustarkastus toimitettaisiin liikenneministeriön mukaan näin:

”Moottoripyörien katsastuksessa sovellettaisiin direktiivin tarkastuskohtaluetteloa (toim. huom: autojen) ja hylkäysperusteita siinä määrin kuin se on moottoripyörien osalta mahdollista.”

Lopuksi ehdotus kiteytetään:

”Moottoripyörien saattaminen katsastuksen piiriin parantaa käytössä olevien moottoripyörien teknistä kuntoa ja liikenneturvallisuutta. Katsastus tehostaa myös moottoripyörien verotuksen valvontaa.”

Jokainen voi tehdä edellämainittujen perustelujen oikeellisuudesta omat johtopäätöksensä. MP69 on tehnyt ne lausunnossaan, jossa on liki yksi kerrallaan kumottu virkamiesten ajatukset perättöminä.

Vuosikatsastuksen ja moottoripyöräonnettomuuksien yhteydestä on tehty lukuisia tutkimuksia niin Suomessa kuin ulkomaillakin. Viimeksi on lehdistään

saatu lukea Risto Kaivolana TTKK:lla tekemästä kattavasta usean vuoden onnettomuuksia tulkitsevasta tutkimuksesta, jossa moottoripyörien teknisellä kunnolla ei havaittu olevan juuri minkäänlaista merkitystä onnettomuuksien syytekijöinä. Liikenneministeriössä ei ilmeisesti lueta edes Helsingin Sanomien liikenne-sivuja.

Seuraavaksi ihmettyttää miten käytännön katsastustoimenpiteet aiotaan suorittaa. Rungonnumeroiden tarkastus tietysti on niin yksinkertaista puuhaa, että insinöörin selviää siitä ilman lisäkurssitusta, mutta muuten jää toimenpideluettelot täysin avoimeksi. Aikovatko katsastushenkilöt ajaa moottoripyörät jarrudynamometriin vai testata pysäyttimien kunnan reippaalla koeajolla toimipisteen pihalla? Kuka maksaa kesälomien kynnyksellä kaadettujen pyörien vahingot ja korvaa uusien osien odottelun aiheuttaman mielipahan? Vai palkataanko MP69:n kouluttajia opettamaan katsastusinsinööreille moottoripyörän tekniikkaa ja hallintaa? Entä miten nelipakoputkisesta kaksitah-tisesta RG500:sta mitataan pakokaasupäästöt? Miten varmistetaan katsastuksen tasapuolisuus eri toimipisteissä kun mitään kirjallisia ohjeita ei ole?

Veronkiertoa moottoripyörien maa-hantuonnissa on toki harjoitettu. Siitä on todisteena Rikospoliisin tutkinnassa olleet noin 70 amerikkalaisvalmisteisten pyörien tapaus. Näistä toistaiseksi loppuun asti käsitellyissä tapauksissa valtion keskimääräinen verotappio on ollut noin 20.000 mk. On täysin kohtuutonta ulottaa kustannuksia aiheuttava katsastusmenettely 65.000 moottoripyörän rasitteeksi muutaman kymmenen rikostapa-

uksen seurauksena. Kollektiivirangaistuk-selle on etsitty aivan väärä kohderyhmä. Mutta tässähan koko jutun ydin taitaa ollakin. Valtiolla on verotulojen maksimointi tärkeätä, hinnalla millä hyvänsä. Uskomattomalta tuntuu Liikenneministeriön väite, ettei katsastusmenettely aiheuttaisi kustannuksia. Entä tarvittava kou-lutus, laitteisto sekä hukkaan mennyt aika ja vaiva? Lopuksihan maksajia ovat mo-toristit.

Liikenneministeriön esittämä komissi-ossa valmisteilla oleva ja kaikkiin EU-mai-hin yleistettävä erillinen mp-katsastusdi-rectiivi on osittain huhupuhetta. Katsas-tus ei ole pakollista kuin puolessa EU-maista. Jos kotimainen uhka saataisiin torjuttua, olisi hiukan enemmän toivoa, ettei koko direktiiviä nostettaisi pöytä-laatikostaan esille. Juuri nyt sen valmiste-lu tuntuu olevan jäissä. Valitettavasti mi-nisteriöstä on viestitetty, että lausunto-kierroksella eivät soraäänät juuri paina. Eikä asetuksesta edes tulla käymään eduskuntakeskustelua sen asetusluon-teen takia. Presidentti vain kirjoittaa ni-mensä alle ja asetus on kansalaisia sitova jo tulevan vuoden alussa.

Myös muut kotimaiset alan järjestöt ovat antaneet jyrkän kielteiset lausun-tonsa suurinpiirtein samoin perustein kuin MP69:kin. Lisäksi ulkomailla on oltu huolestuneita katsastusasetuksen anta-masta mallista tässä suhteessa vielä va-paissa maissa. Harmi ettei lausuntokier-roksella mukana olleita arvovaltaisempia yhteisöjä, kuten Liikenneturvaa, juuri ole tainnut kiinnostaa motoristien etu. Mo-toristien vaikuttamiskanavaksi jäänee hyvä veli-verkoston etäispäätteen puut-teessa ahkera yleisönosastokirjoittelu.

Maailman motoristit koolla Luxemburgissa



European Unionin rakenteiden pystyttäminen on aiheuttanut paljon sekaannusta lainsäädännön alueella. Tavoitteena on ollut harmonisoida itsenäisten jäsenvaltioiden omat lait yhtenäiseksi, koko Unionin oikeuksista ja velvollisuuksista säätäväksi paketiksi. Tämä koskettaa kaikkia yhteiskunnan alueita ja erityisesti moottoripyöräilyä kansallisia lakeja tiukempien suunnitelmien kautta. Motoristien vastustus on kasvanut edunvalvontajärjestöiksi. Näistä tärkeimmät tapasivat Luxem-

burgissa viime huhtikuun 26. - 27. päivinä. Koollekutsujana toimi kansainvälinen moottoriliitto - FIM. Suomesta mukana olivat MP69, SML ja Smoto.

”Tämän kokouksen osanottajat edustavat moottoripyöräilyn tulevaisuutta”

Tervetuliaissanat lausui tilaisuuden isäntä Robert Rasor yhdessä Luxemburgin kansallisen moottoriliiton puheenjohtajan Ed Goedertin kanssa. Myös Luxemburgin urheiluministeri Alex Bodry välitti maan hallituksen terveiset kokousväel-

le. Samalla hän muisti mainita miten suuri ja tarpeen vaatiessa yhtenäinen kansainvälinen moottoripyöräilijäyhteisö on. FIM:n puheenjohtaja Francesco Zerbi kiitti kaikkia paikalletulleita ja tähdensi jo tehdyn sekä tulevan edunvalvontatyön tärkeyttä, etenkin silloin kun se tehdään yhdessä rintamassa "Moottoripyöräilyn tulevaisuus saattaa hyvinkin riippua siitä kuinka hyvin pystymme työskentelemään yhdessä yhteisten tavoitteidemme eteen", totesi Zerbi.

Moottoripyörävalmistajien järjestön IMMA:n puheenjohtaja Tim Hoelter esiteli oman organisaationsa rakennetta, jäseniä ja tavoitteita. IMMA toimii pääasiassa keräämällä tietoa alan teollisuuteen vaikuttavista ulkopuolisista tekijöistä. Näistä merkittävä osa koskee lainsäädännön muutoksia. IMMA myös edustaa val-

mistajia silloin kun yhteistä ääntä tarvitaan esimerkiksi myynninedistämisessä tai teknisiä säädöksiä valmisteltaessa.

"Eroavaisuutemme voimme kääntää hyödyksi"

Hoelter muistutti maailmalaajuisten markkinoiden merkityksestä ja pohti niiden vaikutusta motoristeihin. Hänen mukaansa turvallisuus on osa-alue joka on vakavasti otettava huomioon. Hän ei näe harmonisaatiota uhkana vaan edistyskijänä. Esimerkkeinä hän käytti mm. turvatyynyjä ja melurajoituksia. IMMA:n mukaan nykyiset pyörät ovat hyvin hiljaisia, eikä parantamisen mahdollisuuksia teknisin keinoin juurikaan ole. Esillä ollut meluongelma on seurausta rakennelluista laitteista ja siitä, että nykyisten säädösten noudattamista ei riittävästi valvota.



Siksipä uusia vielä tiukempia rajoituksia ei tarvita.

Käytännön esimerkiksi Hoelter valitsi Harley-Davidsonin, jonka varapääjohtaja hän on. H-D:n jokaista mallia valmistetaan II versiona, jotta eri maiden vaatimukset huomioitaisiin. Tämän seurauksena kustannukset kasvavat ja tuotekehittelyyn jää vähemmän investoitavaa. Asiakas häviää. Maailmanlaajuinen harmonisointi voisi tuoda merkittäviä etuja: halvemmat hinnat, yksinkertaisemmat variaatiot, helpommat huolto- ja varaosatoiminnot sekä uudet mallit aikaisemmin markkinoilla. Samalla äärimmäisiltä säädöksiltä voitaisiin välttyä. Hoelterin mielestä valmistajien ja motoristien tulisi lähitulevaisuudessa etsiä uusia mahdollisuuksia resurssien yhdistämiseksi yhteisen edun puolesta.

"Moottoripyörämaailma on liian pieni ollakseen hajaantunut"

Seuraavaksi eri järjestöt keskustelivat siitä mikä tulevaisuudessa eniten askarruttaa ja huolestaa. FEM:n pääsihteeri Simon Millward selitti järjestönsä asennetta Euroopan lainsäädäntöön. Hänen mielestensä yhteismarkkina-alue on sinänsä hyvä asia, mutta EU:n komission ajamat rajoitukset eivät. Harmonisoinnin ja kaupan esteiden poistuessa laajemmaltikin ne voivat tulevaisuudessa levitä myös muille mantereille. Lobbaaminen EU:n parlamentissa ja komissiossa on poliittisesti tärkeää, jotta saadaan osoitettua motoristeilla olevan etuja valvottavanaan. Joitain kampanjoita ja projekteja voidaan kenties myös yhdistää toisten samojen tavoitteita omaavien organisaatioi-

den kanssa. Julkisten protestien, kuten Euro Demon, järjestäminen on osa tietoisuuden ylläpitoa motoristien ongelmista. Yhä ajankohtaisia ovat ajovaruste-standardi, jalkasuojaimet ja turvatyyny, maahantuontikiistat, katsastus, tietullit, suoja-aidat, jne.

EMA:n varapuheenjohtaja Mikael Branting korosti edunvalvonnan tärkeyttä yhdessä liikenneturvallisuustyön kanssa. Tavoitteena ei ole puolustaa moottoripyöräilyä vain vapaa-ajan harrasteena, vaan myös vakavasti otettavana hyötykuluneuvona joka antaa mahdollisuuden suurkaupunkien liikenneuhkien ja pysäköintiongelmien helpottamiseen. Moottoripyörä on säilytettävä mukana myös tulevaisuuden liikennejärjestelmiä hahmoteltaessa.

Yhdysvalloissa tilanne on toinen: ongelmat ovat alkaneet aikaisemmin, mutta ne ovat erilaisia. Viranomaiset eivät ole kyenneet ylläpitämään kypäräpakkoa kaikissa osavaltioissa ja aiheesta väitellään jatkuvasti. Motoristien edunvalvonta alkoi vuonna 1966 kypärälaista ja on sittemmin keskittynyt juuri vapaaehtoiseen kypärän käyttöön, pyörien melko vapaan rakentelun sallimiseen ja ajokoulutusohjelmien tuottamiseen. Nykyisellään suuria ongelmia aiheuttaa sairaus- ja muissa vakuutuksissa sovellettava motoristeille epäedullinen hinnoittelu. Yhdysvaltain toimintaa valottivat AMA:n Rob Dingman ja MRF:n Wayne Curtin. Molempien miesten organisaatiot lobbaavat hyvin aktiivisesti liittovaltion ja osavaltioiden tasoilla.

Lopuksi Australian rinnakkain toimivia järjestöjä edustavat Jim Cutts ja Greg Hirst totesivat poliittisten ongelmien

heijastuvan myös sikäläisten motoristien harrastusmahdollisuuksiin.

"Tulevaisuutta varten on valmistauduttava"

FIM:n käyttämä konsultti Stefan Schepers esitti näkemyksensä tulevaisuudesta. Hänen mielestään on hyvä muistaa, ettei EU sinänsä ole moottoripyöräilyvastainen instituutio komission jo vuosia jatkuneista rajoitusehdotuksista huolimatta. Toki jotkut henkilöt vastustavat kaksipyöräisiä, mutta suurta enemmistöä ne eivät juuri kiinnosta.

Euroopan yhteisön tavoitteena on aikaansaada yhteismarkkina-alue, jota varten lainsäädännön yhtenäistäminen on välttämätöntä. Alan teollisuus ja harrastajat yleensä tukevat tätä päämäärää. Yhteismarkkinoita käsittelevä asiakirja allekirjoitettiin jo vuonna 1985, moottoripyöräalan lobbaajat heräsivät vasta vuoden 1992 tienoilla. Pisimmälle meneviä rajoituksia ajavat yleensä unionin ulkopuoliset tahot. Sellaisia voivat olla moottoriliikenteeseen kielteisesti suhtautuvat ryhmittymät tai yksittäiset yrityksetkin. Esimerkiksi 100 hevosvoiman tehorojoitus on kotoisin Ranskasta, muualla sitä ei ole viety lakitekstiin asti. Tukea ranskan viranomaiset saivat suurelta eurooppalaiselta moottoripyörävalmistajalta, jonka markkinointiin rajattu moottoriteho sopi hyvin. Hekin ovat sittemmin huomanneet ettei keinotekoisien rajoituksen keinoin menestytäkään kilpailussa pitkällä tähtäimellä.

Lobbaustyö kohdistuu eri tahoille: EU:n komissioon, ministerineuvostoon, paikallisiin hallituksiin ja Euroopan parlamenttiin sekä muihin edunvalvonta-

ryhmiin kuten ympäristönsuojelijoihin. Mahdollisia uhkia pelätään Schepersin mukaan koituvan liikenneturvallisuus-, tietulli-, ajorajoitus- ja vakuutusikäytännöistä.

Organisaatiot

Kaikki kokouksessa mukanaolleet organisaatiot esittelivät omaa toimintaansa, rakennetaan ja tavoitteitaan. Isännän äänellä FIM:n puolesta puhui Jean-Paul Higy. Donald Lewis kertoi EMA:n keskittyvän moottoripyöräilyn edistämiseen Euroopan unionin jäsenmaissa. EMA:lla on vain yksi jäsenjärjestö valtiota kohti. FEM:n apulaispääsihteeri Robert Tomlins totesi järjestönsä toimivan nyt noin 15 maassa ja paneutuvansa kaikenlaiseen etujen puolustamiseen.

Vuonna 1924 perustetun AMA:n esitteli Sean Maher. Amerikkalaisilla on nykyään yli 200 000 jäsentä, joiden ääni tuodaan kuuluviin sekä osavaltioiden että liittovaltion hallinnossa. Sikäläiseen tapaan suhdetoiminnalla on tärkeä merkitys. MRF sai alkunsa kymmenisen vuotta sitten järjestetystä "Meeting of the Minds" -tapaamisesta. MRF myös kouluttaa lobbareitaan työhön valtion kanssa.

Australiaastakin löytyy kilpailevia järjestöjä. Puheenvuoron saanut AMC:n Christina Van Rooyen totesi oman organisaationsa toimivan liittovaltion tasolla aktiivisesti mm. erilaisissa standarditoimikunnissa. Esillä ovat olleet esimerkiksi kypärät visiireineen, törmäysaidat ja liikenneturvallisuus yleensä. Myös liittovaltion liikenneministeriöön ollaan säännöllisesti yhteydessä.

Viimeisenä esillä oli FIM:n uusi Eurooppaan keskittyvä alajärjestö UEM. Sen tarkoituksena on tiivistää kansallisten eurooppalaisten moottoriliittojen yhteistyötä ja samalla aikaansaada uusia palveluja jäsenmaiden motoristeille. UEM on vielä kehitysvaiheessa.

Jatkoa seuraa

Yhteenvetona esitettiin toivomus tapaamisten jatkumisesta tulevaisuudessakin. Päätettiin, että vähintään joka toinen vuosi on sopiva tahti näinkin laajalle tilaisuudelle. Innokkaimmille FIM lupasi järjestää ensi vuonna eurooppalaiset järjestöt kokoavan kokouksen.

Käytännössä Luxemburgin jälkeen on päästy puheista toiminnan asteelle EMA:n ja FEM:n yhdistämisessä. Tätä kirjoitettaessa uusi nimiehdotus on FEMA-Federation of European Motorcyclists Associations, mutta se saattaa vielä muuttuakin. Joka tapauksessa olennaista on, että voimavaroja voidaan keskinäisesti kilpailusta kohdentaa hyödyllisempiin tehtäviin.

Teksti: Toni Korppi

Kirjoitus on erittäin vapaa käänös FIM Magazine-lehden numerossa 22-1997 ilmestyneestä artikkelista.

EAK-kouluttajat HUOMIO!!!

MP69, SML, SMOK ja liikenneturva haluavat koulutuksen uudistamisen yhteydessä saattaa yhteisen kouluttajarekisterinsä ajantasalle. Joten, jos olet kouluttajakurssin käynyt tai apukouluttaja tehtävissä toiminut ja edelleen kurssien vetämisestä kiinnostunut, niin ilmoittaudu koulutusvastaavalle vuoden loppuun mennessä.

Katsastusta



Ripa

Tätä kirjoittaessani on jo muutaman viikon ajan kiukuteltu moottoripyörien valmisteilla olevasta vuosikatsastuksesta. Kirjoitin aiheesta puolitoista vuotta sitten lehtijutun, jota ei koskaan julkaistu. Kevällä -96 oli alkanut kulkea huhuja katsastuksesta, joten otin asiasta selvää. Silloin sitä ei suunniteltu, minkä liikenneministeriön virkamiehet totesivat. Se ei ollut silloin uutinen.

Katsastusta olisi virkamiesten mukaan voinut perustella turvallisuudella, päästöillä ja ylenmääräisellä rakentelulla. Koska mitään näistä ei koettu ongelmaksi, katsastustakaan ei suunniteltu. Veronkiertoa ei edes mainittu, nykyisten kaavailujen kenties järein argumentti odotti vielä tulemistaan julkisuuteen.

Tänäänkin moottoripyörät polttavat bensaa vain muutaman prosentin siitä, mitä autot, eikä vielääkään löydy teknistä vikaa selitykseksi onnettomuuksille. Veronkierrasta on muutama ihminen jäänyt kiinni.

Katsastustoimintaa harjoittavat yritykset haluavat edelleen lisäbisnestä, kuten silloinkin. Tosin voi olla, että bisneksen teon vaatima koulutus ja laitteet tulevat kalliiksi. Katsastuksia olisi vain 30 000 vuodessa, joten erilliset jarrudynamometrit, pakokaasun mittauslaitteiden sovittaminen sekä koulutus ja vakuutukset voivat tehdä hommasta kannattamattoman.

On selvää, että ankara verotus houkuttelee veronkiertoon. Mutta suurin syy taitaa olla katsastustoiminnan halu saada lisää bisnestä. Olisiko kiukuttelun lisäksi syytä yrittää nostaa mainettamme ja ennenkaikkeaa lobbailla?

Muutosprosentit

Vielä kovampaa kiukuttelua on kuulunut harrikkakuskiin kohtelusta. Tien päällä poliisi on päättänyt, että osia on vaihdettu niin paljon, että pyörästä pitää maksaa veroa muutama kymppitonni. Vero on maksettava oitis eräpäivänä, vasta sen jälkeen asiasta saa valittaa.

Tämähän on tuttua, näin on aina tehty. Mielenkiintoiseksi asian tekee se, että tämän kohtelun kokeneet kertovat pyöränsä kyllä kelvanneen katsastuskonttorille, siellä prosentit olivat oikeissa rajoissa. Poliisi ja verovirkailija kuitenkin tulkitsivat toisin: jos esimerkiksi rengas tai ketjut on vaihdettu, tulkitaan koko osa vaihdetuksi ja prosentit paukkuvat. Tämä siis on toisen käden tietoa, on ollut senverran kiire, etten ole ehtinyt kaivaa esiin yhtään tapausta.

Tapauksien yhteydessä on syytetty viranomaisia harrikkakuskiin vainosta ja muusta mielivallasta. Toivottavasti asiat selviävät pian, ennen ensi kesää, ettei tarvitse uusilla renkailla luikkia sivuteitä veron pelossa.

Kaikkihan me miesmotoristit toki oma-kohtaisesti hyvin tiedämme, minkä kohotukseksi moottoripyörän olemme hankkineet.

Mutta tiedättekö, miksi hankitaan HD? Se ostetaan, kun mikään muu ei enää auta.

Uusin pyörä

Tosimotoristit ajavat talvellakin, kuulemma. Niinpä minäkin sijoitin muutaman tonnin piikkiseen katuenskapyörään, niitä kun tähän aikaan vuodesta saa naurettavalla hinnalla. Ajatuksena on talvikokeilujen lisäksi, että kaksitoistavuotias poika ja häntä hiukan vanhempi isi opettelevat ensi kesänä ajamaan niin että muta lentää ja rapa roiskuu.

Poika pääsi kokeilemaan mopoa tässä taannoin, eikä kotimatalla autossa sitten tuntiin muusta puhuttukaan. Joten pientä painostusta hankintaan löytyi ihan perhepiiristä.

Ongelma on vain se, että ostin sian säkissä. Olen kyllä nähnyt uusimman pyöräni, viime kesänä noin kolmenkymmenen metrin päästä. Myyjä oli tutuntuttu, ja hinta kohdallaan, mutta itse pyörä on edelleen jossain Jämsän puolessa ja minä Ylöjärvellä. Eikä töiltä ole joutanut hakemaan, ei vaikka joka kerta kotiin tullessani poika kysyy, koska mennään sitä hakemaan.

Risto Kaivola

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

SHOEI • NOLAN • MICHELIN • RUKKA • PENNZOIL

”Lähetäänkö Parriisiin?”

II osa

Museossa - mutta millaisessa?

Lähestyessämme Luxemburgin ja Ranskan rajojen lähellä olevaa Arlonin kaupunkia, huomasin kaksimoottorisen C-47 lentokoneen (amerikkalaisin tunnukset ja maihinnousuraidoin) olevan ikäänkuin laskeutumassa erään suuren rakennuksen kupeeseen. Sitähän piti tietenkin käydä katsomassa lähempää, ja niin oli Victory Memorial Museum – eräs hienoimmista näkemistäni sotamuseoista – löytynyt, ja ihan sattumalta!

Kyytiläinen jäi mieluummin pihalle otamaan aurinkoa, mutta lupasi armollisesti minun käydä sisällä ultramodernin näköisessä rakennuksessa. Eikä tarvinnut kuulemma edes pitää kii-

rettä! Liput ja opaskirjan ostettuani ehdinkin sopivasti elokuviin. Puolen tunnin filmi kertoi - mistäpä muustakaan - kuin toisesta maailmansodasta. Sieltä sitten tullessani, avautui silmiäni eteen uskomaton näkymä: Sadoittain toisen maailmanpalon ajokalustoa (tankkeja lukuunottamatta). Museo onkin kuulemma paras sota-ajan maakulkuneuvomuseo maailmassa, josta löytyy niin Saksan, Englannin, Yhdysvaltain, Ranskan kuin Italian, Puolan ja Tšhekkoslovakian ajopelejä. Jotkut vielä erittäin harvinaisia, mutta kaikki viimei-



Valokuvaajan loisto-otos: Juuri ennen rysähdystä? Ei sentään, vaan saapuminen belgialaiseen sotamuseoon.

sen päälle entisöityjä. Lisäksi löytyi vielä useita valtavia dioramoja täysikokoisine aitoine kalustoineen. Niistä esimerkkinä mainitakseni vaikka Amerikkalaiset Normandian maihinnousussa, tai sotamarsalkka Rommel kuulussa ”Greif”-panssariautossaan Afrikan rintamalla. Myös uniormut olivat hyvin edustettuina, joskaan suomalaista korpisoturia ei joukosta löytynyt. Oli siellä sentään tanskalainen vastarintamies.

Melkoinen joukko toisessa maailmansodassa käytettyjä moottoripyörämalleja oli myös edustettuna tosiharvinaisesta tonnisesta Saroleasta aina amerikkalaisten laskuvarjomiesten käyttämään skooteriin saakka. Eihän esim. 70-luvun alun kaksisyylinterinen ja -tahtinen viisitaatanen Suzuki ollutkaan mikään erikoinen konstruktio, kun saksalaisilla oli sellainen jo sota-aikana, nimittäin DKW 500, ja sivuvaunu-Zundapilla vedettiin tarvittaessa vaikka tykkiä!

Henkilöautopuolelta voisi mainita kahdeksansyylinteriset presidentti Eisenhowerin Packard Clipperin ja tsekkiläisen virtaviivaisen Tattran, piskuisen Fiatin yrittäessä tulla puolta vähemmällä toimeen. Saksalaiset sota-ajan autot olivat jyrkyydessään aivan omaa luokkaansa, nämä Mersut ja Horchit ja mitä niitä nyt oli. Varmasti myös melkoisia polttoaineen kuluttajia.

Kun kaikki oli hienosti esillä ja sopivasti kohdevalaistuna muuten yleisilmeeltään tummassa ikkunattomassa hallissa, meni tarkasteluun useampi tunti. Liika väkimääräkään ei haitannut, joskaan en täysin käsittänyt niitä isiä, jotka olivat raahanneet sinne kitiseviä pikkulapsiaan, eihän rumat ajopelit varmasti jälkimmäisiä kauheasti kiinnostaneet. Kun valokuvauskieltoakaan ei ollut, näpsin runsaasti ku-

via, joskin opaskirjassa oli kaikki sitten kuvattuna paljon paremmin ja vielä teknisin tiedoin varustettuna! Palatessani lo-pulta pihalle, ei kyytiläinen ihme kyllä ollut vielä edes juuri odotellut, kun totesi ”nyökkönää jo tuut?” Samalla hetkellä pihahan ajanut bussillinen japanilaisia turisteja ei enää pääsytäkään museoon, koska sulkemisaika oli jo lähellä. Mahtoi heitä harmittaa? Meidän matkamme kuitenkin jatkui kaikinpuolin tyytyväisissä merkeissä.

Ranskan kieltä sujuvasti

Koska Luxemburg oli niin lähellä, noin viiden kilometrin päässä. Pistäydymme tietysti sielläkin. Pääkaupunki Luwemburgissa ajettiin ristiin rastiin niin ylempäsä vanhassa osassa kuin alemmassa uudessa. ”Eurooppasilta” Grand Duchesse Charlotte (pituus 335m) näytti saaneen ylleen uuden kirkkaanpunaisen maalin viimeksi näkemäni äklön vaaleanpunaisen sijaan. Siltoja kyllä riitti muutenkin suurten suurten korkeuserojen takia. Sitten otimme suunnaksi Ranskan.

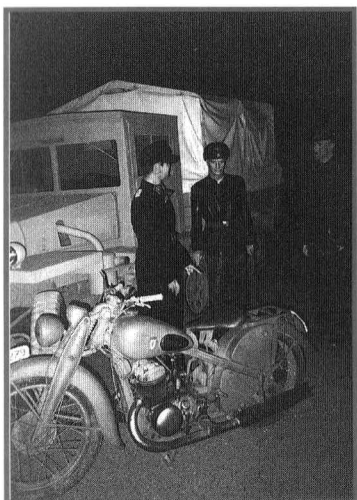
Muuten, se minun sivutukeeni oli nyt muuttunut ”täysautomaattiseksi”. Nimitäin siitä saakka kun kääntötappi oli katkennut, ei sitä saanutkaan itse ”kaiveltua” pakoputken alta esiin. Kyytiläinen oli siitä asti ”saanut kunnian” kääntää se ulos aina pysähtyessämme. Kieltämättä tästä ”automaattisesta kääntäjästä” kuului sillointällöin ”pienää narinaa”, eikä se tahotonut aluksi edes oikein pelata. Yritin myös konstruoida sivutukeen jonkinlaisen naruviritystä, mutta naru paloi säännöllisin väliajoin poikki kuumassa pakoputkessa.

Ranskan puolella täydensimme ensimmäiseksi elintarvikevarastojamme suu-resta jättimarketista, ja minkälaisia kuor-



”... Ja tämmösilläkö pitäis jatkaa matkaa ... ti tuu mittää ...”

”Eikä sade haittaa – ainakaan tätä bemari-kuskia.



Viisisatainen kaksitahti-DKW. Varmasti kova peli aikanaan. Mitähän kaverit pohtivat?



Niin, mutta keula on kuin moottori-pyörässä.



Ei Wingikään mikään ihmelaitte ollut ilmestyessään, sakuilla oli jo sodan aikana nelosbokseri! Tosin ilma-jäähdytteisenä.



”Minnekkähän tuo Roosevelt on taas lähdössä?” Kuljettajakin on naispuolinen”.

mia paikalliset kärräsivätkään sieltä ulos! Tapana ilmeisesti oli tehdä viikon ostokset kerralla. ”Työnjakomme” oli, että kyytiläinen oli ostoksilla ja minä istuin pyörän päällä ja hikoilin. Osasipa taas olla kuuma! Pyörän päältä kun ei päässyt pois, kun ”automaattinen sivutuki” ei taas jostain syystä ollut pelannut. Sain kuitenkin ajankulukseni seurata hurjaa suukopua, kun joku auto oli kolhaissut toista parkkipaikalla. Ranskassahan ei elehtimisen ja huudon määrä ole missään suhteessa satureeseen vaurioon. Tässä tapauksessa topakka keski-ikäinen rouvashenkilö läksytti jotain miespoloista, että se kyllä kuului parkkipaikan joka kolkkuaan. Meikäläistä huvitti gallialaisten temperamentti, ei kai meillä tuolla lailla (?).

Sitten keksimme ajatuksen ajaa suoraan Pariisiin läpi Versaillesiin. Liikenne tiheni tihenemistään mitä lähemmäksi Ranskan pääkaupunkia päästiin. Alkoi sadella vettä. Onneksi se oli vain kuuro ja meni ohi ollessamme huoltoasemalta. Versaillesiin olikin erittäin selvät opasteet, joten sinne ei ollut ainakaan vaikeuksia löytää. Samoin löytyi iso leirialue melko vaivattomasti kylttejä seuraamal-

la. Se oli nimeltään Camping Municipal de Porchefontaine. Väkeä siellä oli, mutta sekaan mahduttiin. Hinta vuorokaudella oli 122,- frangia. Sade oli huuhdellut melko voimallisesti alueen maapohjaa, mutta onnistuimme löytämään suhteellisen kuivan kohdan läheltä erästä puolalaista ryhmää joilla oli kaksi valtavaa yhteistelttaa. Kangaskotimme nousi nopeasti pystyyn, liiat tavarat sisään ja peseytymään saniteettitiloihin (lämmintä vettä tuli!). Sitten laitoimme kevyempää ylle ja lähdimme tutustumaan Versaillesin linnaan. Olimme saaneet vastaanotosta kortin, jonka avulla leirialueen puomi aukeaisi, jos sattuisimme viivähtämään illalla pitempään. Kätevää.

”Versaissa”

Versaillesin linna, joka rakennettiin Ludvig XIV:n toimeksiannosta 1700-luvulla, on Euroopan suurin ja kaikkia muita palatseja mahtavampi sekä eräs barokkiajan hienoimpia monumentteja. Moni kuningas ja keisari onkin yrittänyt jäljitellä sitä ja halunnut rakentaa samanlaisen - mutta turhaan. Palatsin puistonpuoleinen jul-



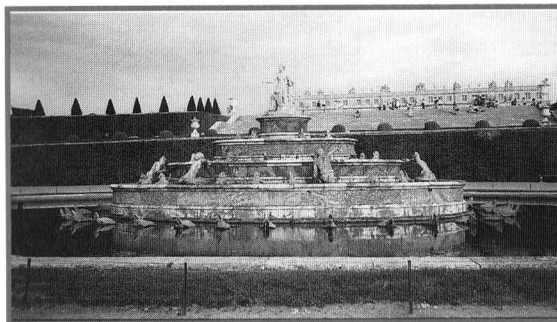
Aika siisti puutarha – Versaillesissa.

Ludvig XIV:n itsensä laatimien ohjeiden mukaan linnan keski-osan kohdalta teras-silta, josta avautui näkymä koko puistoon. Laajassa puistossa oli noudatettu täsmällistä symmetriaa, eli matalat tasanteet vaihtele-

kisivukin oli kokonaista 580 metriä pitkä! Sisällä ei kylläkään käyty ollenkaan, ja eri osiin pääseekin vain eri päivinä, eli yhdessä päivässä ei pysty katsomaan koko palatsia läpi. Sensijaan kuuluu puistoa tutkittiin sitäkin tarkemmin. Puistoon tutustumisen oli muuten helpoin aloittaa

vat puuryhmien kanssa. Lähteitä, suihku-kaivoja ja veistoksia on sitten sijoitettu symmetrisesti joka paikkaan. Suihkukäivöt eivät harmiksemme olleet toiminnassa. Sadat veistokset olivat nähtävyys sinänsä - eräät oli jopa kullattuja niistä ei jäänyt kovin monta kuvaamatta, ainakin siltä rupesi tuntumaan. Sitäpäit-si ei meikäläinen kai sitten niin ”helvatan enkeliltä” näyttänyt, kun nuorehko muslimiparis-kunta pyysi ottamaan heistä kuvan omalla kamerallaan.

Lopulta jatkamme olivat melko väsyneet kilometrien



Joillakin oli varaa rakennella pieniä suihkulähteitä (Versailles).

Versailles on muuten melko iso. Päivässä ei ehdi kaikkea nähdä.



kävelemisestä, mutta eipä aikakaan ollut käynyt pitkäksi. Pyörä löytyi sieltä minne se oli jätetty, vaikka minua oli vähän hirtittänyt, kun se ei ollut ihan laillisella pysäköintipaikalla, vaan erään viraston edessä kadulla. Toisaalta autoja oli jokainen mahdollinen kolo täynnä ja virallisille parkkipaikoille ei ollut mitään asiaa. Loppuilta meni ajellessa ympäri Versaillesin kaupunkia, jonka asemakaava on muuten ollut monen Euroopan hallituskaupungin, kuten Pietarin esikuvana.

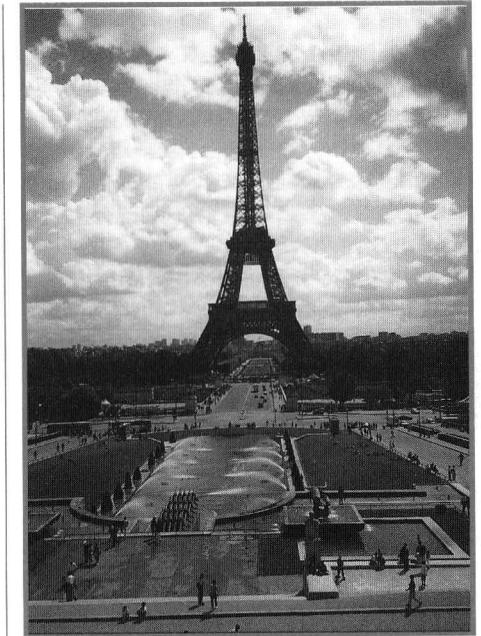
Muuten: Sieltä kaupungilta ostettu vahva ranskalainen tölkkiohjuksien (tietenkin vastateltalla nautittuna) ei ollut oikein meidän makuumme. Liian kitkerää.

Pariisin hulinoissa

Kun seuraava päivä oli sunnuntai, alkoi se erikoisesti. Heräsimme nimittäin virren veisuuseen! Katoliset puolalaiset pitivät vieressä varhaista aamumessua, pappeineen, ehtoollisineen kaikkineen. Siinä vaan teltojen edessä taivaan alla, ja oikeastaan, mikä ettei, kyllä siinä itsekkin vähän hiljentyi vaikkei kieltä ymmärtänytkään. Sen jälkeen heillä alkoikin kiireinen aamiaisen valmistus. Vanhahko pappikin oli heittänyt kasukkansa pois ja keitti innolla kahvia.

Me lähdimme Pariisiin, ja ihan suosiolla junalla, saatuamme tarkat ohjeet leiri-alueen neuvonnan ystävälliseltä tytöltä. Tuli taas lämmin päivä ja kevyt takkikin tuntui olevan liikaa. Kumppani poimi omenoita aseman puista matkaevääksi.

Ensimmäiseksi suunnattiin tietenkin Eiffelin tornille, mutta sinne pyrkijöitä oli niin valtavasti, ettei ollut mitään mieltä jonottaa ensin lippuja ja sitten hissiin pääsyä. Samat matkamuistot sai ostettua kolme kertaa halvemmalla, kun maltoi kä-



Tällainen masto näkyi Pariisissa. Mikä lie TV-torni?

vellä hieman kauemmaksi tornista - kuten itse karvaasti totesin. Rullaluistelu muuten näytti voittaneen takavuosien rullalautailun Eiffelin edessä.

Sitten vain vaeltettiin pitkin katuja ja lukuisia siltoja sekä nautittiin ilmapiiristä, sillä kyllä Pariisilla oma viehätöksensä on. Liikenne vaan on hurjaa. Sitten tulimme Louvren eteen. Jättimäinen Louvren taidemuseo sijaitsee Euroopan suurimmas-sa palatsirakennuksessa, ja koska oli sunnuntai, pääsi sisään puoleen hintaan. Tätä mahdollisuutta käyttikin hyväksen val-taista ihmispaljous, mutta mekin pääsimme sentään sisään kohtuullisessa ajassa, lasisen sisäänkäyntipyramidin ja metallin-paljastimen kautta. Mm. Milon Venus ja Mona Lisa ehdittiin nähdä ennenkuin tuli sulkemisaika, eli taas jäi suuri osa taide-teoksista näkemättä. Harmi, edellisellä

kerralla oli sama juttu. Ensi kerralla varataan kyllä koko päivä Louvrelle!

Ehdimme sentään kierrellä Louvren yhteydessä olevissa isoissa myymälöissä, tosin mitään ostamatta, mutta saipahan ainakin katsella mitä erilaisimpia tuotteita korukivistä kahvipurkkeihin. Illalla onnistuimme junailemaan melko sujuvasti takaisin Versaillesiin, vaikka yksi junanvaihto oli välissä ja lippuautomaatti Pariisin päässä rikki. Minua jo vähän painoi kotimatka, seuraavana viikonloppuna kun olisi Hailuotoajo ja sieltähän ei oikein voisi olla pois. Katkeaisi hyvä sarja!

Kotia päin

Maanantaiaamuna puolalaiset alkoivat reippaasti pakkailla teltojaan ja ahtautuivat lopuksi heitä noutamaan tulleeeseen linja-autoon. Myös me pakkasimme ja lähdimme liikkeelle. Ehdimme sentään postittaa paikallisesta postitoimistosta muutaman kortin, jotka olivat tulleet perille aivan muutamassa päivässä, kuten jälkeensä selvisi.

Sitten lähdimme ajamaan, ja täysin väärään suuntaan, koska olin lukenut erään paikannimen väärin. Lopulta tietenkin juutuimme hirvittävään ruuhkaan Orlyn lentokentälle menevälle ulosmenotielle. Kyytiläisen rohkaisemana lähdin kuitenkin paikallisten tapaan puikkelehtimaan autojen välistä ja näin selvitetettiin useita kilometrejä. Välillä kyllä tuntui, että silvulaukut lähtevät matkasta!

"Joo joo, mutta kun ei ne patongit muualle mahdu."

Helpotuksesta huokaisten pääsimme lopulta pienemmille teille, missä tietenkin oli rauhallisempi ajaa. Eräästä pienestä kyläleipomosta ostimme sitten neljä patonkia, jotka eivät sopineet enää muualle kuin pakkausten taakse piuhojen alle. Sen jälkeen näkyi molemmista taustapeileistä pelkkiä patongin päitä. Mahtoi takana tulevia huvittaa tämä patonkien ulkoiluttaminen.

Myöhään illalla ollessamme jo Belgian puolella, äkkäsimme erällä levikkeellä kaksikerroksisen bussin. Kyljessä luki Miss TiTi. Siinä myytiin Pommes Fritesejä, siis ranskalaisia perunoita jotka kuitenkin alunperin ovat belgialainen keksintö. Olisivatkohan ne näin alkuperäismaassa parempia kuin muualla? Sitähän pitäisi testata ettei myöhemmin harmittaisi, arveli kyytiläinenkin. Niinpä söimmekin niitä melkoisen kuorman bussin ravintolaksi sisustetussa yläkerrassa. Kyllä ne olivat aivan erinomaisia, varsinkin kahta eri kastiketta vaihdellen, vaikka lisukkeeksi otettu makkara ei ollut erikoinen. Omistajarouva vallan ällisteli englanninkielen taitoamme, siis kai suomalaisiksi!

Liege, Belgian kolmanneksi suurin kaupunki jäi mieleen savuisena ja mustana



Miss TiTi tarjosi Belgiassa parhaat ranskanpotut.

teollisuuskaupunkina. Hiili- vaiko vallan ydinvoimaloiden keilamaiset rakennelmat syöksivät ilmaan valtavia savupilviä. Tunnelmat olivat kutakuinkin "Blade Runner"-tieteiselokuvan kaltaiset. Taitavat muuten belgialaiset olla aikamoisia velikultia, sillä myöhemmin maaseudulla ohitimme pikkukylissä monta punaisiin lyhdyin varustettua taloa. Ikkunan takana näytti yleensä olevan vähäpukeinen, ikävystyneen oloinen naishenkilö. Muutaman talon ohi piti ajaa varmuuden vuoksi toisenkin kerran!

Puoli kolmelta yöllä Saksan puolella, iskimme telttakeppimme erälle merkittömälle levikkeelle autobahnin Aachen-Köln viereen. Oli kertakaikkiaan pakko pysähtyä, sillä pyörä oli ruvennut suorastaan mutkittelemaan väsymyksestä, kun yöpaikkaakaan ei tullut taaskaan ajoissa haettua. Eihän siinäkään olisi tietenkään saanut yötä olla ja liikenne jyristeli suoraan meitä erottavan pensaikon takana. Sitäpaitsi paikkaa oli mitä ilmeisimmin käytetty vain ns. "housujenkevennyspaikkana". Me kuitenkin olimme siinä sen yön ja onnistuimme seuraavana aamuna sulautumaan liikenteeseen ennen poliisien tuloa, sillä ilmeinen sakon paikakahan se varmasti olisi ollut. Päivällä erällä Raststättellä saimme sitten ruo-

anlaiton lomassa seurata jotenkin sala-myhkäisen näköistä tavaroiden siirtoa jonkun liikkeen pakettiautosta henkilöauton peräkonttiin. Saattoihan se tietysti olla ihan viatontakin?

Se päivä meni taivaltaessa Saksaa ylöspäin pohjoiseen, välillä pikkuteillelekin poiketen ja pientä riitelyä pysähdyspaikoista harrastaen. Autobahnalla ei kuitenkaan jaksa millään ajaa koko ajan. Rannikkoa vihdoin lähestyessämme, saimme voimakkaan sadekuuron ja kovan tuulen niskaamme. Silloin alkoi olo vasta tuntua todella syksyiseltä, keltaiset lehdet vaan pyöriskelivät ympärillämme. Olimme sillä kertaa vaihteeksi autobahnalla, ja olipa melko reteää ajaa melkoista kyytiä kahden suomalaispyörän ohi joilla oli ilmeisiä eteenpäin näkemisvaikeuksia, sillä vetä tuli lähes vaakasuoraan! Muuten ei suomalaisia ollutkaan liiemmästi näkynyt koko reissulla. Kesä- ja heinäkuu taitavat olla ne suomalaisten lomakuukaudet.

Puttgarden-Röddy -lautalla tuhlasimme viimeiset Saksan kolikkomme niin tarkkaan, että kassan piti antaa ostoksillemme varattu muovikassi ilmaiseksi - sekun kun olisi jotain maksanut.

Ruotsin puolella olimme jo kuin melkein kotona, vaikka vielä oli matkaa, sillä aikomuksemme oli ajaa Suomen puolelle Haaparannan kautta. Tällöinhän jää yksi lauttamatka vähemmäksi. Sää oli muuttunut entistä syksyisemmäksi, olihan sentään elokuun loppu jo käsillä. Lähellä Axelhultia pystytimme lopulta telttamme turvallisimmiin mielin havumetsän siimekseen. Yöllä ukkosti ja satoi kovasti. Telta päästi jonkin verran vettä nurkista sisään.

Oli jo torstai ja matkamme jatkui edelleen kohti pohjoista. Meni Askersund - Kungsgården - Bergby jne, jne. Seuraavakin yö meni luonnon helmassa, kun aa-

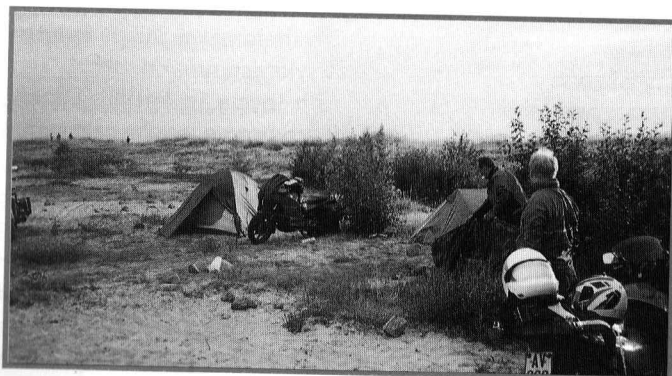
muyöstä kurvasimme melko uupuneina pienelle sivutielle. Härnösand - Bygdeå - Luleå jne, jne. Eräällä levähdyspaikalla vastavalmistuneen sillan kupeella herättimme hilpeyttä bussilastillisessa eläkeläisiä, kun keittelimme Trangialla päivällistä pöydän päällä. Kovasti he kuitenkin vilkuttelivat meille saatuaan käytyä vessassa ja jatkaessa matkaa. Ruotsalainen Yamaha-kuski poikkesi juttelemaan. Välillä näimme isoja poliisiryhmiä tiepuolella harjoittelemassa - pistoolitutkan käyttöä, tai näin ainakin otaksun, kun joku virkapukuisten joukosta aina sojotti jollain esineellä liikennettä toisten tarkasti seurattessa.

Viimeinen huikonen n. 880 km meni tauottomassa sateessa, pimeässä ja kylmässä, mutta lauantain vastaisena yönä olimme onnellisesti Oulussa. Myöhäisestä tai aikaisesta ajankohdasta huolimatta keittelimme heti ison kattilallisen spagettia, sillä syöminen oli jäänyt vähän heikoksi viimeisen ajovuorokauden aikana. Kyytiläinen huomasi myös levittää kostean teltan heti kuivumaan. Laskeskelin mielessäni, että Pariisista Ouluun oli, lievästi mutkitellen, noin 3.500 km. Koko loma-reissumme pituudeksi tuli n. 7.700 km, eli

aivan kohtuullisesti (24 vrk:ssa). "Villi" leiriytyminen näyttää vielä Euroopassa onnistuvan, vaikka en suosittelen sitä kovin heikkohermoisille. Eräänkin kerran telttamme oli vain n. 20 cm tien (tosin pienen sivutien) reunasta, kun sitä ei nähnyt pimeässä pystyttää parempaan paikkaan. Mistään meitä ei kuitenkaan hästeltely pois. Majoittuessa tuli kaikenlaisia pieneläimiä pelättyä jonkin verran, ihmisiä ei niinkään. Kun olimme aika pitkälle omavaraisia, ei rahaakaan kulunut määrättömästi. Visa- ja bensakortit olivat hyvät olemassa. Ilmat olivat pääosin aivan erinomaiset ja "Parriisissa" käytiin kääntymässä kuten alkuperäissuunnitelma oli.

Lauantaina ajelin vielä Hailuotoon, kyytiläisen jäädessä jo kotiinsa elpymään. Tosin toiset, perjantaina jo tulleet kemijärveläiset olivat jo lähdessä kotiin, arvelen etten minä kuitenkaan ehtisi sinne. Portilla ehdittiin vain moikata. Minä tietenkin jäin Hailuotoon ja taas kerran siellä oli perinteisen hauskaa. Minäkin ensimmäisen kerran vuoden -78 jälkeen siellä teltaillen!

Muisteli Kemijärven Jaska



Hailuotoonkin tuli ehdittyä. Silloin kun Hailuotoajo vielä oli Hailuodossa.

69 SHOP

Poolopaita	140,-
College	110,-
T-paita (musta, harmaa)	55,-
K-18 -paita	55,-
Lippis	60,-
Rukakuksa	95,-
Snapsikuksa	50,-
Motoristi-kansio	30,-
Kangasmerkki	20,-
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

Kuuleeko nuoriso?

Henna kutsuu

Pyyhe päällä, saunan raikkaana kävelin puhelimen luo, nostin luurin ja tervehdin langan toisesta päästä kuuluvaa ääntä. Tämän puhelun takia menetin yöneni, olin väsynyt ja ajatuksissani koulussa ja aivoni ylikuumenivat, mutta silti vastasin myöntävästi. Seuraavana sunnuntaina se sitten virallisesti päätettiin; Minusta tuli kerhomme uusi nuorisoministeri. Näin alkoi siis tuore urani, lyhyesti ja ytimekkäästi (?) kerrottuna.

Otetaanpas ensin pieni kertaus: Kuka minä olen? Mikä minä olen? ja Miksi minä olen?

Kuka: Henna Saarinen, 16 vuotta, opiskelija- Hervannan lukion 1.vuosi, asun Tampereella kahden kissan, aidin ja isän kanssa, moottoripyöräilyn lisäksi harrastuksiini sisältyy partio, haitarin soitto ja laskettelu.

Mikä: Moottoripyöräkerho 69 ry:n uusi nuorisovastaava.

Miksi: Pitääkseni yllä kerhomme nuorisotoimintaa ja keksiäkseni meille nuorille kaikkea uutta ja kivaa aktiviteettia, ettei jäsenistömme pääse vahingossakaan kalkkeutumaan.

Siinä on hiukan perustietoa ja jos haluatte tietää minusta lisää niin tutustukaa. Yritän olla aktiivisesti toiminnassamme mukana.

Viimeisimmässä (ja minun osaltani ensimmäisessä) hallituksen kokouksessa ilmaan leijahti ehdotus, että alkaisin kirjoittelemaan Motoristiin jonkinlaista nuorisopalstaa ja koska ajatus oli jo omassa pääsänikin vilahtanut päätin siis yrittää. Minulla ei vielä tässä vaiheessa ollut mitään ihmeellistä asiaa, joten päätin aloittaa näin, eli esittelemällä itseni. Tähän loppuun esittaisin pienen toiveen, jotta nuorisotoiminta jatkuisi tulevaisuudessakin: Kun teidän nuorten ja kenties hieman vanhempienkin mieliin putkahtelee ideoita nuorisotoiminnan kehittämiseksi tai ylläpitämiseksi, niin ottakaa ihmeessä yhteyttä minuun niin yritän kehitellä ajatuksia. Toivon todella paljon palautetta ja apua tätä juuri alkanutta tehtävääni varten.

Palautetta odotellessa.....

Henna

Lukijalta

Tiedä sitten niin...

Kenelle kuuluisi kiitokset kesän ajokeleistä? Olisiko Juha Föhr, Lea Saukkonen vai Lipponen sopiva henkilö / henki?

Se on ainakin varmaa kenelle kuuluu kiitos ja kunnia Pirkanmaan Matkamotoristien kuivista nuotiopuista Siitamassa: Väänäselle. Se on se äijä mustalla Africa Twinillä.

Toivon mukaan Golf Variantti + peräkärri taynä höylättyä tammee pysähtyy mutkaan ensi keväänäkin.

Ehkä sitten löytyy lisää kantajiaakin?

Lumista talvea!

Jorma L. 55v.

Motoristin postitus

Motoristin postituspaikkana on toiminut vuosikaudet Kuoppalan Pekan ja Sirkkan autotalli Helsingin Tapanilassa. Sama paikka jossa ratkotaan myös motoristien välisiä pingismestaruuksia ja jonka seinävieruksilla on Pekan keräämiä entisöintiä odottavia moottoripyöriä.

Lehden saavuttua Tampereelta kirjapainosta ja osoitetarrojen jäsenkirjuriilta tekee Pekka soitto kierroksen vakiopostittajille ja kerää kokoon 7-10 näppäräsormista apuria sunnuntai-illan viettoon.

1700:aan lehteen osoitetarrat liimataan täysin manuaalisesti ilman tietoko-

neiden apua. Tosin tarrat ovat postinumeröjärjestyksessä jotta lehdet voidaan pakata postin vaatimusten mukaan oman alueensa nippuihin. Tarrat on liimattu ja lehdet niputettu yleensä tunnin uurasituksen jälkeen. Joskus kun piti yhdistellä lehtiä ja jäsenkortteja samaan kirjokuoreen vierähti siinä moninkertainen aika.

Sirkka palkitsee päätteeksi työntekijät munkkikahvilla jonka ääressä rupatellaan vielä viimeiset kuulumiset. Joulun aikoihin on kerho kustantanut talkooväelle kakukahvit.

Suurkiitos Pekalle ja Sirkalle postituksen pyörittämisestä.



Postitus käynnissä.

Ruotsinäijän moottoripyöräreissu Eurooppaan

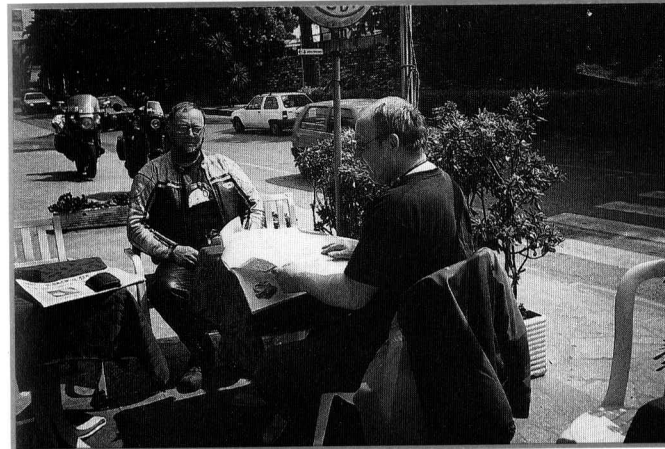
Tuli pohjoisen pystymättässä Järvisen Esan kanssa puheeksi, että hän on lähdössä keväällä risteilemään Eurooppaa. Esa on kokenut Euroopan kiertäjä jo parinkymmenen vuoden ajalta, joten kysyin jos voisin iskeytyä kannoille. Ei tiennyt Esa minkä harmin sai, kun keväällä soitti, että parin viikon päästä olisi lähtö. 'Bokseri' huoltoon ja julmettu painonpudotus; vettä ja valkosipulia (= 0 kaloria). Viikon kuurin jälkeen aloin sopia pukuun. Varusteet kasaan ja matka voi alkaa.

Perjantaina 11.4. oli pyörä lastattuna peräkärryyn, seuraavana aamuna heräsin kello 3, söin puuron, ja kello 3.50 lähdin ajamaan auto- peräkärry-yhdistelmällä kohti Gävleä, josta toivon mukaan piti alkaa sula maa (turha toivo). Kärrystä hajoosi rengas, siis p.. ja monta rrrrr:ää. Korjasin renkaan. Siihen tuhoutui aikaa reilut puoli tuntia. Auto jäi tutun HD kaverin luokse. Matka 'Bemarilla' alkoi. Olin Tukholmassa kello 15 ja suuntasin laivaan. Matka oli tavanomainen; olutta ja tanssia. Sunnuntaina Tallinnassa oli hieman vaikeuksia löytää Esa, sillä laivat Helsingistä ja Tukholmasta rantautuivat eri paikkoihin. Ajelimme aikamme ristiin, viimein osuimme vastakkain ja pääsimme matkaan kohti Jögevaa. Soitin herrasmiesmatkamotoristi Igor Ellissonille. Hän veikin meidät

kotiinsa ja oli hyvin vieraanvarainen. Igorin äiti oli kattanut meille pöydän, joka suorastaan notkui monien herkkujen painosta. Kiitokset Igorin äidille. Igor näytti videoita ja kaitafilmejä moottoripyöräseikkailuistaan Afganistanin vaikeakulkuisilla erämaataipaleilla.

Maanantaina 14.4. herätessämme oli maa valkoisena. Onneksi alkoi sataa vettä, siis pientä parannusta, 'ei tomisuu'. Poikkesimme Jögevan maakuntavirastossa, lupasin hoitaa keräyksen, jossa kerättäisiin lastenvaatteita ja leikkikaluja. Igor ja sosiaalivirkailija hoitaisivat jakelun, ja toivotavasti saan kuorman kasaan Jögevan kokoontumisajaksi. Yritän saada Raahen porukan innostumaan asiasta. Tarkoitukseksi on, että lahjoitus menee suurperheille ja vähempiosaisille. Erotessamme otimme vielä muutamia valokuvia Igorista saattamassa meitä 'kolmipyörä Uralilla'. Matka jatkui edelleen sateisessa säässä kohti Rigaa. Iltapäivällä sade muuttui rännäksi ja myöhemmin vielä lumeksikin. Mieliä oli korkealla kaikesta huolimatta. Yövyimme Rigassa.

Tiistaina 15.4. Latvian latit muuttuivat Liettuan lituiksi, ja iltaa myöten näyttäytyi jo aurinkokin. Oli pientä sähellystä liikenteessä, mutta muuten ok. Liettuan



Motoristit kahvitaulla.

tullissa tehtiin kaikenlaisia tarkistuksia ja leimaamisia. Puolan puolella olikin jouten helpompaa. Seuraavan yön vietimme Suwalkissa, ja sieltä lähdimme ajamaan kohti Varsovaa pienessä lumisateessa, joka kyllä muuttui rännäksi. Sitä alkoi jo toivoa, että sade tulisi edes vetenä. Otonpäivänä, eli 17.4., toive toteutui. Sää muuttui jopa aurinkoiseksi. Lähellä Tsekien rajaa ajoimme harhaan Esa edellä, ja minä myös, sanoen 'pikkusonni'. Jouduimme lumiselle vuorelle, ja minulla oli hieman vaikeuksia tulla alas. Ylitimme taas rajan.

Perjantaina 18.4. heräsimme paikassa nimeltä Oayckuy Brod, ja Esalla oli selkä kipeänä. Ajattelimme ajella Itävaltaan ja minusta etenimme vähän turhankin nopeaan tahtiin. Sunnuntaiamu valkeni valkoisena. P.kele. Koukkasimme ajamassa pätkän saksalaista moottoritietä (hullujen vauhtia), ja majoituimme Itävallan puolelle, noin 20 kilometrin päähän Saksan rajasta. Maisemat olivat mahtavia, ja ikkunasta katsoen maa näytti kuivalta. Teimme pienen kävelyretken ja otimme

valokuvia, ja sitten taas matkaan. Saa-
vuimme vedenjakajalle Italian rajalle. Tie
laskeutui ja lämpötila nousi. Yöksi löysim-
me Pohjois-Italian järviolueelle.

Kohtasimme koleaan, mutta onneksi vähä-
lumisen aamun *tiistaina 22.4.* Uusiin seik-
kailuihin kävi tie. Poikkesin parturissa.
Ajelimme mutkaisia vuoristoteitä ja saa-
vuimme Genovaan pahimpaan ruuhka-
aikaan. Siellä oli apua kieroista silmistä,
sillä piti nähdä molempiin peileihin yhtä
aikaa. Moottorikin kuumeni, mutta se ei
onneksi ollut mitään vakavaa. Harrastim-
me pientä hortoilua ja jouduimme eril-
lemme. Onneksi oli 'juppi' mukana. Yö-
vyimme seuraavan yön teltassa. Keski-
viikkona tulimme Monacoon ja pystytim-
me oman 'huvilan' Välimeren rannalle.
Yritimme katsella näkyisikö Rainieria tyt-
täreneen, mutta turha toivo, ei näkynyt
edes Rosbergiä.

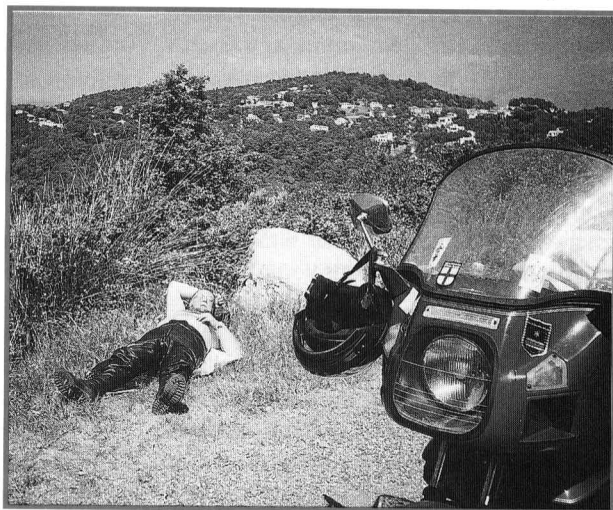
Perjantaina 25.4 Ajelimme luoteeseen
maaseudulle, liikenne oli joustavaa, tosin
ohitimme yhden kolaripaikan. Yöksi lei-
riydimme Aixen Provençgeen. Se oli



Esa ja Bemarit.

ihan mukavan näköinen camping- paikka, mutta röyhkeät sorsat tulivat ja repivät kannen Esan soppakattilasta. Yritimme antaa niille 'remmivedon', mutta se ei tehonnut kuin vähäksi aikaa. Pian sorsat olivatkin taas norkoilemassa sopalle. Lauantaina tuli vaihe, jolloin minun oli lähdettävä takaisin kotipohjoiseen. Ajelimme Esan kanssa vielä 100 kilometriä yhdessä, ja sitten tiemme erosivat. Esa jatkoi Espanjaan ja toivottelimme toisillemme hyvät matkat. Kiitos vielä kerran Esalle, että jaksoi odotella Äijää.

Ajelin yksikseni Ranskan maaseudulla, keli oli kuiva ja mieliala vähän haikea. Iltapuolella alkoi sataa, ja poikkesin majataloon pienen järven rannalle. Totesin, että ranskalaiset eivät oikein ymmärrä minua, tai toisin päin, mene ja tiedä. Sunnuntaina tie vaihtui nro 83:n kautta 57:ksi, mutta maisema jatkui silti tasaisen



Uupunut.

kauniina. Iltapäivällä pukeudun sadepukuun pitkästä aikaa. Nousin moottoritille ja ajaminen alkoi. Siellä kyllä oli vauhtihurjastelijoita; vaikka itse ajoit niin kovaa kuin pyörä kulkee, niin aina tuli joku, jolla on vähintään 100 km/h enemmän laskissa. Luxemburgin ohitin laskematta jalvoja maahan, Saksastakin koetin päästä eroon mahdollisimman nopeasti. Niillä kun on siellä liian isot autot ja kova kiire paikasta toiseen, joten se siitä. Loppumatkasta ei ole paljon kertomista.

Vapun aattona yövyin Kolmårissa Vildmarks- hotellissa. Siellä oli suomalaista henkilökuntaa ja aivan upeaa palvelua. Kiitos Marjatalle. Vapunpäivänä ajelin Gävleen, jossa HD-mies Lennart Hälberg tarjosi minulle maukkaan aterian. Lastasin motskarin peräkärriin ja siitä alkoi matkan uuvuttavin etappi. Östersundista otin mukaani pari lastenlasta ja olin perillä kotonani perjantaina 2.5., niin väsyneenä, mutta onnellisena.

Etsiskelen matkaseuraa seuraaville reissuilleni, joten soita tai kirjoita!

Olavi Hautamäki
Box 87
83070 Hammerdal
Svärige

Puh: 990 46 644 105 61
Fax: 990 46 644 710 57



Ranskan maaseutua.



Otteita Ex-Antimotoristin päiväkirjasta

6.6.-96

Moottoripyörät ovat turhia. Ne metelöivät ja ovat tavaratiloiltaan epäkäytännöllisiä.

7.6.1996

Tarkemmin ajateltuna eivät moottoripyörät taidakaan olla niin turhia kuin olin kuvitellut. Ja mikäpä estäisi motoristi-isää vuokraamasta asuntoautoa, mikäli perhe hinkuaa kesällä campingtouringille. (Sitäpaitsi monet motoristit lienevät ässäarpavoittajia tai muuten hyvätuloisia; pyörän lisäksi tallista löytyy usein myös talviajan pelastus:Auto.)

6.6. 1996

Moottoripyörät ovat hengenvaarallisia ja kyydissä on aina kylmä ällöttävästä kireästä nahkapuvusta huolimatta.

7.6. 1996

Tilastollisesti kaikkein eniten tapaturmia tapahtuu kotona. On siis paljon turvallisempaa lähteä hyvän kuskin kyydissä kurvailemaan auringonlaskuun, kuin syödä popcornia soffalla ja seurata Ridgen ja Prooken eijuvaarinhousut-leikkejä.

Mitä taasen nahkapukuun tulee, täytyy sanoa, että se on vallan loistava tuuleneriste. Kun oikein tarkkaan pohdin, muistan jopa joskus nähneeni jotain vieläkin ällöttävämpää kuin nahkapuku.

6.6. 1996

Motoristit ajavat ylinopeutta ja vaarantavat liikennettä ohituksin.

7.6. 1996

Motoristit ovat individualisteja aivan kuten autoilijatkin. Muistan kyllä sadatelleni moottoriteiden messiasista, tärkeännäköistä businessbemaristia (BMW ihan vain noinesimerkiksi, eihän toki sovi yleistää), joka ajaa ohitseni nopeudella 160 km/h ja tajuaa samassa, että hänen paikkansa onkin juuri minun edessäni, vaikka tilaa on vain hädin tuskin turvavälin verran. Hidastan vauhtini vaarallisen nopeasti viiteenkymmppiin ja huomaan Pekka Pemaristini kääntyvän heti seuraavasta liittymästä oikealle... Ja taasen toisinpäin; muun liikenteen huomioivia teiden ritareita on niin motoristeissa kuin autoilijoissakin.

6.6. 1996

Moottoripyörät saastuttavat.

7.6. 1996

Jos oikein pontevasti vastustaisin saastumista pitäisi boikottini piiriin kuulua myös linja- ja henkilöautot. Vaan kun ei kuulu, niin miksi boikotoisin moottoripyöriäkään?

6.6. 1996

Motoristin perustyyppi on lihava ja parakas harrikkamies, joka näyttää keskosormeja bussipysäkillä hymyileville mummoille ja kuuluu joko Hells Angeliin tai Bandidokseen.

7.6. 1996

Lähes poikkeuksetta motoristit ovat valian sympaattisia A-luokan kansalaisia. Joukossa on jopa rehtejä ja reippaita partiolaisia.

Mitä tapahtui 7.6. 1996? Aivopestiinkö minut? Tavallaan kyllä. 7.6. 1996 Istuin ensimmäistä kertaa moottoripyörän päälle!

Nimimerkki Takaistuimen toivo?

Peeäs.

Miksiköhän ihmeessä se Ridke ei käytä kypärää?



69 SHOP SUPERTARJOUS

Nyt myydään laadukkaat Kontio-95 t-paidat
sikahalvalla!

Paita on valkoinen ja kuva musta

20,- kpl tai 6 kpl 100,-

Soita ja tilaa p. 09-346 3303

Vuosikokous

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n vuosikokous pidettiin 28.9.1997 Porvoon kaupungintalolla. Kokous kokosi Porvooseen joukon innokkaita kerholaisia päättämään mm. kerhon tulevasta toimintakaudesta. Merkillepantavaa vuosikokouksen osallistujissa on se, että vaikka kokouksen paikka vaihtelee, niin kokousväki on suurinpiirtein samaa vuodesta toiseen.

Tämänkin vuoden kokous saatiin vietyä läpi hyvässä hengessä. Kokous oli rakentava-henkinen, mutta ei kuitenkaan täysin kritiikitön. Kokouksessa saatiin päätettyä toimintavuoden rutiineista ja keskusteltiin kansainvälisestä moottoripyöräilijöiden yhteenliittymästä, sekä siihen johtaneista syistä ja vaikuttimista.

Kokouksen pöytäkirjan lisäksi liitteenä on toimintasuunnitelma kaudelle 1997-98 ja toimintakertomus menneeltä vuodelta, sekä toimintavuoden budjetti (Kerhon toimintavuosi alkaa vuosikokouksesta ja kestää seuraavaan vuosikokoukseen.)

Kiitoksia kokousjärjestelyistä vastanneelle Hannu Hoskarille.



Moottoripyöräkerho 69 r.y:n toimintasuunnitelma 1997-1998

Alkavana toimintavuonna tulemme yhä huolehtimaan sääntöjen määräämistä tehtävistä. Osallistumme aktiivisesti koulutuksen kehittämiseen ja antamiseen, olemme tarvittaessa viranomaisten ja muiden tahojen käytettävissä moottoripyöräilyyn liittyvissä kysymyksissä sekä esittelemme harrastustamme yleisölle näyttelyissä ja tilaisuuksissa. Ehkä tärkein osa toimintaa on jäsenistölle suunnatut tapahtumat:

Pystymettä lokakuun viimeisenä viikonloppuna,
Talviralli helmikuun alussa,
Motoristi Survival kaatuneiden muistopäivänä toukokuussa,
Motoristin kirkkopyhä kesäkuun ensimmäisenä sunnuntaina,
K-18-tapahtuma kesäkuussa,
samoin Akkaralli kesäkuussa,
Kontioralli heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna,
Perheralli heinäkuussa,
Eestin Etappiajo elokuun lopulla,
Enduropöräys syyskuun puolivälissä,
Pohjoisen Pystymettä syyskuussa,
Mp-suunnistus syksyllä ja
vuosikokous syyskuun lopulla,

Kerholehti Motoristin julkaisua jatketaan kuudesti vuodessa ilmestyvin numeroin. Lehden sisältöön tulee edelleenkin vaikuttamaan jäsenistö, joiden lähettämästä kuva- ja tekstimateriaalista numerot kootaan.

Tiedotusta harjoitamme myös sähköisessä muodossa ylläpitämällä WWW-palveluamme kaikkien Internetiin liittyneiden saatavilla. Tämän kanavan etuna on tiedotuksen nopeus ja joustavuus.

Kansainvälistä työtä tullaan tekemään kehitteillä olevan FEMA:n ja jo perinteisen NMR:n puitteissa. Erityistä huomiota tullaan kiinnittämään kansainvälisen toiminnan kustannuksiin ja siitä saatavaan hyötyyn.

Kotimaassa yhteistyötä kehitetään edelleen varsinkin Liikenneturvan kanssa lähinnä EAK-koulutuksen uudistamisen tiimoilta.

Porvoossa 28. päivänä syyskuuta 1997
Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n toimintakertomus 1996-1997

KULUNUT VUOSI

Toimintavuosi 1996-97 on ollut koko lailla viime vuonna esitetyn toimintasuunnitelman ja kerhon sääntöjen mukainen. Poikkeuksen totuttuun toi Kontiorallin järjestelyissä tapahtunut äkillinen muutos, josta siitäkkin selvitettiin lopuksi kunnialla.

HALLITUS JA TOIMIHENKILÖT

Vuosikokouksen valitseman hallituksen kokoonpano oli:

puheenjohtaja	Hannu Hoskari,	Porvoo
varapuheenjohtaja	Toni Korppi,	Vantaa
sihteeri	Jarmo Lottanen,	Helsinki
kassanhoitaja	Raine Honkanen,	Helsinki
kerhoisäntä	Jussi Vanha-Aho,	Alavus
päätoimittaja	Arttu Kotilainen,	Tampere
NMR-vastaava	Taneli Harmaala,	Odense
koulutusvastaava	Tony Lind,	Ylöjärvi
aluetoimintavastaava	Antti Jutila,	Nurmo
nuorisovastaava	Tiia Tylli,	Kuorevesi

Hallitus kutsui toimihenkilöiksi:

kerhokauppias	Asko Vesinen,	Helsinki
toimitussihteeri	Kirsi Honkala	Tampere
jäsenkirjuri	Jarno Saarinen,	Tampere

JÄSENISTÖ

Kerhon jäsenmäärä on pysynyt suunnilleen ennallaan. 17.9.1997 jäseniä oli 1676 henkilöä.

KERHOTOIMINTA

- Toimintavuoden ensimmäinen kokoontuminen oli samalla ajokauden viimeinen. Jaro Peltonen ja MC Roadrunners olivat löytäneet Pystymetälle sopivan perämetsän käyttöömmme Valkealasta 25.-27.10. väliseksi ajaksi.
- Uuden vuoden ja talviajokauden avasi Talviralli Kiteen Likolammin leirintäalueella. Kari Kosonen ja Kitee MC:n kantavat voimat laittoivat tunnelmallisen noin 80 motoristin telttakylän pystyyn 14.-16.2. paukkuneisiin pakkasiin.
- 20. Motoristin Kirkkopyhää vietettiin 24.-25.5. syntysijoillaan Nuijamaalla. Rauni ja Pekka Voutilaisen järjestämässä tapahtumassa muisteltiin myös Kirkkopyhän isää Raimo "Pappa" Teittoa.
- Naismotoristit kokoontuivat Akkaralliin Sotkamoon Pirjo Piiraisen valitsemaan paikkaan kesäkuun puolivälissä.
- 31. Kontioralli saatiin kuin saatiinkin vietettyä Raahan moottorikerhon ansiosta perinteisenä heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna. Raino Ranta-Eskola ja Olli Nylander onnistuivat lyhyessä ajassa loihittamaan hyvät puitteet yli 1700 motoristin aurinkoiselle viikonloppulle.

- Pohjanmaalla ovat perhearvot edelleen kunniaissa. Erkki Pirilä kutsui lapselliset motoristit pesueineen Ilmajoen Kalajaisten leirikeskukseen 8.-10.8. muunmuassa arvuuttelemaan moottoripyörien vanhojen kulutusosien painoa.
- Eestin Etappiajo vei matkalaiset Kihnun pienelle mutta lukuisista moottoripyörästään kuuluisalle saarelle 22.-24.8. Kaija Rytönen oli jälleen kerran nähnyt paljon vaivaa etappien löytämiseksi saarelta ja mantereelta.
- Enduropöräys ajettiin Tampereelta Juupajoen Peltolaan 6.-7.9. Hikiset järjestelyt hoiti tänäkin vuonna ansiokkaasti Pekka Kulju.
- Pohjoisen Pystymettä sai tänä vuonna kunnian olla toimintavuoden ei ensimmäinen vaan viimeinen kokoontumisajo 12.-14.9.1997. Eero Tuomikoski ja Napapiirin moottoripyöräilijät hoitivat järjestelyt aikaisempaan tapaan.
- Yksi uusikin tapahtuma saatiin mukaan. Ari Uotila järjesti Mp-suunnistuksen 20.-21.9. Kokenemällä ja Kiikoisissa.
- Lopuksi vuosikokous kokosi kerholaiset Porvooseen 28.9.1997.

NUORISOTOIMINTA

- Tiia Tyllin ja Parkanon mpk:n Mari Kuukkulan K-18 toimi tänäkin vuonna nuorisomotoristien yhteenkokoajana. Tapahtumapaikkana oli Eräkaidan kämpä Parkanossa.
- Nuoriso huomioitiin myös MP97-näyttelyn yhteydessä, jossa nuorisovastaava oli aktiivisesti mukana esittelemässä kerhotoimintaa.

EDUSTUKSET JA YHTEISTYÖ

- MP69 on Liikenneturvan jäsen. Koulutusvastaava ja puheenjohtajisto ovat yhteistyössä hoidaneet osallistumisemme normaaleihin kokouksiin. Työn alla on ollut EAK-koulutuksen uudistaminen, jossa MP69 on mukana.
- MP69 on jatkanut jäsenyyttään Helsingin kaupungin liikenneturvallisuusyhdistyksessä. Yhteyshenkilönä on toiminut varapuheenjohtaja.
- Kerho on Suomen Retkeilymajajärjestön jäsen. Päätoimittaja toimii yhteyshenkilönämme.
- MP97-näyttelyyn rakennettiin ja miehitettiin osasto HeMMojen voimin 31.1.-2.2. Osastomme teemana oli sopivasti tulossa ollut Talviralli. Uusia jäseniä messuilla liittyi kolmisenkymmentä.
- Raahan moottorikerho edusti myös MP69:ää Pohjois-Suomen Moottoripyöränäyttelyssä Raahessa 19.-20.4.

KANSAINVÄLINEN YHTEISTYÖ

- EMA:n (European Motorcyclists Association) hallituksen kokouksia on toimintakaudella ollut kaksi. Norjan Mossissa 22.2. edustajina olivat Toni Korppi ja Jarmo Lottanen. Islannin Reykjavikiin matkasi Hannu Hoskari 7.6.
- Lisäksi kerhomme osallistui Luxemburgissa 26.-27.4. pidettyyn "International Motorcyclists Public Policy"-tapahtumaan. Koollekutsujana oli kansainvälinen moottoriliitto FIM, joka halusi kerralla mahdollisimman monta motoristeja edustavaa järjestöä saman pöydän ääreen pohtimaan harrastuksemme tulevaisuutta.
- Pohjoismaiden oikeusministerit kokoontuivat Norjan Bodøssä 25.6. pohtimaan mm. rajoituksia moottoripyöräjengien väliselle väkivallalle. MP69 oli mukana pohjoismaisten mp-järjestöjen yhteisessä väkivallan tuomitsevassa, mutta kokoontumisvapautta puolustavassa julkilausumassa.
- Helsingissä järjestettiin Euroopan standardoimiselimien CEN:in asettaman ajovarustestan-

dardia valmistelevalle työryhmän tapaaminen 26.-27.5. EMA:a ja samalla MP69:n asiantunte-
musta paikalla edusti Antti Kortesus.

KOULUTUS

- Motoristi Survival -kurssia on uudistettu teoriaopetuksen osalta. Risto Kaivolan ideoimas-
ta riskientunnistamisen ryhmätyöskentelystä saatiin hyviä kokemuksia ja samalta pohjalta
on suunnitteilla tiiviimpi kurssipaketti ensi kaudeksi.
- Perinteinen kaatuneiden muistopäivän kurssi pidettiin taas kerran Kuoreveden Hallissa.
Majoituspaikaksi oli Tony Lind valinnut Sammalniemen lomakylän, jossa olikin aikaisempaa
parempaa ja kuivemmat tilat majoittumiseen ja teoriaopetukseen. Kurssilaisia saatiin mu-
kaan liki puolensataa, mikä olikin enemmän kuin edellisvuosina.
- HDCF:lle järjestettiin oma kurssi edellisuotiseen tapaan. Tällä kertaa Raumalle 10.-11.5.
menivät kouluttamaan koulutusvastaavan lisäksi Arttu Kotilainen ja Jarno Saarinen.
- Kerhomme on mukana ennakkoivan ajon kurssin kehitystyöryhmässä yhdessä Liikennetur-
van, SML:n, Liikkuvan Poliisin, ja Smok:n kanssa.

VARAINHANKINTA

Kerhon talous on ollut pitävällä pohjalla. Jäsenmaksut ja Kontiorallin tulos, noin 80 000 mark-
kaa, mahdollistavat täysipainoisen toiminnan jatkossakin.

TIEDOTUS

- MP69:n äänenkannattaja, Motoristi-lehti, ilmestyi jäsenistölle ja postituslistalla oleville tahoille
kuusi kertaa toimintavuoden aikana. Kerholehden kehittäminen on ollut esillä hallituksen ko-
kouksissa. Mainoksia ja etenkin kerholaisten lähettämiä juttuja kuvineen kaivataan koko ajan.
- Kerho on ollut esillä tietoverkko Internetissä omine WWW-sivuineen jo parin vuoden ajan.
Tälläkin kaudella joustavin tapa huolehtia osoitteenmuutoksistaan ja viimeisimpien tapah-
tumatietojen hankinnasta on ollut palvelumme avulla.
 - MP97-näyttelyn herättämänä tuotettiin uusi kerhoesite, jota voidaan jatkossakin jakaa ylei-
sötilaisuuksissa. Esitteen tarkoituksena on antaa lyhyt ja ytimekäs tietopaketti MP69:n toi-
minnasta ja päämääristä.

YHTEENVETO

- MP69:n vuosi on tuonut uskoa kerhon olemassaolon ja toiminnan merkitykselle. Kontio-
rallin järjestelyongelmat toivat hallituksenkin tietoon lukuisten jäsenten huolen arvokkaak-
si koetun tapahtuman tulevaisuudesta. Useissa yhteydenotoissa luvattiin viimekädessä omin
hartiavoimin laittaa Kontio pystyyn, tingittäisiin sitten vaikka mukavuuksien määrästä. Toi-
miva ratkaisu onneksi löytyi muutenkin, mutta oli hyvä havaita ettei jäsenistön joskus hiljai-
sissa riveissä ole unohtettu kerhon päämääriä. Ei etenkään sen hyvän motoristihengen yllä-
pitämistä.
- Hallitus on kokenut tavoitteekseen siirtää nämä päämäärät myös uusien jäsensukupolvien
tietoisuuteen. Joskus se on hankalaa monien muiden aktiviteettien kilpaillen vapaa-ajastam-
me. Mutta aina löytyy niitä Kontiorallin perustajien tapaisia innokkaita, jotka ovat ympäris-
tön ihmetyksestäkin huolimatta valmiita ajamaan omia teitään ja löytämään harrastukses-
taan uusia elämyksiä. Vaikkapa ajamalla pitkän päivän matkalla nukkumaan pystymetsässä.

Porvoossa, 28. päivänä syyskuuta 1997

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus

Sääntömääräinen vuosikokous

Paikka: Porvoon kaupungintalo

Aika: Sunnuntaina 28.9.1997 klo 13.20-15.29

Läsnä: 31 Moottoripyöräkerho 69:n jäsentä

Käsitellyt asiat:

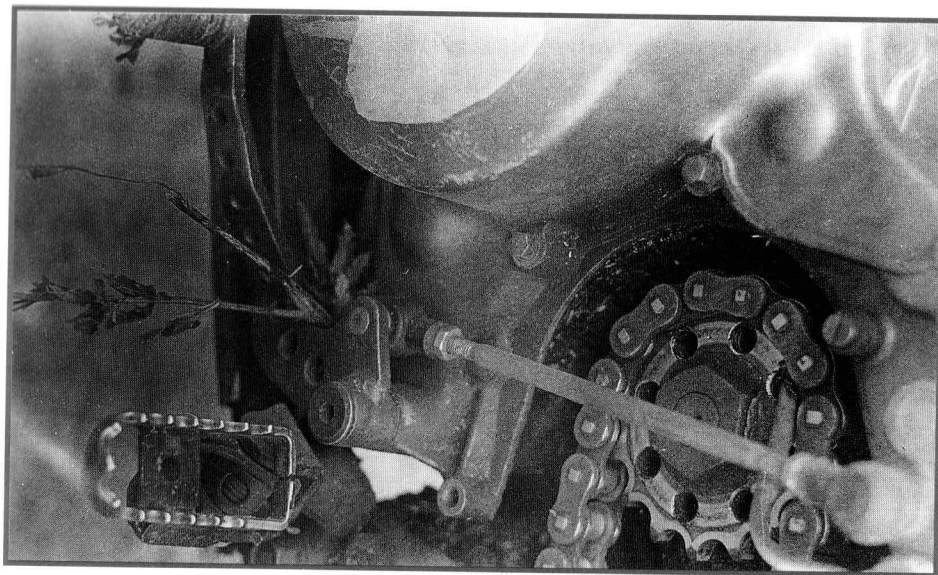
- 1. Kokouksen avaus**
Puheenjohtaja Hannu Hoskari avasi kokouksen toivottaen läsnäolleet tervetul-
leiksi.
- 2. Kokouksen järjestäytyminen**
Puheenjohtajaksi valittiin Reijo Relander, pöytäkirjan pitäjäksi Jorma Koskinen
sekä pöytäkirjantarkastajiksi Hannu Sarén ja Antti Kortesus, jotka toimivat myös
tarvittaessa ääntenlaskijoina.
- 3. Kokouksen päätösvaltaisuuden toteaminen**
Todettiin kokous koolle kutsutuksi sääntöjen määräämällä tavalla ja päätösval-
taiseksi.
- 4. Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen**
Kokouksen esityslista hyväksyttiin työjärjestykseksi.
- 5. Hyväksytään toimintakertomus ja tilinpäätös 1996-97 sekä päätetään
tilintarkastajien lausunnon perusteella tili- ja vastuuvapauden myön-
tämisestä hallitukselle**
Hannu Hoskari luki kerhon toimintakertomuksen. Raine Honkanen esitteli ti-
linpäätöksen (tilikauden ylijäämä 48.129,39 mk) sekä luki tilintarkastajien lau-
sunnon, jossa puollettiin tili- ja vastuuvapauden myöntämistä hallitukselle. Toi-
mintakertomus hyväksyttiin lisäyksellä Moottoripyöräsuunnistus Kokemäki/Kii-
koinen suunnalla 20-21.9. ja tilinpäätös hyväksyttiin kehujen kera. Päätettiin
myöntää hallitukselle tili- ja vastuuvapaus.
- 6. Hallituksen jäsenten vaali**
Hallituksen jäseniksi valittiin seuraavat henkilöt

puheenjohtaja	Hannu Hoskari	Hinthaara
varapuheenjohtaja	Toni Korppi	Vantaa
kassanhoitaja	Raine Honkanen	Helsinki
kerhoisäntä	Jussi Vanha-Aho	Alavus
sihteeri	Jarmo Lottanen	Helsinki
päätöimittäjä	Arttu Kotilainen	Tampere
koulutusvastaava	Tony Lind	Pirkkala
NMR-vastaava	Taneli Harmaala	Helsinki
nuorisovastaava	Henna Saarinen	Tampere
aluevastaava	Antti Jutila	Nurmo

7. **Tilintarkastajien ja heidän varamiestensä vaali**
Tilintarkastajiksi valittiin Minna Hallikainen ja Guy Wikström. Varatilintarkastajiksi valittiin Kari Hanski ja Ari Ikonen.
8. **Päätetään jäsen- ja ainajäsenmaksun suuruudesta**
Jäsenmaksuiksi päätettiin 80 mk ja 1200 mk.
Kokouksessa keskusteltiin myös perhejäsenmaksusta ja annettiin hallitukselle tehtäväksi tuoda valmisteltu esitys seuraavaan vuosikokoukseen.
9. **Päätetään toimintasuunnitelmasta ja talousarviosta 1997-98**
Toni Korppi esitteli toimintasuunnitelman, joka hyväksyttiin lisäyksellä Moottopyöräsuunnistus.
Reijo Honkanen esitteli talousarvion. Se on laadittu edellisen vuoden tilejä mukailleen eikä siinä ole voitu huomioida kansainvälisen toiminnan kuluja. Kokouksessa siihen päätettiin varata 30.000 mk, jolla lisäyksellä talousarvio hyväksyttiin.
10. **Päätetään jäsenmaksunsa maksamatta jättäneiden erottamisesta kerhosta**
Erotettiin 68 kpl jäsenmaksunsa maksamatta jättäneitä.
11. **Kansainvälinen toiminta**
Hannu Hoskari kertoi eruooppalaisesta motoristijärjestöhistoriasta ja tulevasta FEM:n ja EMA:n yhdistymisestä, jonka työnimenä on FEMA. MP 69:lle ei pitäisi tulla ensimmäisenä vuotena aikaisempaa enemmän kuluja, koska EMA on luvannut tukea. Aiheesta syntyi vilkas keskustelu, jossa todettiin yhdentymisen olevan myönteistä. Kokous antoikin hallitukselle valtuudet liittyä tulevaan järjestöön ja toimia siinä aktiivisesti. Kokouksessa kehoitettiin toimimaan kansainvälisissä asioissa yhteistyössä SMOTO:n kanssa.
12. **Muut esille tulevat asiat**
Muita asioita ei ollut.
13. **Ilmoitusasiat**
Viime MP-näyttelyssä olleita kerhoesitteitä jaossa ja kahvia tarjolla. Ei muuta ilmoitettavaa.
14. **Kokouksen päättäminen**
puheenjohtaja päätti kokouksen klo 15.29

MP-69 BUDJETTI

tili	Toteutunut 95/96	Toteutunut 96/97	Budjetti 97/98
Varsinaisen toiminnan tuotot	262313,8	260980	225000
Pyörämerkkimyynti	440	220	220
Metallimerkkimyynti	11615	14940	10000
Tarrat	292	1323	200
T-paidat	24741,76	24810	20000
College-paidat	6595	2130	5500
Muut tuotteet	2879	5960	20000
Kangasmerkit	540	655	370
Asiamiestulot	0	0	0
TUOTOT	309416,6	311018	281290
Varsinaisen toiminnan järjestelykulut	-188321	-209966	-190000
Motoristin painatus	-46744	-50440	-80000
Motoristin toimitus	0	-289	-1000
Osoitetarrat	0	0	-2500
Vakuutukset	-2156,9	-1992	-3000
Jäsenmaksukulut	-3094,8	-3271	-3200
Pyörämerkkiosot	-483	-6235	-190
Metallimerkki ostot	-7010	-3402	-5000
Tarramerkkiosot	-5568,1	-5655	-5000
T-paita ostot	-22851,7	-25568	-15000
College-paita ostot	-2849	-990	-2900
Muut tuotteet	0	-14998	-3000
Kangasmerkkiosot	-3481,8	-3467	-3000
Asiamiesmenot	0		
Lahjoitetut kerhotavarat	0		-1000
Varaston muutos	-14281,9	24760	
Matkakulut	27872,1	-29618	-29000
Postikulut	-21692,6	-22911	-30000
Puhelinkulut	-1061	-402	-2000
Pankkikulut	-2684	-2139	-3500
Hallituksen kulut	-874,86	-569	-2500
Konttorikulut	-624	-340	-1200
NMR-kulut	0	0	-1000
EAK-koulutus	0	0	-1000
Monisteet ja painotyöt	-15513,2	-11216	-8000
ATK-kirjanpito	-1421,7	-2281	-3200
Varaston vuokra	-1107,8	-1021	-1200
Lahjoitukset	-1626,52		-1000
Huomionosoitukset	-525	-420	-1000
KULUT	-371845	-372430	-399390
VARAINAINEN TOIMINTA	-62428	-61412	-118100
Korkotulot talletuksista	184,93	101,63	100
SIIJOITUSTOIMINTA	184,93	101,63	100
Jäsenmaksut	121954,5	115580	120000
TUOTOT	121954,5	115580	120000
Jäsentiedotteen hoitokulut			
KULUT			
VARAINHANKINTA	121954,5	115580	120000
Poistot kalustosta	-2164	-6140,22	-2000
Tilikauden ali/ylijäämä	57547,43	48129,41	0



*Moottoripyöräkerho 69 ry
toivottaa jäsenilleen
Hyvää Joulua ja
Onnellista Uutta Vuotta!*