



.F534 00691 HELSINKI

MP 69 ry

PL 69

HUUHTANEN REIJO

251

Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna Henna Saariselle
 2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti Henna Saariselle
 3. Tee ilmoituksesi kerhon kotisivuilla WWW:ssä
 4. 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

Henna Saarinen

Tilhentie 9
33540 TAMPERE

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

Nro 5 • LOKAKUU 1999

MOTORISTI



Tapahtumakalenteri 1999

Tapahtuma	Aika	Paikka/ Kontrolli	Järjestäjä
Pystymettä	29.-31.10.	Lounais- Häme	Keijo Lumme, puh. 050-562 3103
MP 2000	4.-6.2.	Helsingin Messukeskus	
Talviralli	Helmikuu 2000		haetaan



Motoristi

Nro 5 lokakuu 1999. 30. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.
Painopaikka: Tekstitaso Oy & Offset, Tampere 1999
Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen
Postitus: Postlink Oy Tampost
Ilmoitushinnat: koko sivu 1000 mk, 1/2 sivua 550 mk
Kannen kuva: Anne Aaltonen

HALLITUS

Puheenjohtaja

Tony Lind
Kirkkokatu 13 B 11
33960 PIRKKALA
Puh. työ (03) 368 1604
Matka 0400 558 922
E-mail: tony.lind@sci.fi

Kassanhoitaja

Raine Honkanen
Fallkullantie 1-3 F 78
00730 HELSINKI
Puh. k. (09) 346 4264
Matka 0500 453 258
e-mail: raine.honkanen@kesko.fi

Koulutusvastaava

Jarmo Jokilampi
Mäyrävuorentie 1
36200 KANGASALA
Puh. työ (03) 356 3770
Matka 0400 636 397
Email:
jarmo.jokilampi@terveysry.inet.fi

Nuorisovastaava

Minna Jokinen
Aitoniitynkatu 3 D 38
33580 TAMPERE
Matka 0400 851 022

Varapuheenjohtaja

Anne Aaltonen
Hämeentie 77 A 9
00550 Helsinki
Matka 040 507 1567
E-mail: anne-helena@kolumbus.fi

Kerhoisäntä

Harri Naukkarinen
Halosenrinne 5
57200 SAVONLINNA
Matka 050 591 8383

NMR-vastaava

Tero Ahlqvist
Pähkinäkuja 4 A 34
33840 TAMPERE
Matka 050 557 2267
E-mail:
tero.ahlqvist@nmp.nokia.com

Jäsenkirjuri

Henna Saarinen
Tilhentie 9
33540 TAMPERE
Puh. matka 040 501 4810
E-mail: henna.saarinen@sci.fi

Sihtööri

Kirsi Honkala
Matti Tapion katu 1 A 2
33720 TAMPERE
Puh. k. (03) 318 5301
Matka: 040 553 1401
E-mail: kirsi.honkala@cc.tut.fi

Päätoimittaja

Arto Grönroos
Autokoulu Pirkanmaan City Oy
Hämeenpuisto 33 B
33200 TAMPERE
Matka 0400 622 991
Fax (03) 214 2363
E-mail: akcity_artog@koti.tpo.fi

Aluetoimintavastaava

Heikki Tervala
Santavuorenkatu 22
60320 SEINÄJOKI
Puh. k. (06) 423 1218
Matka 050 550 9764

Kerhotavaramyynti

Asko Vesinen
Yläkaskentie 8 L 56
00730 HELSINKI
Puh. k (09) 3463303
Puh. t. (09) 75271902
Fax t. (09) 75271327
E-mail asko.vesinen@
oulunkylankuntoutussairaala.fi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

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

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





Vuosi on taas kuljettu ja vuosikokous juhlavine kakkuineen on takana. Osallistuneita oli taas harmittavan vähän vaikka ilmakein oli ajelulle paras mahdollinen. Liekö juuri hyvä ilma saanut ihmiset lähtemään kunnon viikonloppuretkelle, eikä vuosikokouksen ajankohta ja paikka sattunut reitin varrelle. No, paikalle Helsinki-Vantaan lentokentän läheisyyteen Ilmailumuseon tiloihin oli saapunut noin kolmekymmentä kerhon asioista kiinnostunutta motoristia. Kiitos heille aktiivisuudesta.

Kulunut vuosi oli siis kerhomme 30. toimintavuosi ja viime vuonna teimme

päätöksen ettei mitään suuria juhlia järjestetä vaan saatetaan hieman heikoissa kantimissa olleet perusasiat toimimaan jäsenistöä tyydyttävällä tavalla. Tarkoitus oli myös tehdä kaikki "hieman näyttävämmiin" näin juhluvuoden kunniaksi. Omasta mielestämme onnistuimmekin arvosanalla hyvä.

Jäsenmäärämme on kuluva vuoden aikana ylittänyt maagisen 2000 jäsenen rajan, joka sekin osaltaan viestii, että kerhomme ja toimintamme on motoristeja miellyttänyt. Joten tervetuloa kerhoon kaikki uudet jäsenet.

Young Rider of the Year-kilpailu Italiassa on nyt myös käyty ja tulokset selvillä, niistä ja kilpailun kulusta saamme lukea mainion lehtemme sivuilta. Suomea edustamaan lähtivät Minna Jokinen ja Arttu Kotilainen, molemmat Tampereelta. Menestys ei ollut lainkaan huono vaikka ensimmäisiä sijoja ei kotiin tuotukaan. Artun ja Minnan yhteissijoitus oli 11 kovassa kansainvälisessä kisassa; niin että eiköhän hurrata yhdessä koville kilpailijoillemme hienosta saavutuksesta.

Henkilövalintoja

Vuosikokoushan on elin joka valitsee uudet jäsenet tulevalle kaudelle hallitukseen ja niin myös tänä vuonna. Hallituksen toiminnasta kunniallisesti eläkkeelle siirtyivät pitkän päivätyön tehneinä pj. Toni Korppi ja kerhoisina kaikkien tuntema "vanha-jussi" Jussi

Vanha-aho. Kiitos heille menneistä vuosista koko kerhon puolesta. Jokunen paikka meni myös kierrätykseen mutta niistä ja hallituksen kokoonpanosta esittelyyn saamme lukea lehdestä myöhemmin. Allekirjoittaneelle lankei suuri vastuu kerhon pj:nä ja edellisten virkaveljien saappaat tuntuvat tätä kirjoittaessa erittäin suurilta täyttää, vaikka moni heistä on pienempi-jalkainen kuin minä. Onneksi mielestäni meillä on koossa erittäin pystyvä ja aktiivinen hallitus tänäkin vuonna, joten uskon hommien toimivan vastaisuudessakin. Kaikki tuki ja neuvot, niin jäseniltä kuin yhteistyökumppaneiltakin on tervetullutta tähän uuteen hommaan totuteltaessa.

Luottamuksesta kiittäen

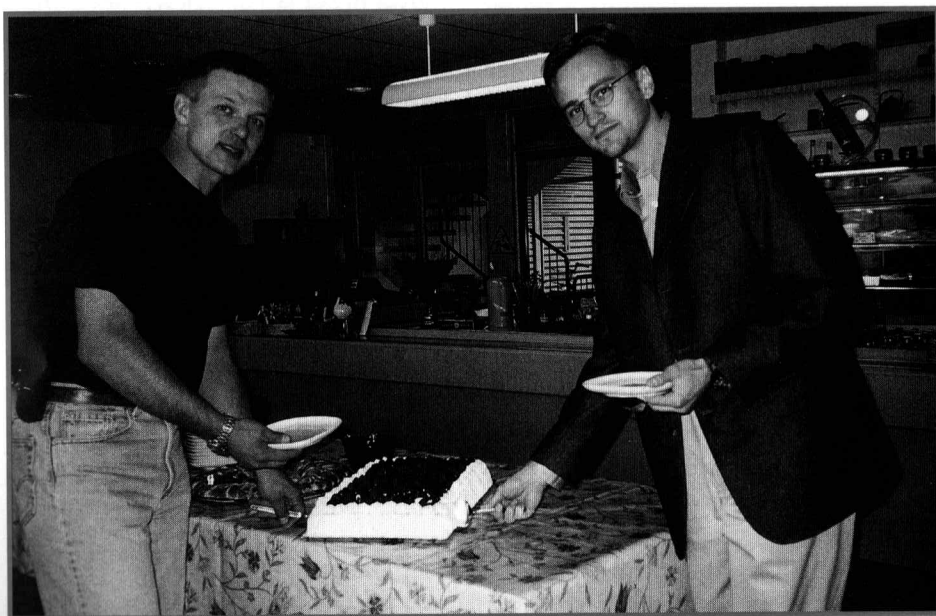
Tony



Vuosikokous

Kerhon vuosikokous pidettiin 19.9 Ilmailumuseon auditoriossa Vantaalla. Normaali kokousrutiiniä lisäksi päästiin nauttimaan MP69:n 30-v kakkua. Oheis-

essa kuvassa uusi ja vanha puheenjohtaja näyttävät kakunleikkaamismallia. Nyt julkaistava pöytäkirja on ainakin lehden mennessä taittoon vielä tarkastamaton.



Uusi puheenjohtaja Tony Lind ja Toni Korppi.

Moottoripyöräkerho 69 r.y.
Kirsi Honkala
Matti Tapion katu I A 2
33720 TAMPERE

PÖYTÄKIRJA

19.9.1999

VUOSIKOKOUS

Aika Sunnuntaina 19.9.1999 klo 12.30

Paikka Ilmailumuseon auditorio, Vantaa

Läsnä 26 kerhon jäsentä

1

Kokouksen avaus

Puheenjohtaja Toni Korppi avasi kokouksen ja toivotti läsnäolijat tervetulleiksi.

2

Kokouksen järjestäytyminen

Valittiin kokouksen puheenjohtajaksi Rainer Oesch, pöytäkirjanpitäjäksi Kirsi Honkala, pöytäkirjantarkastajiksi ja äänenlaskijoiksi Reija Helminen ja Ina Wickström.

3

Kokouksen päätösvaltaisuuden toteaminen

Kokous on päätösvaltainen jos kokouskutsu on julkaistu kerhon lehdessä vähintään kahta viikkoa ennen kokousta. Todettiin kokous päätösvaltaiseksi.

4

Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen

Hyväksyttiin esityslista kokouksen työjärjestykseksi.

5

Hyväksytään toimintakertomus kaudelta 1998-1999

Puheenjohtaja Toni Korppi luki toimintakertomuksen kaudelta 1998-1999.

Hyväksyttiin toimintakertomus kaudelta 1998-1999. LIITE I

6

Hyväksytään tilinpäätös kaudelta 1998-1999 ja päätetään tilintarkastajien lausunnon perusteella tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle

Kuultiin kassanhoitaja Raine Honkasen selvitys tilinpäätöksestä ja tilintarkastajien tilinpäätöksen hyväksymistä puoltava lausunto. Jarmo Jokilampi kommentoi Ennakoivan ajon kurssien resurssseja. Antti Kortesus ihmetteli tappiollista tilinpäätöstä. Hyväksyttiin tilinpäätös ja myönnettiin tili- ja vastuuvapaus hallitukselle. LIITE 2

7

Päätetään toimintasuunnitelmasta ja talousarviosta kaudelle 1999-2000

Toni Korppi esitteli toimintasuunnitelman kaudelle 1999-2000 ja Raine Honkanen esitteli talousarvion kaudelle 1999-2000. Hyväksyttiin toimintasuunnitelma ja talousarvio kaudelle 1999-2000. LIITE 3 ja LIITE 2 (viimeinen sivu tilinpäätöksessä)

8

Päätetään jäsenmaksun suuruudesta vuodelle 2000

Päätettiin jäsenmaksun suuruudeksi 80 markkaa ja ainajäsenmaksun suuruudeksi 15*80 markkaa eli 1.200 markkaa. Liittymismaksun suuruus on 10 markkaa.

9

Hallituksen jäsenten vaali

Valittiin kerhon puheenjohtajaksi Tony Lind Pirkkalasta, varapuheenjohtajaksi Anne Aaltonen Helsingistä, sihteeriksi Kirsi Honkala Tampereelta, kassanhoitajaksi Raine Honkanen Helsingistä, kerhoisännäksi Harri Naukarinen Savonlinnasta, aluetoimintavastaavaksi Heikki Tervala Seinäjoelta, koulutusvastaavaksi Jarmo Jokilampi Kangasalta, NMR-vastaavaksi Tero Ahlqvist Tampereelta, päätoimittajaksi Arto Grönroos Tampereelta ja nuorisovastaavaksi Minna Jokinen Tampereelta.

10

Tilintarkastajien ja heidän varamiestensä vaali

Valittiin tilintarkastajiksi Minna Hallikainen ja Guy Wickström. Valittiin tilintarkastajien varamiehiksi Reija Helminen ja Kari Hanski.

11

Päätetään jäsenmaksunsa maksamatta jättäneiden kerhosta erottamisesta

Päätettiin olla erottamatta ketään juhluvuoden kunniaksi. Annettiin uuden hallituksen tehtäväksi lähettää erotettavien listalla oleville karhulasku.

12

Muut esille tulevat asiat

Valittiin Pertti Saarenheimo kerhon kunniajäseneksi Antti Kortesus ehdotuksesta. Keskusteltiin kerhon toiminnan tulevaisuudesta ja EAK-kursien määrän lisäämisestä. Koulutusvastaava Jarmo Jokilampi kertoi suunnitelmista ensi vuodelle.

13

Ilmoitusasiat

Anne Aaltonen ilmoitti, että Young Rider Of the Year loppukilpailusta ei ainakaan voittoa tullut Suomeen.

14

Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja Rainer Oesch päätti kokouksen kello 14.30.

Rainer Oesch
Puheenjohtaja

Kirsi Honkala
pöytäkirjan pitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Reija Helminen

Ina Wikström

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y:N TOIMINTAKERTOMUS 1998-1999

KULUNUT VUOSI

Toimintavuosi 1998-99 on sujunut viime vuosikokouksessa esitettyjen tavoitteiden hengessä. Kerhon perusasioita on laitettu kuntoon ja tämä on näkynyt erityisesti jäsenlehti Motoristin ilmestymisen säännöllisyytenä ja jäsenrekisterin hyvänä toimintana.

HALLITUS JA TOIMIHENKILÖT

Vuosikokouksen valitseman hallituksen kokoonpano oli:

puheenjohtaja	Toni Korppi,	Vantaa
varapuheenjohtaja	Tony Lind,	Pirkkala
sihteeri	Kirsi Honkala,	Tampere
kassanhoitaja	Raine Honkanen,	Helsinki
kerhoisäntä	Jussi Vanha-Aho,	Alavus
päätoimittaja	Anne Aaltonen,	Helsinki
NMR-vastaava	Tero Ahlqvist,	Tampere
koulutusvastaava	Jarmo Jokilampi,	Kangasala
aluetoimintavastaava	Heikki Tervala,	Seinäjoki
nuorisovastaava	Mika Kopra,	Tampere

Hallitus kutsui toimihenkilöiksi:

kerhokauppias	Asko Vesinen,	Helsinki
jäsenkirjuri	Henna Saarinen,	Tampere

JÄSENISTÖ

Kerhon jäsenmäärä on taas noussut edellisvuodesta. Nyt päästiin tietävästi ensimmäistä kertaa uudelle tuhatluvulle. 18.9.1999 jäseniä oli 2026. Jäsenrekisteri on edelliskauden ongelmien jälkeen saatu hyvin ajan tasalle ja uusien jäsenien ilmoittautumisiin kyetään vastaamaan nopeasti.

KERHOTOIMINTA

Toimintavuoden aloitti toista kertaa ajettu Moottoripyöräsuunnistus 26.-27.9.1998 Kokemäellä ja Kiikoisissa. Ari Uotila oli tehnyt reitin jolta kaikki osasivat myös pois, enemminkin tai myöhemmin.

Ajokauden päätti Otto Lindgrenin isännöimä Pystymettä Haukivuorella 23.-25.10. Uutta ajokautta kylmäkäynnistettiin 6.2.1999 ylimääräisessä vuosikokouksessa MP99-näyttelyn yhteydessä Helsingin Messukeskuksessa.

Talviajokauden avasi Alavuden Talviralli Vetämäjärven leirikeskukseen. Kerhoisännän ja muiden ASMP:n motoristien rakentama leiri oli pystyssä 12.-14.2.

Antti Kortesus laitto Helatorstaina 13.5. pystyyn motoristien Tavaramarkkinat Juupajoen Peltolaan. Myytävänä, ostettavana ja vaihdettavana oli ajovarusteita.

22. Motoristin Kirkkopyhää vietettiin 30.5. Vilppulan kirkossa. Sanaa kuulemaan kokoon-tui useampi kymmenen motoristia. Samaan yhteyteen järjestetty vesijetin upotuspeli oli myös suosittu. Organisaattorina toimivat Jouni ja Paula Valkeejärvi.

Nuorisomotoristien K-18 löysi tänä vuonna paikkansa Vilppulasta. Nuorisoministeri Mika Kopra huolehti järjestelyistä ja sai liikkeelle eloisan joukon piikkikuskeja 11.-13.6.

Nuorten kanssa samana viikonloppuna lähtivät liikkeelle myös kauniimman sukupuolen edustajat. Akkaralli pidettiin Viitasaarella Suovanlahden Ukonahossa. Emäntänä toimi Kirsi Tuhkanen.

Ajokauden päätapahtuman Kontiorallin vei kauas Nuorgamiin Harri Naukkarisen ja Kari Kososen johdolla Itä-Suomen Team Kontio. Heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna rikoittiin pohjoiselle sijainnille erinomainen 1400 rallivieraan raja.

Lapsellisten motoristien suosima Perheralli järjestettiin Viitasaarella Jorma Tuhkasen toimesta 6.-8.8. Mukana oli noin 70 isoa ja pientä osallistujaa.

Ulkomainen tapahtumamme Eestin etappiajo ajettiin Hiidenmaalla 60 osallistujan voimin 20.-22.8. Etappien mielenkiintoisuudesta huolehti taas paikallistuntemusta omaava Kaija Rytönen.

Pohjoisen Pystymettä vietettiin kauden viimeisenä tapahtumana samaan aikaan kuin vuosikokoustakin 17.-19.9. Eero Tuomikoski ja Napapiirin moottoripyöräilijät hoitivat järjestelyt aiempaan tapaan.

Lopuksi hallitus kokosi kerholaiset vuosikokoukseen kerhon 30-vuotiskakulle sekä tustumaan Suomen Ilmailumuseon lennokkaaseen kokoelmaan 19.9.1999.

NUORISOTOIMINTA

Nuorisovastaava Mika Kopran organisoima K-18 toimi tälläkin kaudella nuorison taapaamispaikkana. Piikkikuskit ihmettelivät omaa korkeaa liikkeellelähtökynnystään, mutta totesivat viikonlopun kannattavaksi. Nuorten ajasta kilpailee monta muutakin kesä-tapahtumaa, jotka tällä kertaa sattuivat harmittavasti samalle viikonlopulle. K-18:n tarve on silti selvä.

Nuoriso huomioitiin myös MP99-näyttelyn yhteydessä, jossa nuorisovastaava oli aktiivisesti mukana esittelemässä kerhotoimintaa.

EDUSTUKSET JAYHTEISTYÖ

MP69 on Liikenneturvan jäsen. Koulutusvastaava ja puheenjohtajisto ovat yhteistyössä hoitaneet osallistumisemme normaaleihin kokouksiin. Edelleen puheen aiheena on ollut EAK-koulutuksen uudistustyö, jossa MP69 on mukana.

MP69 on jatkanut jäsenyyttään Helsingin kaupungin liikenneturvallisuusyhdistyksessä. Yhteyshenkilönä on toiminut varapuheenjohtaja.

Kerho on Suomen Retkeilymajärjestön jäsen. Päätoimittaja toimii yhteyshenkilönä me.

MP99-näyttelyyn rakennettiin ja miehitettiin osasto pääkaupunkiseudun kerholaisten voimin 5.-7.2. Osastoon panostettiin taloudellisesti 30-vuotisjuhlavuoden edellyttämällä tavalla ja messuvieraiden antama palaute olikin enimmäkseen positiivista. Osastolla liittyi jäseneksi 43 uutta jäsentä.

Tampereen Hymyilevän motoristin kevätpäivän yhteydessä järjestettyyn Rätkä-näyttelyyn osallistuttiin 7.-9.5. Pirkanmaan matkamotoristien voimin.

KANSAINVÄLINEN YHTEISTYÖ

Vuoden 1998 alussa perustetun Federation of European Motorcyclists Associations'n (FEMA) kokouksia on toimintakaudelle osunut kolme. Itse oikeutettuna kokousedustajanamme on toiminut kansainvälisistä asioista vastaava Tero Ahlqvist. FEMA:n toiminta on hyvin vilkasta ja käytännön asioita on hoidettu pitkin kautta tarpeen mukaan.

Pohjoismaisia NMR-yhteistyökokouksia on pidetty yksi. Norjassa kerhoa edusti Tero Ahlqvist 11.9.

MP69 on Suomen osalta vastannut Euroopan laajuisen nuorten motoristien tieto- ja taitokilpailun Young Rider of the Year'n järjestelyistä. Tapahtuman keskustoimikunnalta saadun taloudellisen tuen turvin YroY-projektipäälliköksi palkattiin tamperelainen Antti Ala-Tala. Kilpailutehtävien laatiminen, käytännön järjestelyt ja osakilpailujen läpivienti ovat vaatineet paljon työtä. Kaupallisten yhteistyökumppanien lisäksi mukana ovat olleet myös SmoK, Smoto ja SML. Suomen loppukilpailuedustajiksi Milanoon lähetettiin vuosikokouksen alusviikolla Minna Jokinen ja Arttu Kotilainen.

KOULUTUS

Päivän mittaisia A Day for Survival -tehokoulutuspaketteja on järjestetty useille motoristiryhmille kysynnän mukaan. Kurssin aikana käydään läpi oleellimmat turvalliseen ajamiseen liittyvät tekijät ryhmätyön ja ajoharjoitusten keinoin. Kurssitilaisuuksia on järjestetty viisi eri puolilla Suomea. Kurssilaisia mukaan on saatu muutamia kymmeniä.

Perinteinen kaatuneiden muistopäivän kurssi pidettiin vaihteeksi Tampereen tuntumassa. Majoitus- ja teoriaopetuspaikaksi oli Jarmo Jokilampi valinnut kurssikeskus Kivirannan, jossa olikin aikaisempaa väljemmät ja kuivemmat tilat majoittumiseen. Ajoharjoitukset ajettiin Poliisikoulun ajoharjoitusradalla. Kurssilaisia mahtui mukaan viitisenkymmentä. Suuren kysynnän vuoksi kurssi uusittiin jo 12.-13.6.

Kerhomme on edelleen mukana Ennakoivan ajon kurssin kehitystyöryhmässä yhdessä Liikenneturvan, SML:n, Liikkuvan Poliisin ja Smok:n kanssa.

Yksittäiset MP69:n kouluttajat ovat kohottaneet kouluttajavalmiuksiaan osallistumalla Suomen Moottoripyöräkouluttajat ry:n toimintaan.

VARAINHANKINTA

Kerhon talous on ollut pitävällä pohjalla. Jäsenmäärän kasvun myötä lisääntyneet jäsenmaksut ja Kontiorallin sijaintiin nähden kohtuullinen tulos mahdollistavat täysipainoisen toiminnan jatkossakin. Kustannusten hallinnassa pitämiseen on seuraavankin hallituksen silti kiinnitettävä huomiota.

KERHOJULKAISU

MP69:n äänenkannattaja, Motoristi-lehti, ilmestyi jäsenistölle ja postituslistalla oleville tahoille taas normaalisti kuusi kertaa toimintavuoden aikana. Lehdentekoon liittyvää rutiinityötä on ostettu aikaisempaa enemmän valmiina palveluina. Lehden taitto ja postitus tehdään nyt kokonaan kerhon ulkopuolella talkoovoimien säästämiseksi varsinaisen sisällön ylläpitämiseen ja kehittämiseen.

KERHOTAVARAKAUPPA 69SHOP

Kerhotuotteiden myynti kattaa edelleen tuntuvan osan kerhon varainhankinnasta. Valikoimaa on kasvatettu mm. suosituilla kerhokravattineuloilla ja -rintamerkeillä. Jatkossa ostotilauksia voi tehdä myös sujuvasti sähköpostitse.

YHTEENVETO

MP69 siirtyy uudelle vuosituhannele voimissaan ja vireänä. Toiminnan kulmakiviä ovat koulutus, kokoontumisajat ja jäsenistöä yhdistävä Motoristi-lehti.

Moottoripyöräilyharrastuksen suosion voimakas kasvu on näkynyt kerhonkin toiminnassa. Jäsenmäärä on kasvussa ja tervetulleita uusia motoristeja näkee tapahtumissamme runsaasti

Vantaalla 19. päivänä syyskuuta 1999

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y:N TOIMINTASUUNNITELMA 1999 - 2000

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. Tärkeä osa toimintaa on jäsenistölle suunnatut tapahtumat:

- Moottoripyöräsuunnistus syyskuun lopussa,
- Enduropöräys lokakuun alussa,
- Pystymettä lokakuun viimeisenä viikonloppuna,
- Talviralli helmikuun alussa,
- Motoristi Survival kaatuneiden muistopäivänä toukokuussa,
- Tavaramarkkinat Helatorstaina,
- Motoristin kirkkopyhä kesäkuun ensimmäisenä sunnuntaina,
- Nuorison K-18 kesäkuussa,
- samoin Akkaralli kesäkuussa,
- Kontioralli heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna,
- Perheralli heinä-elokuussa,
- Eestin Etappiajo elokuun lopulla,
- Enduropöräys syyskuun alussa,
- Pohjoisen Pystymettä syyskuussa,
- ja vuosikokous syyskuun lopulla,

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

Tiedotusta harjoitamme myös sähköisessä muodossa ylläpitämällä suosittua www-palveluamme 69Webiä kaikkien Internetiin liittyneiden saatavilla. Tämän kanavan etuna on tiedotuksen nopeus ja joustavuus.

Kansainvälistä työtä tullaan edelleen tekemään FEMA:n ja pohjoismaisen NMR:n puitteissa. Erityistä huomiota tullaan jatkossakin kiinnittämään kansainvälisen toiminnan kustannuksiin ja siitä saatavaan hyötyyn.

Kotimaassa yhteistyötä kehitetään edelleen varsinkin Liikenneturvan kanssa lähinnä EAK-koulutuksen uudistamisen tiimoilta. Myös Suomen Moottoripyöräkouluttajat ry:n kanssa pidetään yhteyttä.

Vantaalla 19. päivänä syyskuuta 1999

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus

Ajonopeus aina hyvin ratkaisevaa

Kaarreaajossa ja jarruttamisessa

Jos moottoripyörällä haluaa pysäyttää mahdollisimman lyhyellä matkalla, on jarrutettava sekä etu- että takapyörällä samanaikaisesti ajettiinpa sitten suoralla tiellä tai kaarteessa, märällä tai kuivalla.

Kaartaminenhan aloitetaan työntämällä kääntymissuunnan puoleista ohjaintangon päätä eteenpäin. Painopisteen siirtyminen sivulle aiheuttaa moottoripyörän ja ajajan kallistumisen kaarteeseen puolelle. Tämän jälkeen moottoripyörä alkaa kaartumaan haluttuun kääntymissuuntaan. Kun kääntymisen lopetetaan, työnnetään ulkokaarteeseen puoleista ohjaintangon päätä, jolloin etupyörä kääntyy kaartamista nopeammin ja oikaisee moottoripyörän suoraan. Tällaista vastakkaisen ohjaintangon pään työntöön perustuvaa kääntämisen aloittamista ja lopettamista kutsutaan vastaohjaukseksi. Se sopii hyvin kaikkiin kääntösiin.

Jos eteen ajaa auto poikittain ja näyttää siltä, että jarrutusmatka ei riitä, yksi keino on yrittää väistää este jommalta kummalta puolelta. Silloinkin olisi kuitenkin usein hyvä saada vauhtia pois, koska mahdollinen törmäys on pienemmällä nopeudella lievempi. Silloin joudutaan jarruttamaan ja väistämään samanaikaisesti. Väistäminen on kaarreaajoa. Sitä harjoitellaan tietysti pienillä nopeuksilla. Kaarteessa jarruttaminen on vaativaa osaamista, eikä kuulu alkeiskoulutukseen, mutta se ei tarkoita sitä, etteikö sitä kannata sen jälkeen harjoitella ja opiskella.

Jos kaarteessa ajaa liian lujaa, niin käytävissä oleva kitka menee pyörän pitämiseen tiellä. Jos silloin jarruttaa, pyörä kaatuu. Tällaisessa kaarreaajossa ei jää varaa myöskään

sellaisiin väistöihin, joissa pyörän kallistamista pitää lisätä.

Olennoista kaarreaajossa ja kaarteessa jarruttamisessa on siis ajonopeuden valinta. Mitä alemmalla nopeudella ajat kaarteessa, sitä enemmän sinulle jää reserviä väistämiseen ja jarrutukseen. Ennen kaarretta valitaan kaarteeseen ajoa varten nopeus, joka pidetään tasaisena koko kaarteeseen ajan. Kun on pakko käyttää jostakin syystä jarrua, sen käyttö aletaan varovaisesti ja lisätään sitä mukaa kuin pyörän vauhti hidastuu ja pyörä suoristuu.

Seuraavassa karkeasti laskettuja esimerkkejä kaarteessa jarruttamisesta.

Ajat suoralla kuivalla asfalttitiellä (kitka 0,8) satasen nopeutta. Jarrutusmatka on silloin lyhimmillään hieman vajaa 50 metriä. Jos ajat sataa 100 metrin säteisessä kaarteessa, et voi jarruttaa, koska kitka menee sivupitöön. Jos vähennät nopeuden kahdeksaankymmppiin, kulutat sivukitkaan noin 0,5. Jarrutuskitkaan jää maksimissaan n. 0,6. Jarrutuskitkaan jää 75% suoralla ajon kitkasta, mutta koska jarrutus alkaa alemmasta nopeudesta 80 km/h, jarrutusmatka on jopa pienempi kuin 100 km/h nopeudesta suoralla eli lyhimmillään noin 40 m.

Toinen esimerkki hiekkatieltä (ei pehmeällä). Ajat suoralla hiekkatiellä (kitka 0,45) 60 km/h nopeutta. Jarrutusmatka on silloin vähän yli 30 metriä. Jos ajat 60 metrin säteisessä kaarteessa, et voi jarruttaa, jos ajat kuuttakymppiä. Jos vähennät nopeuden 45 km/h:iin, jarrutusmatka kaarteessa on lyhimmillään noin 22 metriä kitkalla 0,36.

matti.koivuova@liikenneturva.fi

Vastine Matti Koivurovan kirjoitukseen

Toimitus pyysi kerhon kouluttajilta vastineen edelliseen kirjoitukseen. Seuraavassa koulutusvastavaan vastus. Mikäli juttu aiheuttaa enemmänkin mielipiteiden vaihtoa, julkaisee Motoristi mielellään asiaan liittyviä kirjoituksia.

Kiitos Sinulle Matti Koivurova mielenkiintoisesta kirjoituksesta Motoristiin.

On aivan erinomaista, että Liikenneturvan ja MP69 koulutusyhteistyö näkyy myös MP69 jäsenille julkaistavassa lehdessä. Kuitenkin jos sopii, otan kantaa kirjoituksessa mainittuihin muutamiin tarkennusta vaativiin osioihin:

"Nopeus aina hyvin ratkaiseva kaarreaajossa ja jarruttamisessa". Tässä kiteytyy moottoripyörän ajamisen perusteet lyhyesti ja ytimekkäästi ja tästä voimme vain olla samaa mieltä. Ja koulutuksen tavoitteiden mukainen linja jatkuu "jos moottoripyörän haluaa pysäyttää mahdollisimman lyhyellä matkalla, on jarrutettava sekä etu- että takapyörällä samanaikaisesti". Tiivistettynä voi vain todeta, että paras jarrutusteho saavutetaan, kun etupyörä on lukkiutumisen rajalla ja/tai takapyörä on irtoamassa tien pinnasta.

Ja tarina jatkuu, "Ajettiinpa sitten suoralla tiellä tai kaarteessa, märällä tai kuivalla", tekisi mieli lisätä, että myös suoralla. Mutta jarruttaminen kaarteessa,

Formula 1 Kyllösen legendaarisia sanoja lainatakseni " tekee kipeää, ei haittaa...". Jarruttaminen kaarteessa ja nimenomaisesti hätätilanteessa ei ole turvallista ja niinkuin Matti Koivurova kirjoituksessaan myöhemmin toteaa " jos kaarteeseen ajaa liian lujaa, niin käytettävissä oleva kitka menee pyörän pitämiseen tiellä. Jos silloin jarruttaa, pyörä kaatuu". Tekee kipeää ja useimmiten myös haittaa, eikä aina tunnu niin ihanalta. Varminta ja turvallisinta on jarruttaa vain ja ainoastaan silloin, kun pyörä on suorassa.

MP69 ja Liikenneturvan moottoripyöräilijöiden jatkokoulutuksen peruslähtökohtana on turvallisuus ja se on asia josta koulutuksessa eikä harjoittelussa tingitä. Jos jarruttamista harjoitellaan kaarteessa, jolloin pelivaraa ei ole, syntyy varmasti vahinkoja. Ja ennakkointihan on koko ajamisen perusta.

"Liikenneturva ja Suomen Moottoriliitto kehittivät motoristien ennakoivan ajon koulutuksen ja sitä on sitten jalostettu vuosi vuodelta yhä toimivammaksi. Nykyisin nimenä on Motoristi Survival." (Kirjoitus Bike lehdessä 7/99).

Vastaohjaus on ehdottomasti, aivan kuin Matti Koivurova kirjoituksessaan toteaa, tehokkain tapa ohjata moottoripyörää. Tosin aivan pienissä nopeuksissa moottoripyörää voi ohjata niinkuin polkupyörää.

Matti Koivurova jatkaa, "jos eteen ajaa auto...silloin joudutaan jarruttamaan ja väistämään samanaikaisesti. Väistäminen on kaarreaajoa. Sitä harjoitellaan pienillä nopeuksilla. Kaarteessa jarruttaminen on vaativaa osaamista, eikä kuulu alkeiskoulutukseen, mutta se ei tarkoita sitä, etteikö sitä kannata sen jälkeen harjoitella ja opiskella."

Matti, Matti...Koivurova, jos eteen tulee auto, ollaan hätätilanteessa ja pelivaraa on 2-3 sekuntia, jolloin ei ole aikaa kitkalaskuihin, ja taas kolisee.

Ja jos halutaan edes yrittää estää törmäys jarrutetaan molemmilla jarruilla samanaikaisesti tai tehdään nopea väistö vastaohjauksella, mutta ei molempia samanaikaisesti.

Hätätilanteessa tehokas jarrutus tehdään pyörä suorassa ja tiukka väistö jarruttamatta. Jarruttamatta siksi, että tehokas jarrutus kaarteessa nostaa pyörää pystyyn, jolloin ajaututaan kaarteesta niinsanotusti pihalle ja sehän ei ole MP69 ja Liikenneturvan koulutuksen mukaista.

Väistämisen ja myös muiden harjoitusten osalta harjoittelu on terveellistä aloittaa pienillä nopeuksilla, mutta turvallisissa olosuhteissa esimerkiksi väistämistä on hyvä harjoitella myös todellisissa nopeuksissa.

Juttu jatkuu, "olennaista kaarreaajossa ja kaarteessa jarruttamisessa on siis ajonopeuden valinta." Nopeus on jarrutusmatkaan eniten vaikuttava tekijä, mutta pyörän kuin pyörän saa varmasti nurin

jarruttamalla kaarteessa tai jos etupyörä ei ole suorassa.

Lopuksi voisi tiivistää kertauksen vuoksi muutaman ajamisen perusasian:

Hitaassa nopeudessa moottoripyörän tasapainoa hallitaan ohjaustankoa kääntelemällä. Pyörä pyrkii kallistumaan siihen suuntaan, johon tankoa on käännetty, koska etupyörän tukipiste siirtyy vastakkaiselle puolelle. Kovemmassa vauhdissa vastaohjaus on tehokkain tapa ohjata moottoripyörää.

Tehokkaassa jarrutuksessa tehdään etujarrulla tasaisesti kiristyvä jarrutus. Lopussa lähelle lukkiutumisrajaa. Takajarru riittävän voimakas erityisesti alussa, lukkiutuminen ei haittaa suoralla pinnalla. Katse pidetään menosuunnassa, näin saadaan ennakoita tietoa tulevasta ajotilanteesta.

Hyvä, turvallinen ja ennakoiva tapa aloittaa tuleva ajokausi sekä testata jarruttamista ja ohjaamista omakohtaisesti erilaisissa ajotilanteissa on osallistua Motoristi Survival kurssille. Vuoden 2000 Motoristi Survival järjestetään perinteisesti toukokuussa kaatuneitten muistopäivänä...!

Kauan eläköön Survival ! (Kirjoitus Bike lehdessä 7/99)

Hyvää ja turvallista loppusyksyn ajokautta.

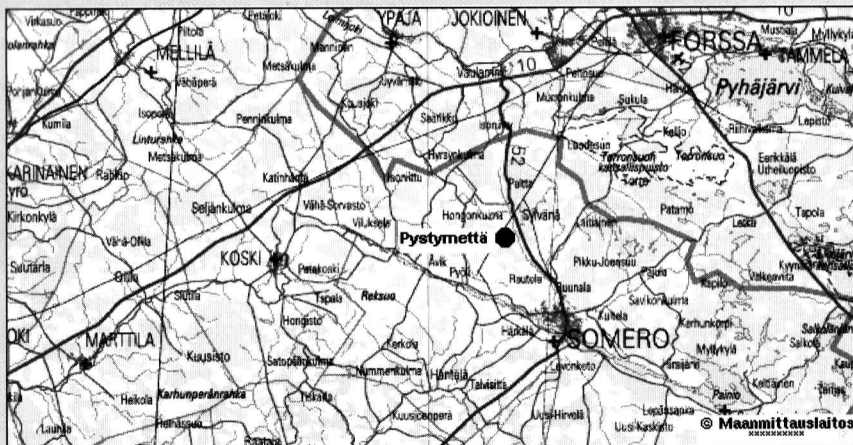
Jarmo Jokilampi

MP 69 ry:n koulutusvastaava
SMOK ry:n kouluttaja

PYSTYMETTÄ -99

"XX JUHLAPYSTYMETTÄ"

SOMERO (Sylvänän kylä) 29.-31.10.1999



Kokoontuminen sateesta, kylmyydestä ja pimeydestä nauttiville motoristeille.

Täältä et löydä sisävessaa, saunaa tai diskoo,
puhumattakaan valmiiksi katetusta ruokapöydästä...

Polttopuita sen sijaan on, ja vettä kahvin keittoon varten. Saniteettipuolen
ainoa mukavuus on riuku. Ja koska kysymyksessä on "XX Juhlapystymettä",
olemme suunnitelleet ylimääräisen pikku yllätyksen...

Osallistumismaksu on sama kuin enekin: nolla markkaa (0,-)
mitä voitaneen sanoa kohtuulliseksi...

Paikalle voit saapua perjantaista klo 13 alkaen, siihen mennessä olemme
saaneet opastekyltit paikoilleen. Opasteita löydät Jokioinen - Somero tien
(kantatie nro 52) varrelta, niissä on nuolen lisäksi kirjaimet "MC".

TERVETULOA !!! **JOKIOISTEN MOOTTORIPYÖRÄILIJÄT**

Lisätiedot: Keijo Lumme (p. 050 - 562 3103), e-mail: kekku@sci.fi

Pystymettä on MP69:n tapahtuma, joka ensimmäisen kerran pidettiin v. 1980. Sen järjestelyvastuu
vaihtuu eri paikalliskerhojen kesken vuosittain. Tutustu netissä MP69:n Pystymettä -aiheiseen
kotisivuun, sieltä löydät mukavaa tarinaa Pystymettän olemuksesta.



LÄÄKÄRI- PALSTA... *seeeuuraavaa!*

**Kysymyksiä moottoripyöräilystä ja
sen tiimolta:**

*Eskon isä Kalkkisista: Miten saan poikani
pyörän pysähtymään talliin? Poikani on hie-
man virittänyt pyörää ja hänellä on vaike-
uksia saada pyörä pysähtymään aina ennen
tallin seinää. Vaikka seinä onkin vesivaneria
sen jatkuva (siis seinän) korjailu ei enää ole
mieluisaa puuhaa kun olen maanviljelijä ja
kovasti on muuta hommaa?*

VASTAUS: Voit lähestyä asiassa suo-
raan ilmavoimien lentovarikkoa. Lentova-
rikon lentoteknisellä toimistolla on toi-
mittaa jatkosodassa käytetyn Brewster-
tukialushävittäjän jarrukoukkuja hieman
viritettyihin malleihin tai jäməkämpää
Hornet-jarrukoukkuja enemmän viritet-
tyihin pyöriin. Jarruvaijeriksi käy mikä ta-
hansa 12-16 mm:n teräsvaijeri. Hidastus-
laitteistona olen itse käyttänyt esim. säh-
köaidan tolppia, jolloin venymä on ollut
vain noin 2-2,5 metriä 120-130 km/h lä-
hestymisnopeudella ja tehoarvojen olles-
sa puolessa. Hämärässä on vaijeri syytä
valaista. Seinä kannattaa paikata vasta
muutaman harjoittelukerra jälkeen, kyllä
se sitten onnistuu.

*Varkautelainen vapaa-ajattelija: Mä näin yks
makee menopoltsin tiäksää, siis sillei upeesti
duunatun semmosen kunnan täryttimen,
siin pysty asuu sillei kunnolla tiäksää, kato
voi niinku kattoo tonne skaille kokoajan, ren-
nosti, tuuksä vähä neuvoo et mite saan siit
kopparin omaan kopterii? Tiäksää?*

VASTAUS: Kovasti etsin alan kirjoista
tietoa (sanakirjoista siis) mutta en saanut
ihan täyttä varmuutta oliko kyseessä kes-
kuslämmityskattilassa käytettävästä läm-
mityskierukan asbestitiivisteestä vai jos-
takin ala-matalataajuusisesta moottori-
pyörästä, joka oli mahdollisesti ollut jol-
lakin huoltoasemalla pihalla käynnissä ja
johon oli asennettu maattava satula jol-
loin ajoasento oli kuten selälleen kaatu-
neessa keinutuolissa ikään? Oletettavas-
ti kuitenkin hapsuja lisäämällä vibrat pa-
ranis joka tripillä. Hapsuja vaan.

*Rovaniemeläisen Zundapp KS 750 toinen
omistaja kyselöö: Pyöräni vm on -42 ja
muuta vikkoo siin ei oo ko maastovaihde
(käsi) takertelee ja alkuperäinen sivuvaunun
kardaani on kiveen ajettu. Suako var osija
nuapapiiriltä vaa pitteekö lähtee etelästhä
kierthelemmää?*

VASTAUS: Zundapp-pyörien varaosatoimitukset Suomeen katkesivat syksyllä – 44. Kardaani on osa jota ei takuu enää korvaa. Kardaani on vaurioituva ja sen myötä eniten vaihdettu osa tässä pyörämallistossa. Vaihtokardaania voisi kysellä Norjan puolen Skibottenista jossa osa laivaan lastattavista pyöristä jouduttiin ajamaan laivauslaitureilta mereen kuljetus- ja polttoaineongelmien johdosta.

Tampereella PanEuropa nääs: Onko perää? Olen kuullut että Suomessakin on Cannonball –palkittuja kuljettajia? Että Hki - Utsjoki – Hki etappi 28 tuntiin ajettuna toisi 3. luokan pronssiristin, 26 tuntiin ajettuna toisi 2. luokan hopearistin ketjuin ja laakerikuu-

lin koristeltuna ja sama matka 22 tuntiin ajettuna toisi 1. luokan ritariristin katkennein kardaaniakselein ja visiirinpuolikkain koristeltuna?

VASTAUS: Olet kuullut väärin. Oikeat palkinnot ovat seuraavat: Hki – Utsjoki – Hki 28 tuntiin ajettuna tuo 2 rikesakkoa kortin menetyksen kera, 26 tuntiin ajettuna tuo kortin ja pyörän menetyksen kahdella koiran- ja kissanraadolla sekä yhdellä peräänajolla ja lintutörmäyksellä, 22 tuntiin ajettuna tuo kipsin ja munuaiskoneen vetolaittein ja hengityskoneella koristeltuna sekä alustavalla hautapaikkavarauksella ja arkkumallistokuvastolla.

Näin rustaili BA-686, tällä kertaa

Ratkaisu Motoristikkoon lehdessä 4/99

ENSIN AJAN TURKUN SIELTÄ JÄTKÄN PERÄJÄ RÄUTTÄ VÄLÄÄN. JOSTA....	SURGEN POHJAURA	JAKOBIN JA EERUN ISA	THOMASIN JÄLKEEN (E. OIKONEN/SPR. PUNUT. TÄREÄ)	MP VERO	TÄHEKIN LENOELLE
?	1=1	1	0	N	I
?	?	L	?	S	A
M	A	T	K	A	T
?	K	A	S	U	K
V	A	K	A	S	U
?	J	A	L	K	A
R	A	V	I	O	L
A	I	R	A	M	A
A	R	L	A	A	S
S	U	O	T	B	E
O	H	U	T	A	J
MOTORISTI KO			M	U	N
			J	A	T
			T	A	T
			T	I	T

Leikepöytä

Haluatko ostaa, myydä, vuokrata tai lahjoittaa? Etsitkö seuraa matkalle tai muuten vaan? Motoristi julkaisee jäsenistön ilmoituksia maksutta.

Kontio-rallin löytötavaroita voi tiedustella kerhokauppialta. Yhteystiedot kolmossivulla.

ottamuksia cruisaillessamme kohti suomea halki Pakistanin, Iranin, Turkin jne. Periaatteessa kaikki haluavat ovat tervetulleita mukaan.

Ile Ålander, puh: 09-85 010 566
email: ile_olander@hotmail.com

Helsingin seudun kuusysiläiset kokoontuvat Liikennetoimintakeskuksella (Kisahalli) keskiviikkona 10.11 alk. 18.30. Tapaamisen aiheina mm: mennyt ajokausi, talven toiminnan suunnittelu, mp-näyttely. Tuokaa valokuvia yms. mukanaan!

Myydään Enfield 500 kuutiota, ajettu vain tehtaalta Helsinkiin. Hintapyyntö 24 000 FIM

Ile Ålander, puh: 09-85 010 566
email: ile_olander@hotmail.com

Vuokrataan mp-talli Helsingin keskustasta pikaisesti. Yst.vast. Harri Koskela p. 0400 684181 tai email harri.koskela@pp.fimnet.fi

MP-ROMPETORI Forssassa 5.12.-99 klo 9 - 15.

Suuret Kiitokset rehelliselle löytäjälle sekä Itä-Suomen Team Kontiolle Nuorgamin leirialueelle hukkaamieni kamojen palauttamisesta.

Lisätiedot p. 050 - 562 3103 / Kekku
Netissä: www.sci.fi/~kekku/Rompe99.htm
TERVETULOAA !!

Pauli Ylikoski

British MC - JMP - Keitaan talli - Rockhill MC

Olen kokoamassa seuruetta Enfieldien hakureissulle Intiaan tulevana keväänä maalishuhtikuun tietämissä. Tarkoituksenaani on tehdä seikkaelmastamme matkaraaportti TV:lle. Eli kuvaan seurueemme edes-

Halutaan ostaa.

Etsin MOTORISTI-lehden seuraavia numeroita: 4/76, 6/76, 2/77, 2/78, 3/79, 3/83 ja 1/84.

Keijo Lumme, p. 050 - 562 3103.

Tarkastelussa Zündapp KS750 ja BMW R75

Toisen maailmansodan aikana erityisesti saksalaiset ja englantilaiset joukot käyttivät suuria määriä moottoripyöriä sotilasorganisaatioissaan. Saksalaiset erityisesti tuoreita Zündapp KS750 ja BMW R75 mallejaan. Ne oli alunperinkin suunniteltu sotilaskäyttöön korkeine suorituskykyineen ja ennennäkemättömine kulutuksen kestävyyksineen. Molemmat mallit olivat suhteellisen raskaita moottoripyöriä 750 ccm:n moottoreineen (noin 420 kg vau- nulla). Voimanlähteenä oli vastaiskumoot- tori (boxer), jossa alennusvaihde ja toisio- veto kardaaniakselilla. Myös sivuvaunun pyörä oli tarvittaessa vetävä. Pyörät olivat muutoinkin hyvin samankaltaisia mekanis- meiltaan ja toiminnoiltaan. Lisäksi pyörät tarjosivat erinomaisen 95 km/h:n (huippu)nopeuden sivuvaunu(taistelu-)va- rustuksessa.

Näiden moottoripyörien tuotanto aloi- tettiin lähes samanaikaisesti ja niitä ilmes-

tyi laajasti taistelukentille vuoden -40 lo- pulla. Osoitettuaan ennennäkemätöntä taistelunkestävyyttä sekä toimintavar- muutta helposti huollettavina ja monipu- oleiseen käyttöön soveltuvina, niitä käytet- tiinkin aina kuumilta Pohjois-Afrikan aavi- koilta kylmiin arktisiin itärintaman oloihin. Eipä olekaan liioiteltua sanoa, että näitä pyöriä esiintyi aina siellä missä saksalaisia joukkojakin; etulinjan hyökkäyksissä, tie- dustelutehtävissä, materiaalin kuljetuksis- sa, haavoittuneiden evakuoinnissa, jne. Yleensäkin joukoissa, joissa vaadittiin hy- vää liikkuvuutta.

Nämä pyörät tarjosivat sotilasyksiköil- le "silmän" sekä "työkulun" ja tuhannet sotilaat olivat näistä pyöreistä täysin riip- puvaisia. Kuitenkin vuoden -44 alussa Ket- tenkrad, se joka oli puoliksi mp ja puoliksi telavaunu, oli paremmin soveltuva itärin- taman liejuihin. Se korvasikin sittemmin molemmat sivupyörämallit.



Saksalaisen moottoripyörä- jalkaväkijoukon organisaatio

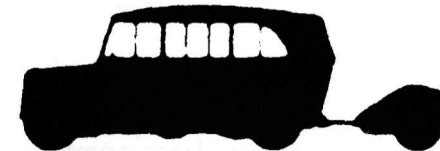
Vuosien 1939-1941 aikana, jolloin Saksan panssarivoimat näyttelivät taistelutoimien (salamasodan) pääosaa, moottoripyörin varustettuja jalkaväen yksiköitä esiintyi rintamalla usein. Vuonna 1940 kaikki moot- toripyörä-jalkaväkijoukot olivat mo- torisoidun jalkaväkijoukon alaisuudessa. Motorisoitu jalkaväkijoukko kuului pans- sarivaunudivisioonan alaisuuteen.

Moottoripyörä-jalkaväkijoukkojen koonpanoja oli kolmea erilaista: A-, B- tai C-mallinen. A-malli piti sisällään patal- joonan esikunnan sekä viisi komppaniaa. Ensimmäisen - neljännen komppanian koonpano oli kuten kuvassa, mutta vii- dennessä komppaniassa oli yksi pioneeri- joukkue joka oli sen ajan mittapuun mu- kaan raskaasti varustettu (aseistettu) kah- della 75 mm:n kenttätykillä sekä kolmella 37 mm:n panssarintorjuntatykillä. Tämä koonpano oli 1.:ssä, 2.:ssa ja 3.:ssa pans- sarivaunudivisioonassa vuonna 1940.

B-mallinen (vain 6. PsvD) piti sisällään neljä komppaniaa. Keveiden konekiväärien määrää oli lisätty yhdeksästä kahdeksaan- toista, joilla tosin korvattiin 75 mm:n jal- kaväkitykit. Ajoneuvojen määrä oli kuiten- kin aivan sama kuin A-mallissa.

C-mallin erikoinen koonpano (vain 7. PsvD) koostui kolmesta komppaniasta. Se oli varustettu kahdeksalla kevyellä konekiväärillä lisättyinä kahdella 75 mm:n kenttätykillä, joita ei B-mallissa ollut. Vaikea sanoa miksei muissa panssarivaunudivi- sioonissa ollut itsenäisesti toimivaa moot- toripyörä-jalkaväkijoukkoa. Niillä oli nimittäin vain yksi mp-jalkaväkijoukkue (14 mp:tä) jokaista motorisoitua jalkavä- kirykmenttiä kohden.

Komppanian koonpano on esitetty kuvassa (A-malli). Esikunta liikkui kahdella maastoautolla ja viidellä mp:llä, joista kak- si oli sivuvaunullista. Esikunnan ajoneuvos- sa (Kfz 69 tai 70) oli kaksi raskasta kone- kivääriä. Joukkueissa (I-III) oli kahden maastoauton lisäksi 14 mp:tä, joista perä- ti 13 oli sivuvaunullista!



Jokaisen joukkueen kolmessa sivuvau- nump:ssä oli kevyt konekivääri (cal 7.92 mm MG 30 tai 40 vyösyttöisenä tai 100 ptr:n makasiinilla). Lisäksi I-III:n joukkueen Kfz 69 tai 70:n ajoneuvon perässä hinat- tiin 81 mm:n kevyttä kranaatinheitintä. Yhteensä komppanian aseistus oli täten 2 rskk + 3 kvkrh + 9 kvkk + 16 konepisto- o- lia (Shmeisser) tai kivääriä (karb. Mauser -98). Neljäs joukkue oli huoltojoukkue.

Komppanian saapuessa Esson jakelupis- teelle (vast) niin moottoriau:lla oli hom- ma tankata kaikki komppanian 47 mp:tä. Tai sitten, mikäli paikalle porhalti pataljo- na, sadetakkien liepeet pölyen, niin kaikki 188 + lisäksi pataljoonan esikunnassa ole- vat + pioneerijoukkueen (5.K:n) mp:t! Eli tommoset parisataa kertaa tankki täyteen kiitos, ja vielä käsipumpulla!

PS. Ja ihan noin ajatuksena tuli mieleen, että arvatkaapas muuten montako sivuvaunump:tä löytyy Prikaati 95:n orga- nisaatiosta?

Historioitsi: BA-686

Kaikki muuttui hyväksi

Lähdin vähän viiden jälkeen työmatkalle kohti Helsinkiä. Kaunis syyskuun päivä, aurinko vähän vaalensi itäistä taivaanranta. Aikataulukin oli riittävä, joten kiirettä ei ollut tiedossa.

Rajasalmen sillan kohdalla katselin kuinka aurinko nousi järven ja Tampereen ylle, pikkuhiljaa vaalentaen taivasta. Näky oli upea. Kuu ja Venus tekevät yhdessä taivalta vähän siinä sivussa, kauniina ja muistuttaen monestakin tärkeästä asiasta.

Mutta sormia paleli ja edessä ajoi karka-auto, jonka maanläheinen tuoksu häiritsti esteettistä kokemusta. Ohittaakaan en oikein voinut, olin sopinut itseni kanssa, ettei ennen kuutta ohitella, ellei nyt tule ihan pakko.

Pysäytin siihen seuraavan sillan alkuun, sopivalle leveälle kohdalle. Pyörä jalalle, laukusta lämpimät hanskat, hetki hiljaisuutta ja maiseman ihailua. Sitten matkaan: kaikki oli hyvin taas.

Kaistojen väli

Helsingissä on pysyvä ruuhka. Muutetuani sieltä pois reilu parikymmentä vuotta sitten olen aina joskus muistanut kehua nykyistä hesalaista liikennettä,



siellä kun annetaan tilaa: kaistanvaihdossa, pihalta tullessa jne - sekaan vaan, kolo löytyy. Suurkaupunkimeininkiä.

Silti en saanut makua siihen kaistapujotteluun, jota jotkut harrastavat. Kiiressä tietysti tulee tehtyä kaikkea, mutta osa tuosta touhusta oli minulle hiukan liian hurjan näköistä.

Mikäs siinä, jos homman tekee siististi, pysähtyneitten autojen välistä jos tilaa on. Eivät autoilijat sitä ainakaan Helsingissä näyttäneet pahalla edes katsovan. Mutta jotkut kohdalle osuneet motoristikiirehtijät näyttivät kyllä jättävän autokuskit ja muun kanssaliikenteen melko vähille mahdollisuuksille tiukan paikan mahdollisesti tullessa kohdalle: vauhtia liikaa, tilaa liian vähän. No, ehkä alkuasukkailla on parempi näkemys kuin minun muutaman kerran havaintoni – eikä se touhu toisaalta poikkea siitä, mitä maantiellä aina joskus näkee.

Huollon merkityksestä

Sain taas tehtyä kaikkea pientä sille pyörälle. Öljyt, uudet kytkinlevyt, vähän säätöä ja semmoista. Olo oli onnellinen pitkän aikaa. Kumpakohan minä siinä oi-

keastaan huollan enemmän, omaa päätä vai pyörää. Tai mitäs sillä väliä?

Pyörälläni on mittarissa noin 125 000, joista viimeiset 50 000 minun tekemiäni. Öljyä ei kulu sen enempää kuin yhteisen taipaleemme alussakaan. Ainoa joka taitaa olla muuttunut matkan myötä on pyörän arvo. Se on tainnut kasvaa, päätellen ilmoituksissa olevista pyyntihinnoista. Mikseivät kaikki asiat ole näin?

Saasteesta

On tietysti vähän arveluttavaa nostaa jonkun mainetta vertaamalla sitä muihin. Vähän sama, kuin jos väittäisin itseäni kauniiksi – verratkaa vaikka nyt tuohon filmitähteen, no King Kongiin (toivottavasti en loukannut kenenkään makua tähtien suhteen).

Silti en malttanut olla laskeskelematta hiukan. Erään kotimaisen lentoyhtiön teknisten tietojen mukaan suihkari kuluttaa jotain kolmen ja puolen ja kuuden

kilon välillä kerosiinia 100 matkustajakilometria kohti. Jos koneet lentävät täysinä.

Koska bensa on kevyttä, voi sanoa että kulutus on niissä samoissa luvuissa ellei ylikin, kuin autolla tai moottoripyörällä. Jos siis Pekka Perusprätkäilijän ja Lauri Lento-Lomailijan ekotasetta verrataan, voi tulos olla Pekan eduksi. Pekka kun ajaa pyörällään semmoiset 5 000 km vuodessa, kun taas Lauri piipahtaa jossain Välimeren tietämällä lomalla joka kesä.

Mukaan pitää tosin ottaa kaikenlaisia, jonka laskeminen ei niin vain onnistu: lentokenttien ja teiden rakentaminen sekä itse ajoneuvojen elinkaarensa aikana aiheuttamat ympäristökuormat ainakin. Oma ongelmansa on moottoribensiinin lisäaineet. Mutta ehkä noin karkeasti?

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

Täällä Tero Ahlqvist, Milano.



Young Rider loppukilpailu käytiin Milanon Eicma-messujen yhteydessä. Suomea edustivat MP69:n mp-kouluttajana, päätoimittajana ja nuorisoministerinäkin toiminut Arttu Kotilainen, ja naisten ykkösen, Kajsa Svanforsin estyttyä kova kakkonen Minna Jokinen.

Tehtäviä Milanossa oli viisi. Ensimmäisenä päivänä ajettiin messualueella 50cc skoottereilla ns. Gymkhana (alkujaan tarkoittaa kouluratsastusta) -taitoajo. Sekä aika, että keilakosketukset ratkaisivat. Arttu suoriutui tyylikkäällä hidasajotekniikallaan yhtään keilaa kaatamatta, mutta eteläeurooppalaiset skoottereihinsa tottuneena pärräsivät niskavoiton vauhdilla ja hyvällä tarkkuudella. Minna oli naisten kolmas. Artun jäljiltä skootteri menikin remonttiin. Variaattori ei kytkenyt enää...



Toisena päivänä olimme Monzan radan lähimaastossa. Itse FI-radalle emme päässeet, vaan olimme rata-alueeseen kuuluvan suuren ovaalin takasuoralla. Ensimmäinen tehtävä oli 'slalom'. Kaksi eritiheyksistä pujottelurataa, ja neljä esteen kiertoa sisältävä rata oli ajettava tavoiteaikaan 1 min 10s. Harjoitella sai kerran. Minnalla iski vauhti päälle itse kisassa, ja hän alitti ihanneajan yli kymmenellä sekunnilla. Ajo oli kyllä kauniin näköistä ja juoheaa, joten tuntui tuo tavoiteaika vähän nutaamalla tehdyttä. Minna sai EU-viskaalin, ja kisan pääorganisaattorin, Bob Tomlinsin, slalomillaan huokaillen keskustelemaan: 'He is good!', 'Yes, he is really good... Tero, is he one of your people' Tähän vastasin, että kyseessä ei ole 'he', vaan 'she'. Huolimatta noista kommentteista, Minnan liika vauhti jätti hänet viimeiseksi. Arttu malttoi tällä kertaa enemmän. Pyöränä oli 600cc -lupauksista huolimatta Hondan 125-kuutioinen 'Cityenduro'.

Kolmas kisa ajettiin jälleen 50cc skootterilla. Skootteriin oli asennettu takapyörän ympärille kehikko, jolla voitiin kevitää takapyörää. Näin skootteri luis-teli kaarteissa. Tarkoituksena oli ajaa soi-



keaa rataa 3 minuutin ajan. Arttu oli nopeimpien vauhdissa, kunnes tuuttasi luis-tohäkkyrän nurmikolle, ja kaatoi koko vekottimen. Laite meni senverran pahaan kuntoon, että sitä ei saatu kolmen minuutin puitteissa korjattua, ja siihen se menestys sitten haihtui tässä tehtävässä. Minna oli naisten kärkeä. Tähän mainittakoon vielä, että Artun lisäksi muutkin päätyivät välillä nurmikolle, mutta tuurilla vehje saatiin nippuun, ja pääsivät jatkaamaan, paitsi Saksan miesedustaja, joka särki laitteen jo ensimmäisellä kierroksellaan.

Neljäs tehtävä oli mutkaradan ajamisen kahdesti mahdollisimman samalla tavalla. Jälleen mitattiin aikaa. Tavoitteena oli ajaa toinen kierros samaan aikaan kuin ensimmäinen. Nopeuden sai valita itse. Tässä vaiheessa koko kisa alkoi tuntua arpajaisilta, sillä kaksi nopeudenarvioimistehtävää, ja sladiskootteri oli priorisoitu aivan yhtä taitoa vaativaksi tehtäväksi, kuin skootteritaitoajo, ja seuraavan päivän trial-ajo. Vielä kun ainoa tehtävä, jolla oli jotain tekemistä liikenneturvallisuuden ja pyörän käsittelyn kanssa - jarrutusväistö - peruutettiin liian vaaralliseksi, oli sankareidemme motivaatio hie-

man alamäessä. Huumori ei tosin loppunut missään vaiheessa, eikä yrittäminen... Tässä tehtävässä kumpikin sai parin sekunnin aikaeron, kun paras taisi onnistua 0.2 sekunnin täsmällisyyteen.

Viimeisenä kilpailupäivänä oli 50cc trialpyörällä ajo. Rata oli ensimmäisen päivän skootterirata vähän modifioituna. Yksi korkea este radalla oli tarkoitus olla, mutta sekin poistettiin, kun tehtävän laatijat eivät osanneet itsekään sitä ajaa, ja perehdytyksen antamiseen tilatut trial-ekspertit eivät päässeet tulemaan, kun olivat ajaneet kolarin. Arttu ja Minna pärjäisivät molemmat tässä varsin hyvin.

Lähes kaikissa tehtävissä oli kaksi yritystä, ja yllättäen molemmat yritykset otettiin huomioon. Samoin lopputuloksissa laskettiin mies- ja naisedustajan pisteet yhteen, joten voittomoottoripyörät menivät aina samaan maahan. Ei ollut yllättävää, että skootterivoittoisen kisan voittajaksi selviytyi Italia, josta tehtävien laatijatkin olivat kotoisin. Toiseksi tuli Ruotsi ja kolmanneksi Tanska. Suomi oli yhdestoista kolmentoista maan joukossa.

Suomen kisan tehtävien laatijana ja muutenkin tuntien Artun ja Minnan ajotaidot, ei voi kuin huokailla kilpatehtävien luonnetta. EAK:lla ja Survivalilla on aina painotettu motoristien motivointia tehtäviin todellisen liikenteen ja ajamisen tilanteilla, jossa harjoituksen taitoja tarvitaan. Milanossa yhtään tehtävää ei oltu verrattu tosielämään, mitään motivointia ei tehty. Monet kilpailijat olivat tyytymättömiä ja ihmeissään, mutta paljon saa laittaa ensimmäisen kerran ja harjoittelun piikkiin. Italialainen 'hällävälä'-kulttuuriinkin tuli samalla tutuksi. Sääli vain, että harjoiteltiin niinkin kovin panoksin, kun Ducati Monster ja Aprilia Moto 6.5. Saivat Arttu ja Minna kuitenkin kotiintuomisi-

na kypärät, selkäsuojat ja ajotakit, ja hauskaa oli koko rahan edestä.

Jarrutuskokeesta voisin vielä kertoa sen tarkoituksen ja peruuttamisen syyn. Kokelaiden piti ajaa kahden valokennon läpi, jotta vaadittu nopeus (60km/h) voidaan todentaa. Jälkimmäinen valokenno laski kilpailijan eteen lipun, jota ennen olisi pitänyt jarruttaa, tai jos jarrutus ei riittä, jarruttaa ja väistää. Itävallan tyttö ei uskaltanut ottaa nopeutta kuin 40km/h, ja suoritti vielä väistön takarengas lukossa. Tuloksena oli uskomattomat kuviot, ja EU-viskaali ja Bob yhteistuumiin päättivät peruuttaa kokeen, jottei tulisi loukkaantumisia. Sikäli asia on ymmärrettävissä, että Dainesen lupaus oli pettänyt viime tingassa, ja kilpailijoille luvattuja ajoasuja ei oltu saatu. Monet olivat luottaneet tähän, ja jättäneet ajoasunsa kotiin ajaen nyt T-paidassa ja shortseissa. Tosin kyynär-, polvi- ja selkä-

suojat oli kaikilla. Päättäjien oivalluskyvystä hyvä esimerkki on sanamuoto, jolla jarrutustehtävä peruutettiin: 'Koska kyseessä on liikenneturvallisuuskilpailu, emme halua loukkaantumisia, ja näinollen selvästi liian vaarallinen tehtävä, jarrutus, peruutetaan'.

Kummallista kyllä järjestäjät eivät tässä vaiheessa keränneet kilpailijoilta ajokortteja pois, vaikka tulkitsivat, että heillä ei ole valmiuksia jarruttaa moottoripyörää taajamanopeuksista. Ironisinta koko jutussa on se, että Itävalta sijoittui paremmin kuin Suomi, vaikka Itävallan tyttö ei jarrutustaidoillaan olisi edes päässyt Suomen mp-kuljettajantutkinosta läpi. Tehkää tästä omat johtopäätöksenne.

Raportoi kilpailijoidemme tulkki, isi, kuvaaja, huoltaja ja kaveri.

Tuumasta toimeen!

Rohkeasti vain kirjoittamaan juttuja seuraavia lehtiä varten.

Jutut voit lähettää osoitteella:

**Arto Grönroos
Autokoulu Pirkanmaan City Oy
Hämeenpuisto 33 B
33200 Tampere**

NMR-uutisia

Läsnä oli: NMCU (Norja), SMC (Ruotsi), MP69 (Suomi), DMC (Tanska) ja MCTC (Tanska).

Tämänvuotinen Nordisk Motorcykel Råd:in kokous pidettiin NMCU:n kotipaikassa Mossissa Osloon eteläpuolella. Esityslistalla on joka vuosi kunkin maan yleiskatsaus, jossa tutkailaan sekä mp-myynti-että vahinkotilastoja.

Kaikkissa maissa oli havaittavissa trendi, joka johtuu talouden kasvusta ja vanhoista A-ajokortin haltijoista. Pyörien myynti on näiden vanhempien (uus?)aloittaneiden ansiosta kääntynyt rajuun nousuun. Toisaalta taas uudet ajokortti- ja teholuokat ovat romahdusmaisesti pudottaneet myntilukuja pienemmissä luokissa. Onnettomuustilastot ovat myös kaikkialla viime aikoina kaudistuneet. Jos ei aina absoluuttisesti, niin suhteessa rekisteröityjen pyörien lukumäärään kuitenkin.

Jo viime NMR-kokouksessa oli esitetty, että myös muut kansainvälistä toimintaa harrastavat (lähinnä FEMA:n jäsenet) pohjoismaiset kerhot voitaisiin kutsua mukaan NMR:ään. Nyt SMOTO ja MCTC (Tanska) oli kutsuttu mukaan tarkkailijoina. SMOTO:lla ei tähän hätään löytynyt valitettavasti ehtivää ihmistä, jolla skandinaviska ja poliittiset kysymykset olisivat olleet samassa päässä. SMOTO:n toiveesta otin kielikysymyksen esiin. (myös oma skandinaviskani oli hieman ruosteessa).

Varsinaiset NMR-jäsenet tukivat sekä SMOTO:n että MCTC:n ottamista mukaan varsinaiseksi jäseniksi. Asia on lähinnä enää kiinni ko. kerhoista itsestään, mikäli he haluavat resursoida jonkun ihmisen vastamaan NMR-asioista.

Kielikysymykseen tuli sellainen ratkaisu, että NMR on alusta alkaen ollut foorumi,

jossa kaikkien tulee saada sanoa omat mielipiteensä omalla kielellään, ja ihmiset eivät jää tuppuiksi, koska eivät löydä oikeita sanoja. Suomi on tässä hieman alakynnessä, mutta MP69 on tähän asti panostanut yleensä NMR-vastaavan kaksikielisyyteen.

Tämä oli ensimmäinen kerta, kun MP69 lähetti kielipuolen NMR:ään, ja ongelma oli hieman samanlainen kuin SMOTO:lla. Homma toimi kuitenkin hyvin niin, että muut puhuivat omia murteitaan ja minä englantia. Joskus tanskalaisten ja norjalaisien puheenvuorojen jälkeen pyysin hieman selvennystä englanniksi, ja samoin, jos väitely muuttui hieman nopeammaksi, pyysin tarkennusta.

Näin asia tuntui toimivan kohtalaisesti, ja tämä hyväksyttiin uudeksi NMR:n kielipolitiikaksi. Esityslistat ja kutsut ovat edelleen skandinaavisilla kielillä, mutta puhuesaan voi käyttää englantia. Lisäksi pöytäkirjat kirjoitetaan kutsujamaan kielellä, ja referoidaan englanniksi.

Nyt kun kaikki FEMA:n kuuluvat pohjoismaiset kerhot voivat osallistua NMR-kokouksiin, nähtiin tarpeelliseksi ottaa selkeä kanta, miten NMR ja FEMA suhtautuvat toisiinsa. Päätettiin, että NMR ei käsittele poliittisia kysymyksiä, ellei ne eritoten koske Pohjoismaita. Samoin, jos jotain FEMA:n esitystä ruoditaan NMR:ssä, kukin maa kuitenkin edustaa omaa itseään FEMA-kokouksissa koittaen välttää pohjoismaisen klikin muodostumista.

Lisäksi tällä kertaa oli esityslistalla miten voisimme tukea Islantia, sillä Islannin Sniglar on niin pieni kerho, että heillä ei juurikaan ole varaa lähettää edustajia FEMAan eikä NMR:ään. NMCU:n Morten tiesi kertoa, että Sniglar-väki on erittäin aktiivista internetissä, ja siten helposti tavoitettavissa.

Norjassa asuu myös paljon Islantilaisia opiskelijoita, ja jotkut heistä ovat jopa NMCU:n ja Sniglarin jäseniä. Näitä 'ulkoislantilaisia' voisimme käyttää viestikapuloina, ja ehkä edustajina, mikäli heistä joltakulta mielenkiintoa löytyy.

Poliittisista kysymyksistä käsiteltiin nollavisioita, sillä se on lähtenyt Ruotsista. Muissa maissa nollavisio on lähinnä esiintynyt tutkinnan kohteena, mutta varsinaisia virallisia aloitteita ei ole tehty. Suomessa mm. Autoliitto on jo noussut varpailleen nollavision vuoksi. Päätettiin toimia sitä mukaan kun uhkia ilmenee.

Katsastuspakko tuli uudelleen esille, kun Suomesta tuli EU-puheenjohtajamaa. Tois-taiseksi katsastuspakko on esiintynyt yhdessä annetussa lausunnossa, mutta paljonko sitä jälleen ruoditaan ministeriöissä on mahdollon arvata.

Young Rider-kampanja käytiin pikaisesti läpi, sillä Norja ei EU:n ulkopuolisena voinut osallistua. Muilla se oli mennyt mukavasti läpi. Eurorahaa ei kenellekään jäänyt tuhlettavaksi asti, mutta paljon opittiin, miten asiat tulisi tehdä.

Viimeisenä käsitelimme uutta ajokorttiluonnosta. EU on valmistele massa toista ajokorttidirektiiviä, jonka pitäisi puuttua ei vain ajokorttiluokkiin, vaan myös koulutuksen ja tutkinnon laatuvaatimuksiin. FEMA haluaa olla kommentoimassa sitä jo varhaisessa vaiheessa, ja siksi jäsenkerhoilta on pyydetty kantaa asiaan. Koko luonnoksesta ja siihen liittyvästä keskustelusta sekä FEMA:ssa ja NMR:ssä että MP69:n ja SMOTO:n kiistakapulana saisi ihan oman juttunsa.

NMR-kokouksessa saatiin konsensus ainakin siihen, että mopojen nopeuden voisi nostaa taajamaliikenteen tasolle (50 km/h), ja ikäraja tulisi säilyttää 15:nä (Norjassa ja Tanskassa se on tällä hetkellä 16!). Mopoi-

lijoille tulisi saada jonkinlainen ajokortti. Ei välttämättä virallista ajokorttia, jonka voi ottaa pois ja ajoluvan peruuttaa. Mutta joku kertaluontoinen sekä kirjallinen että ajokoe, joista saa todistuksen, joka vaaditaan mopon ajamiseen.

A1-ajoneuvoluokassa haluttiin pitää tehoraja, sillä kevarien kehitystyö karkasi aikanaan käsistä, ja se näkyi onnettomuustilastoissa. A-ajoneuvoluokasta keskustelimme pitkään. Onko tehoraja tarpeellinen vai ei. Jos mietimme autoilijoita, niin Suomesahan 80-lätkä poistettiin, sillä sen ei katsottu loppujen lopuksi vaikuttavan onnettomuustilastoihin. Viime vuonna Norjassa myytiin seitsemän kappaletta 25kW-teholuokan pyörää. Ruotsissa tilanne on lähes sama. Kaikki autokoulut eivät enää järjestä edes A-koulutusta aloittaville. Kurssit ovat A1 ja 21-vuotiaille suoraan 'iso A'. Ei ole kuulemma asiakkaita. Jos haluamme lisää moottoripyöräilyn harrastajia, täytyisi porrastus poistaa, ja panostaa koulutukseen. Suomessahan sekä koulutusta että tutkintoa on uudistettu, mutta sekin uudistus on jäänyt rahanpuutteen takia vähän puolitiehen. Jos direktiivi vaatisi vuosittaista ruosteenpoistoa sekä mp-kouluttajille että tutkinnon vastaanottajille, se raha olisi pakko löytää jostain. Tällä hetkellä tien päällä on kuitenkin jo mahdollon kontrolloida kuinka monta 25kW-kortillista ajaa täysitehoista pyörää. Päädyimme suosittelemaan porrastuksen poistamista, ja koulutuksen laadun parantamista ja A-kortin tutkinnon ajamista isolla pyörällä.

Paluumatkalla ostin rautatieasemalta norjankielisen Lucky Luken. Seuraavassa NMR-kokouksessa kielelliset valmiuteni ovat näin oleellisesti paremmat.

Raportoi Ulkoministeri.

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	100,-
Solmioneula	55,-
Rintaneula	35,-
Avaimenperä	10,-

Soita ja tilaa!

69 SHOP

Asko Vesinen

Yläkaskentie 8 L 56, 00730 HELSINKI

p. 09 346 3303, työ 09 752 712

email: asko.vesinen@oulunkylankuntoutussairaala.fi