

- ◆ Tekstit: Antti Urrila ja Jarkko Järvinen
- ◆ Kuvat: Antti Urrila, Jarkko Järvinen, Esa Myyryläinen ja Kari Hanski



Kasi, etualalla Honda ja KH. Huom. Mopokuskit vielä ilman kypärää.

## Moottoripyöräkoulutus ja MP69

### Aiku

MP69:n ja moottoripyöräilijöiden koulutustoiminnan voidaan katsoa alkaneen vuonna 1977, jolloin Liikenneturva ja Suomen Moottoriliitto järjestivät ”Ennakoivan Ajon Kurssin” Räyskälässä. Kurssille osallistui mm. Rainer Westerlund ja Antti Urrila.

Viikonloppukurssin kouluttajina oli tuttuja nimiä, kuten Matti Koivurova, Jyri Tengman, Risto Hanninen ja Matti Viro. Teoriaopetuksen runko oli juuri valmistumassa oleva EAK-kouluttajakansio. Ajoharjoitteet tuntuivat opettavilta ja tarpeeksi haastavilta. Viikonlopusta jäi hyvät

muistot, kertoo kurssille osallistunut Antti Urrila.

Oli saatettu alulle jotain uutta luomalla järjestelmä moottoripyöräilijöiden koulutustoiminnan aloittamiseksi. Tästä saatiin oiva työkalu myös suomalaisen moottoripyöräilyn imagon nostamiseen ja oikeuksien parantamiseen liikenteessä.

Seuraavan vuoden keväällä ja kesällä järjestettiin Hämeen Moottorikerhon nimissä muutama EAK-kurssi Tampereella. Heti alusta asti törmättiin ongelmaan, miten saada kurseille osallistujia? Yleinen mielipide motoristien joukossa oli ja on osin vieläkin, että kurssit ovat aloittelijoille ja kevytmoottoripyöräilijöille.

Näille Tampereella järjestetyille kurseille osallistui myös MP69:n jäseniä, kuten Kari Hanski, Lauri Hirko, Matti Lehto ja Esa Myyryläinen. Kouluttajina toimivat Hannu Halme, Pekka ”Piepe” Jokinen, Harri Laesvirta, Jukka Lahikainen, Vesa Rantanen, Seppo Saarimäki, Markku Toivonen, Antti Urrila, Olli Veneskoski ja Rainer Westerlund. Näistä kouluttajista suuri osa oli myös MP69:n jäseniä ja näin ollen voidaan todeta, että MP69 on osallistunut mp-jatkokoulutukseen jo sen ensimmäisistä alkaen neljällä vuosikymmenellä.



Esteen ylitys, katsomassa mm Matti Lehto.

Vuonna 1979 järjestettiin muutama kurssi Tampereella. Hyvän maineen saattelemana saimme kutsun järjestää kurseja myös Vammalassa ja Valkeakoskella. Valkeakoskella kurssille osallistui myös Hannu Kallio, joka muutama vuosi myöhemmin saavutti neljä jääradan ja yhden road racingin suomenmestaruuden. Hidasajon ohella Hannu oppi muutakin ja perilliset Mika ja Vesa näyttävät ajavan vieläkin lujempaa!



Takarengas savuaa.

Kuusankoskella järjestettiin vuonna 1979 MP69:n toivoma EAK-kurssi, jonne Tampereelta oli lähdessä kaksi kouluttajaa. Liikenneturvan Tampereen aluetuomiston vetäjä Erkki Vuoristo soitti ja kertoi, että tamperelaisten kouluttajien lähettäminen yli piirirajojen Kuusankoskelle oli täysin luvattonta! Keskustelujen jälkeen päädyttiin kuitenkin siihen, että

## MP69:n tapahtumia

<b>Motoristi Survival I</b>	03.-04.05.	Tampere, Hervanta, Poliisiopisto Petri Tuovinen 0400-878 170 petri.tuovinen@mp69.org
<b>Motoristi Survival II</b>	17.-18.05.	Tampere, Hervanta, Poliisiopisto Petri Tuovinen 0400-878 170 petri.tuovinen@mp69.org
<b>JumboRun</b>	23.-25.05.2003	Hyvinkää Sivuvaunuyhdistys Vesa Nykänen 040-862 1565 vesa.nykanen@corenet.fi
<b>Motoristin Kirkkopyhä</b>	24.-25.05.	Paikkaa ja järjestäjää etsitään!
<b>Motoristi Survival III</b>	07.-08.06.	Tampere, Hervanta, Poliisiopisto Petri Tuovinen 0400-878 170 petri.tuovinen@mp69.org
<b>Akkaralli</b>	6/2003	Nousiainen Yht.henkilö ilmoitetaan myöhemmin

## 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

# Motoristi

Nro 1 Helmikuu 2003. 34. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.  
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.  
Painopaikka: Tekstitalo Oy & Offset, Tampere 2003  
Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen  
Postitus: Postlink Oy Tampost  
Ilmoitushinnat: koko sivu 168 €, 1/2 sivua 92 €  
Kannen kuva: Veijo, Marianna ja kerhon MZ, kuvaaja Maija Änäkäinen.

## HALLITUS

### Puheenjohtaja

Reija Helminen  
Luhtaankatu 12 G 40  
33560 Tampere  
Matka 040 760 6969  
reija.helminen@mp69.org

### Varapuheenjohtaja

Petri Lajunen  
petri.lajunen@mp69.org

### Sihteeri

Marjaana Laine  
Vanajantie 13-15 C 12  
00510 HELSINKI  
Matka 050 592 0388  
marjaana.laine@mp69.org

### Kassanhoitaja

Kirsi Lindfors  
Matti Tapion katu 1 A 2  
33720 TAMPERE  
Matka 040 553 1401  
kirsi.lindfors@mp69.org

### Kerhoemäntä

Pirkko Herranen  
Tilanhoitajankaari 7 A 2  
00710 HELSINKI  
Matka 040 503 0126  
pirkko.herranen@mp69.org

### Päätoimittaja

Veijo Änäkäinen  
Nikinväylä 9 D 16  
33580 TAMPERE  
Matka 040 709 2703  
veijo.anakainen@mp69.org

### Koulutusvastaava

Petri Tuovinen  
Nuolialantie 23 C 14  
33900 Tampere  
Matka 0400 878 170  
petri.tuovinen@mp69.org

### NMR-vastaava

Anne Aaltonen  
Hämeentie 77 A 9  
00550 HELSINKI  
Matka 050 368 4632  
anne.aaltonen@mp69.org

### Aluetoimintavastaava

Tony Lind  
Korteniityntie 2  
33980 Pirkkala  
Matka 0400 558 922  
tony.lind@mp69.org

### Nuorisovastaava

Pekka Suontausta  
Vernerinkuja 14  
38200 Vammala  
Matka 050 356 3216  
pekka.suontausta@mp69.org

### Jäsenkirjuri

Päivi Jalava  
Koulukatu 15 A 9  
33200 Tampere  
Matka 040 5733 198  
paivi.jalava@mp69.org

### Kerhotavarakauppias

Asko Vesinen  
Kivalterintie 22 A 12  
00640 HELSINKI  
Puh. t. (09) 7527 1902  
Fax t. (09) 7527 1327  
asko.vesinen@mp69.org

## MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

### Osoite:

PL 69, 00691 HELSINKI

### Jäsenmaksutilli:

Merita Tampere-Hervanta 224318-12479

### Postisiirtotili:

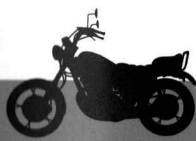
800013-1427226

<http://www.mp69.org>  
mp69@mp69.org



### www-vastaava

Jukka Lindfors  
Matti Tapion katu 1 A 2  
33720 Tampere  
Matka 050 588 3122  
jukka.lindfors@mp69.org

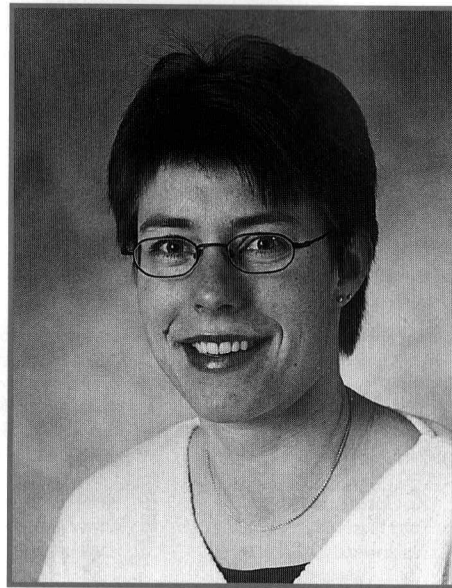


## **Oppia ikä kaikki**

Olen kuullut sanottavan, että ”osaava tekee mitä vain, kun taas taitamaton ryhtyy opettajaksi”. Tätä varmaan toteutan itse toimiessani opettajana.

Koko elämämme on oppimista. Koskaan ei ole liian myöhäistä opetella jotakin uutta, josta on haaveillut. Kokemus on paras opettaja. Painettua tekstiä lukemalla voi luoda tietopohjan itselleen. Täydellistä oppimista voi tapahtua vasta, kun tämä teoreettinen tieto yhdistetään muiden aistien kautta tulevaan elämyskokemukseen.

Itse olen onneton oppija, koska pelkäämään lukemalla vain harvat asiat kiinnittyvät muistiini. Vasta tekemällä opin asioita. Tämä on varmaankin syy osallistumiseeni joka kevät kerhomme järjestämään Motoristi Survival koulutukseen. Puolen vuoden ajamattomuus kaksipyöräisellä tekee sen, että asiota on syytä kerrata ja poistaa ”ruostetta” niistä aistikanavista, jotka tekevät työtä turvallisen ajamisen puolesta. Kaksipyöräisellä ajamista ei voi koskaan osata liian hyvin. Ja se kantapäähän kautta oppiminen on monesti aivan turhan kallista.



Jos itsestäsi tuntuu siltä, että olisi ai-  
hetta ehkä vähän terävöittää ajotaitoja  
oman moottoripyörän suhteen, käy netti-  
sivuilla katsomassa kurssitarjontaamme  
tai ota yhteyttä meidän koulutusvasta-  
vaan. Kurssilla tavataan!

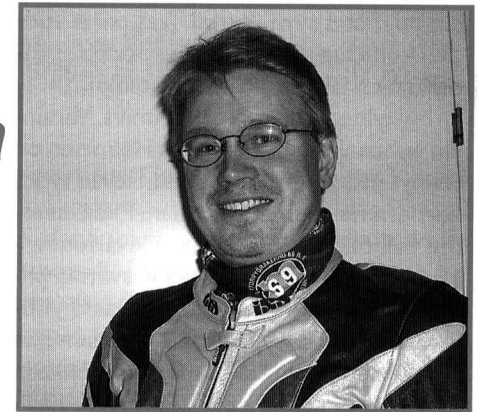
*”Täysikasvuisuus ei ole ikä vaan tila,  
jossa ihmisellä  
on tietty tieto omasta itsestään.”*

*-John Fowles-*

*Oikein mukavaa  
Ystävänäpäivää teille kaikille!*

**Reija**

## **Pää- toimittajan terveiset**



”Kriisi on uuden alku”. Tämä vanha vii-  
saus pätee moneen asiaan. Moottoripyö-  
räsi on kriisissä, jos siitä hajoaa mootto-  
ri. Moottorin rikkoontumiseen voi olla  
monta syytä. Se saattoi jo tehtaalta lähti-  
essään olla viallinen tai se rikkoontui en-  
nakkohuollon puutteesta tai sitä kuormi-  
tettiin liikaa. Mahdollisesti korjaat vanhan  
moottorin tai vaihdat sen uuteen. Moot-  
toripyöräsi on näin saanut uuden elämän  
ja jaksaa taas iloisesti viedä sinut mutkas-  
ta toiseen.

Myös kerhotoimintaa täytyy silloin täl-  
löin korjata, jotta tapahtuisi myönteistä  
kehitystä. Jotkut asiat ovat olleet hyvin  
vuosia sitten silloisessa tilanteessa. Ker-  
homme ympärillä ovat monet asiat muut-  
tuneet. Katsokaamme ympärillemme  
huomaten mitä kaikkea uutta on kasva-

nut. Myös meidän olisi hyvä reagoida muu-  
toksiin vai haluammeko vain tuijottaa sii-  
hen kaikkeen vanhaan hyvään mitä ker-  
hossamme on joskus vuosia sitten ollut.

Kerhomme moottori on sen hallitus.  
Kerhomme moottori ei kuitenkaan aina  
ole parhaassa iskussa, jos sen osiksi vaih-  
detaan huoltamattomia osia. Se aktiivinen  
joukko, josta esitys hallituksen kokoonpa-  
noksi on vuosittain koottu, on nykyisin  
liian pieni. Joukkoomme on saatava uusia  
aktiivisia henkilöitä. Kerhomme toimin-  
taan perehtyneiden jäsenien runsas luku-  
määrä helpottaa toimivan hallituksen  
muodostamista. Saamme mukaan henki-  
löt, joiden muu elämäntila antaa aikaa  
kerhon eteen tehtävälle työlle. Tilasta riip-  
puen tänään mukana oleva henkilö voi  
seuraavana kautena olla estynyt opiske-

**Seuraavan lehden  
aineistopäivä on  
17.3.**

lun tai muun syyn vuoksi. Taas parin vuoden kuluttua tila voi olla helpompi mahdollistaen jälleen aktiivisen toiminnan.

Nykyinen hallitus on toimiva. Varsinkin puheenjohtajamme Reija Helminen on tehnyt paljon kiitoksen ansaitsevaa työtä kerhomme asioita ajaessaan. Pitäksemme hallituksen toimivana tulevaisuudessakin on meidän yritettävä kasvattaa piiriä. Olisi hienoa päästä seuraavassa vuosikokouksessa syyskuussa valitsemaan hallituksen jäsenet useamman innokkaan henkilön joukosta eikä vain tyytyä halli-

tuksen itsensä muodostamaan ehdotukseen.

Kerhon toimintaan voi osallistua myös hallituksen ulkopuoleltakin vaikkapa kirjoittamalla juttuja lehteen. Jos sinusta tuntuu, että sinulla voisi olla aikaa ja intoa osallistua kerhomme aktiivitoimintaan, niin ilmoita siitä hallitukselle. Näin pääset rakentamaan kanssamme uutta suomalaista moottoripyöräkulttuuria.

**Veijo Änäkäinen**

## Onko valokuvasi hukassa?



Motoristin toimitukseen on aikojen saatossa "kerääntynyt" valokuvia, jotka haluaisin palauttaa oikeille omistajilleen. Voit käydä tutustumassa kuvakokoelmaan internetissä osoitteessa [http://www.khdrive.fi/vepa/mp69\\_kuvat/](http://www.khdrive.fi/vepa/mp69_kuvat/). Jos löydät sieltä omia kuviasi, niin lähetä minulle sähköpostiviesti, johon olet merkinnyt palautettavien kuvien numerot.

**Veijo Änäkäinen, [motoristi@mp69.org](mailto:motoristi@mp69.org)**

## Jäseneltä

Olen ollut MP69:n pitkäaikainen jäsen ja päässyt seuraamaan kerhon toimintaa ja sen kehitystä. MP69:n piirissä on tehty pitkään pyyteetöntä työtä, josta voi syystä olla ylpeä. Nyt mieleeni on noussut täysin uutena kysymys kerhon sisäisestä lojaaliteetista.

Toiminnan perusta on perinteisesti ollut joukkosieluisuuden sijaan keskinäinen luottamus ja hyvä yhteistyö. MP69:n taloudellisen tukijalan muodostavat koulutustapahtumat ja Kontioralli. Rahan lisäksi molemmat tuovat hyvän mahdollisuuden tavata muita motoristeja. Tapahtumat ovat myös luonteva keskustelukanava mm. hallituksen edustajien ja kerhomme yli kahden tuhannen jäsenen välillä.

MP 69 on perustettu yhtenäiseksi kerhoksi ei yksittäisten henkilöiden etujärjestöksi. Tästä on yksi konkreettinen esimerkki kouluttajille maksettavat palkkiot; työ perustuu vapaaehtoiseen talkoohenkeen. Tämä yhdistelmä varmistaa toiminnan pitkäjänteisyyden ja turvaa Motoristi Survival koulutusten korkean laadun sekä talouden kuumina nousuvuosina että mahdollisen laskusuhdanteen aikana.

Kouluttajien joukkoon on nyt kuitenkin ilmaantunut uusi ryhmä, Moto Survival Finland (pj. Jarmo Jokilampi, lähde: [www.smoto.fi](http://www.smoto.fi)). Mainoksen mukaan ryhmän perustajina on ollut 69:n kouluttajia. Tosi asia lienee kuitenkin se, että suurin osa 69:n kouluttajista on edelleen täysin lojaaleja MP 69:n jäsenistöä kohtaan. Onko joku kaupallistamassa 69:n jäsenten varoilla kerätyn kouluttajien osaamisen? Onko yhdenäisen motoristihenki vaihdettu henkilökohtaisen edun tavoitteluun?

Tätä pohtiessani MP 2003 messut ovat vielä kaukana edessä. Ehkä ajokauden ensimmäinen tapahtuma tuo vastauksen moneen avoimena olevaan kysymykseen. Sitä ennen voin vain toivoa, että eri osapuolien toimintaa ohjaa vilpiton ja pyyteetön halu edistää yhteistä asiaa motoristien etuja ja ajotaitoa. Näin asia on perinteisesti ollut Moottoripyöräkerho 69 ry:n nimen alla toteutetussa toiminnassa alusta lähtien. Haluaako joku muuttaa tätä perinnettä?

**Jäsen 3138**

# Motoristi Survival

Motoristi Survival on yksi parhaista tavoista kerrata ja opetella uutta moottori-pyörän ajamisessa. Koulutusta antavat MP69:n kokeneet kouluttajat. Perinteinen kurssi järjestetään taas Tampereella. Majoitus ja teoriaopetus on Poliisikoululla ja ajoharjoitukset ovat Poliisikoulun mainiolla ajoharjoitteluradalla.

Opetuksen ja majoituksen (2 hengen huoneissa) lisäksi kurssin hintaan sisältyy 2 iltapalaa, 2 lounasta ja 2 aamupalaa, sauna ja mukavaa seuraa. Motoristi Survival I on suunniteltu erityisesti ensikertalaisia ja vähän moottoripyörällä ajaneita ajatellen.

Kurssimaksu maksetaan ilmoittautumisen yhteydessä saatavan viitteen avulla MP69:n tilille. Ilmoittautuminen internetissä sivullamme <http://www.mp69.org>.

## Survival Day

Survival Day on päivän mittainen tilauskurssi, jossa lähestytään ajotaidon kehittämistä uudesta suunnasta. Aamu alkaa syväluotaavalla ryhmätyöllä ja iltapäivälle on koottu oleelliset ajoharjoitukset.

Kurssin järjestämiseksi tarvitaan vähintään kymmenen osallistujaa, teoriaopetukseen soveltuvat tilat ja tilava asfalttipintainen alue ajoharjoituksille. Opetuksesta vastaavat MP69:n pätevät kouluttajat. Kulut ovat noin 70 €/osallistuja. Kokoa porukka ja ota yhteyttä!

Lisätietoja nettisivuiltamme <http://www.mp69.org/> tai koulutusvastaavaltamme Petri Tuovinen, [koulutus@mp69.org](mailto:koulutus@mp69.org), 0400 878 170.

### Viikonlopun hinta on:

- MP69:n jäsenet 120 €
- alle 18-vuotiaat 35 €
- muut 140 €

### Kurssiajankohdat ovat:

- 3. - 4.5.  
MOTORISTI SURVIVAL I
- 17. - 18.5.  
MOTORISTI SURVIVAL II
- 7. - 8.6.  
MOTORISTI SURVIVAL III

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.  
PI 69  
00691 HELSINKI

PÖYTÄKIRJA 1/2  
20.01.03



## Ylimääräinen VUOSIKOKOUS

Aika Lauantai 28.12.2002 klo 13.00  
Paikka Huone Sg209, Tampereen teknillinen korkeakoulu, Tampere  
Läsnä 12 kerhon jäsentä (Liite 1)

- 1 Kokouksen avaus  
Kerhon puheenjohtaja Reija Helminen avasi kokouksen kello 13.10
- 2 Kokouksen järjestäytyminen  
Valittiin kokouksen puheenjohtajaksi Olli Veneskoski, pöytäkirjan pitäjäksi Veli-Matti Junkkari, pöytäkirjan tarkastajiksi Päivi Jalava ja Pekka Suontausta. Ään-tenlaskijat päätettiin Kirsi Lindforsin ehdotuksesta valita tarvittaessa.
- 3 Laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen  
Todettiin kokous laillisesti kokoon kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.
- 4 Esityslistan hyväksyminen työjärjestykseksi  
Hyväksyttiin esityslista kokouksen työjärjestykseksi. (Liite 2)
- 5 Kauden 2001 - 2002 tilinpäätöksen hyväksyminen ja vastuuvapauden myöntäminen  
Kuultiin kauden 2001 - 2002 tilinpäätös ja tilintarkastajien lausunto. Hyväksyt-tiin tilinpäätös sekä päätettiin tilintarkastajien lausunnon perusteella myöntää

tili- ja vastuuvapaus hallitukselle. (Liite 3 ja 4). Tilikauden alijäämä johtuu Kontio-rallin kirjauskäytännön muuttamisesta. Edellisen yhdistyksen kokouksen jälkeen on Kirsi Lindfors lisännyt tileihin kaksi koulutukseen liittyvää laskua, jotka ovat tulleet esille ensimmäisen tilintarkastuskierroksen jälkeen.

6

#### Muut asiat

Kari Hanski esitti MP69-nimen rekisteröintiä yhdistyksen aputoiminimeksi. Esitys sai kannatusta, joten hallitus selvittää asiaa ja sen mahdollisesti vaatimaa sääntömuutosta. Reija Helminen totesi nimikkeiden Kontio-ralli ja Motoristi Survival olevan Patentti- ja rekisterihallituksen käsittelyssä.

Keskusteltiin asianajajapalvelujen käyttämisestä yhdistyksen nimiasioiden yhteydessä. Todettiin, että hallitus voi halutessaan kutsua yhdistyksen kokouksen koolle ja hyväksyttää menettelytavan kokouksella.

7

#### Kokouksen päättäminen

Kokouksen puheenjohtaja Olli Veneskoski päätti kokouksen kello 13.40.

#### Kokouksen puolesta

Olli Veneskoski  
kokouksen puheenjohtaja

Veli-Matti Junkkari  
pöytäkirjan pitäjä

#### Pöytäkirja tarkastettu

Päivi Jalava

Pekka Suontausta



# TILINPÄÄTÖS

## 01.08.2001 - 31.7.2002

TULOSLASKELMA	2002	2001
<b>VARSINAINEN TOIMINTA</b>		
Tuotot	39.039,56	107.349,55
Kulut	-77.468,70	-126.398,64
<b>VARSINAINEN TOIMINTA</b>	<b>-38.429,14</b>	<b>-19.049,09</b>
Tuotto-/kulujäämä.....	-38.429,14	-19.049,09
<b>Varainhankinnan tuotto-/kulujäämä</b>		
Varainhankinta		
Tuotot	33.077,29	34.475,99
Kulut	-682,21	0,00
Varainhankinta	32.395,08	34.475,99
<b>Varainhankinnan tuotto-/kulujäämä</b>	<b>32.395,08</b>	<b>34.475,99</b>
Tilikauden tulos.....	-6.034,06	15.426,90
Tilinpäätössiirrot		
(+) tai vähennys(-)		
Vapaaehtoisten varausten muutos	0,00	-206,87
Tilinpäätössiirrot	0,00	-206,87
(+) tai vähennys(-)		
<b>Tilikauden ylijäämä/alijäämä....</b>	<b>-6.034,06</b>	<b>15.220,03</b>

**T A S E**

	2002	2001
<b>VASTAAVAA</b>		
<b>PYSYVÄT VASTAAVAT</b>		
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	5.093,66	4.883,67
Aineelliset hyödykkeet	5.093,66	4.883,67
<b>PYSYVÄT VASTAAVAT</b>	<b>5.093,66</b>	<b>4.883,67</b>
<b>VAIHTUVAT VASTAAVAT</b>		
Vaihto-omaisuus		
Aineet ja tarvikkeet	12.320,46	13.190,59
Vaihto-omaisuus	12.320,46	13.190,59
Lyhytaikaiset saamiset		
Muut saamiset	5.641,88	2.254,37
Lyhytaikaiset saamiset	5.641,88	2.254,37
Rahat ja pankkisaamiset	24.198,78	72.740,79
<b>VAIHTUVAT VASTAAVAT</b>	<b>42.161,12</b>	<b>88.185,75</b>
<b>VASTAAVAA</b>	<b>47.254,78</b>	<b>93.069,42</b>
<b>VASTATTAVAA</b>		
	2002	2001
<b>OMA PÄÄOMA</b>		
Toimintapääoma	50.206,72	34.986,67
Tilikauden yli/alijäämä	-6.034,06	15.220,05
<b>OMA PÄÄOMA</b>	<b>44.172,66</b>	<b>50.206,72</b>
<b>VIERAS PÄÄOMA</b>		
Lyhytaikainen vieras pääoma		
Muut velat	2.875,25	42.655,83
Siirtovelat	206,87	206,87
Lyhytaikainen vieras pääoma	3.082,12	42.862,70
<b>VIERAS PÄÄOMA</b>	<b>3.082,12</b>	<b>42.862,70</b>
<b>VASTATTAVAA</b>	<b>47.254,78</b>	<b>93.069,42</b>

TULOSLASKELMA		Kuukauden summa	Kate %	Ind %	Tilivuoden alusta	Kate %	Ed.vuoden alusta	Ind %	Edellinen tilivuosi	Ind %
<b>I KONTIORALLI</b>										
3000	Varsinaisen toiminnan tuotot	52,36		0,0	52,36		63504	0,0	63504	0,0
3020	Merkkimyynti	3047,78		119,8	3.047,78		2542	119,8	2542	119,8
3023	Asumyynnti	9981,91		130,3	9.981,91		7659	130,3	7659	130,3
3025	Tavaramyynnti	143,04		7,7	143,04		1841	7,7	1841	7,7
3029	Puumoottoripyörämyynnti	81,65		215,7	81,65		37	215,7	37	215,7
3030	Painotuotemyynnti	120,51		39,8	120,51		302	39,8	302	39,8
	*TUOTOT	13427,25		17,6	13.427,25		75888	17,6	75888	17,6
3100	Varsinaisen toim järjest.kulut	-2121,73		4,4	-2.121,73		-47236	4,4	-47236	4,4
3120	Merkkiosot	-827,65			-827,65		-623	132,6	-623	132,6
3123	Asuostot	-6460,00			-6.460,00					
3911	Postikulut	-115,20			-115,20					
	* KULUT	-9524,58		20,1	-9.524,58		-47860	19,9	-47860	19,9
	** VARSINAINEN TOIMINTA	3902,67		13,6	3.902,67		28028	13,9	28028	13,9
	OMATOIMINEN TUOTTO/ KULUJÄÄMÄ	3902,67		13,6	3.902,67		28028	13,9	28028	13,9
	KONTIORALLI	3902,67		13,6	3.902,67		28028	13,9	28028	13,9
<b>2 TALVIRALLI</b>										
3000	Varsinaisen toiminnan tuotot	1300,00		60,6	1.300,00		2142	60,6	2142	60,6
3020	Merkkimyynti	116,18			116,18					
3023	Asumyynnti	37,79			37,79					
3025	Tavaramyynnti	27,75			27,75					
3029	Puumoottoripyörämyynnti	44,60			44,60					
3030	Painotuotemyynnti	17,75			17,75					
	*TUOTOT	1544,07		72,0	1.544,07		2142	72,0	2142	72,0
3100	Varsinaisen toim järjest.kulut	-2596,53		95,8	-2.596,53		-2709	95,8	-2709	95,8
3120	Merkkiosot						-51		-51	
	* KULUT	-2596,53		95,8	-2.596,53		-2760	94,0	-2760	94,0
	** VARSINAINEN TOIMINTA	-1052,46		185,6	-1.052,46		-618	170,2	-618	170,2
	OMATOIMINEN TUOTTO/ KULUJÄÄMÄ	-1052,46		185,6	-1.052,46		-618	170,2	-618	170,2
	TALVIRALLI	-1052,46		185,6	-1.052,46		-618	170,2	-618	170,2
<b>3 KERHOTAVARAMYYNTI</b>										
3020	Merkkimyynti	199,72		104,3	199,72		640	31,1	640	31,1
3023	Asumyynnti	358,08		495,1	358,08		346	103,3	346	103,3
3025	Tavaramyynnti	273,29		44,2	273,29		1089	25,1	1089	25,1
3029	Puumoottoripyörämyynnti						81		81	
3030	Painotuotemyynnti	54,67		53,2	54,67		109	50,0	109	50,0
	*TUOTOT	885,76		86,1	885,76		2267	39,0	2267	39,0
3120	Merkkiosot	-2299,44		124,6	-2.299,44		-2409	95,4	-2409	95,4
3123	Asuostot	-1670,79		30,4	-1.670,79		-7592	22,0	-7592	22,0
3125	Tavaraostot	-569,04			-569,04		-4005	14,2	-4005	14,2
3150	Varaston muutos	-870,13		-86,2	-870,13		1009	-86,2	1009	-86,2

TULOSLASKELMA	Kuukauden summa	Kate %	Ind %	Tilivuoden alusta	Kate %	Ed.vuoden alusta	Ind %	Edellinen tilivuosi	Ind %
3911 Postikulut	-246,94		202,4	-246,94		-205	119,9	-205	119,9
* KULUT	-5656,34		87,7	-5.656,34		-13203	42,8	-13203	42,8
** VARSINAINEN TOIMINTA	-4770,58		88,0	-4.770,58		-10936	43,6	-10936	43,6
OMATOIMINEN TUOTTO/KULUJÄÄMÄ	-4770,58		88,0	-4.770,58		-10936	43,6	-10936	43,6
KERHOTAVARAMYYNTI	-4770,58		88,0	-4.770,58		-10936	43,6	-10936	43,6
<b>4 KOULUTUS</b>									
3000 Varsinaisen toiminnan tuotot	22480,54		158,1	22.480,54		15828	142,0	15827	142,0
3023 Asumyynä	12,00		4,3	12,00		278	4,3	278	4,3
* TUOTOT	22492,54		155,2	22.492,54		16106	139,6	16106	139,6
3100 Varsinaisen toim järjest.kulut	-11211,82			-11.211,82					
3123 Asuostot						-1782		-1782	
3150 Varaston muutokset						1426		1426	
3310 Matkakulut	-10.005,75			-10.005,75		-84180	3,4	-84180	3,4
3912 Puhelinkulut						-85		-85	
3994 Koulutuskulut	-663,00		3,8	-663,00		-17588	3,7	-17588	3,7
3995 Moniste-painotyökulut	-673,10			-673,10		-166	03,4	-166	403,4
* KULUT	-22553,67		125,9	-22.553,67		-18281	123,3	-18281	123,3
** VARSINAINEN TOIMINTA	-61,13		1,7	-61,13		-2175	2,8	-2175	2,8
OMATOIMINEN TUOTTO/KULUJÄÄMÄ	-61,13		1,7	-61,13		-2175	2,8	-2175	2,8
KOULUTUS	-61,13		1,7	-61,13		-2175	2,8	-2175	2,8
<b>5 MOTORISTI</b>									
3000 Varsinaisen toiminnan tuotot						353		353	
* TUOTOT						353		353	
3100 Varsinaisen toim järjest.kulut						-885		-885	
3110 Motoristin painatus ja taittoku	-12238,29		699,5	-12.238,29		-9660	126,6	-9660	126,6
3111 Motoristin toimituskulut	-6,71			-6,71					
3112 Postituspalvelukulut	-7721,68		906,6	-7.721,68		-2944	262,2	-2944	262,2
3911 Postikulut	-13,90			-13,90		-4252	0,3	-4252	0,3
3992 Konttorikulut	-114,07			-114,07		-8141	5,2	-8141	5,2
* KULUT	-20094,65		576,3	-20.094,65		-17751	113,2	-17751	113,2
** VARSINAINEN TOIMINTA	-20094,65		641,2	-20.094,65		-17397	115,5	-17397	115,5
OMATOIMINEN TUOTTO/KULUJÄÄMÄ	-20094,65		641,2	-20.094,65		-17397	115,5	-17397	115,5
MOTORISTI	-20094,65		641,2	-20.094,65		-17397	115,5	-17397	115,5

TULOSLASKELMA	Kuukauden summa	Kate %	Ind %	Tilivuoden alusta	Kate %	Ed.vuoden alusta	Ind %	Edellinen tilivuosi	Ind %
<b>6 KERHOTOIMINTA</b>									
3000 Varsinaisen toiminnan tuotot	150,00		234,7	150,00		1763	8,5	1763	8,5
* TUOTOT	150,00		234,7	150,00		1763	8,5	1763	8,5
3100 Varsinaisen toim järjest.kulut	-3477,80		447,6	-3.477,80		-1327	261,9	-1327	261,9
3113 Vakuutukset						-119		-119	
3114 Jäsenrekisterikulut						-201		-201	
3310 Matkakulut	-228,75			-228,75		-14159	9,6	-14159	9,6
3911 Postikulut	-8,75		101,9	-8,75		-27	32,0	-27	32,0
3920 Pankkikulut	-396,98		196,3	-396,98		-631	62,8	-631	62,8
3930 Kerhon jäsenmaksukulut	-220,00			-220,00					
3940 WWW-kulut	-23,54			-23,54					
3960 PR-kulut	-149,27			-149,27					
3992 Konttorikulut	-29,12		123,6	-29,12		-70	41,1	-70	41,1
3995 Moniste-painotyökulut	-95,00			-95,00					
3996 Kirjanpitokulut	-139,95			-139,95					
3997 Varastovuokra	-662,74		437,8	-662,74		-605	109,4	-605	109,4
3999 Huomionosoitukset	-167,25			-167,25		-207	80,5	-207	80,4
* KULUT	-5599,15		481,6	-5.599,15		-3206	174,6	-3206	174,6
** VARSINAINEN TOIMINTA	-5449,15		495,9	-5.449,15		-1442	377,7	-1442	377,7
4000 Korkotuotot talletuksista	38,06			38,06		5	664,2	5	664,2
** SJOITUSTOIMINTA	38,06			38,06		5	664,2	5	664,2
OMATOIMINEN TUOTTO/KULUJÄÄMÄ	-5411,09		492,5	-5.411,09		-1436	376,5	-1436	376,5
KERHOTOIMINTA	-5411,09		492,5	-5.411,09		-1436	376,5	-1436	376,5
<b>7 NÄYTTELYT</b>									
3000 Varsinaisen toiminnan tuotot							27		27
3020 Merkkimyynä	160,58			160,58					
3023 Asumyynä	165,94			165,94					
3025 Tavaramyynä	112,80			112,80					
3029 Puuomottoripyörämyynä	16,00			16,00					
3030 Painotuotemyynä	84,62			84,62					
* TUOTOT	539,94			539,94		27199	2,4	27199	2,4
3100 Varsinaisen toim järjest.kulut	-1429,29		480,1	-1.429,29		-3086	46,3	-3086	46,3
3310 Matkakulut	-148,50		46,2	-148,50		-631	23,5	-631	23,5
3911 Postikulut						-75		-75	
3992 Konttorikulut						-2		-2	
3995 Moniste-painotyökulut	-449,50			-449,50					
* KULUT	-2027,29		327,4	-2.027,29		-3796	53,4	-3796	53,4
** VARSINAINEN TOIMINTA	-1487,35		240,2	-1.487,35		-3769	39,4	-3769	39,4
OMATOIMINEN TUOTTO/KULUJÄÄMÄ	-1487,35		240,2	-1.487,35		-3769	39,4	-3769	39,4
NÄYTTELYT	-1487,35		240,2	-1.487,35		-3769	39,4	-3769	39,4



**TULOSLASKELMA**

	Kuukauden summa	Kate %	Ind %	Tilivuoden alusta	Kate %	Ed.vuoden alusta	Ind %	Edellinen tilivuosi	Ind %
<b>8 JÄSENREKISTERI</b>									
3100	Varsinaisen toim järjest.kulut	-41,04	66,6	-41,04		-1378	2,9	-1377	2,9
3112	Postituspalvelukulut					-698		-698	
3114	Jäsenrekisterikulut	-416,97		-416,97					
3911	Postikulut	-144,30	277,8	-144,30		-278	51,8	-278	51,8
3995	Moniste-painotyökulut	-1425,42		-1.425,42		-175	814,1	-175	814,1
	* KULUT	-2027,73	733,0	-2.027,73		-2530	80,1	-2530	80,1
	** VARSINAINEN TOIMINTA	-2027,73	733,0	-2.027,73		-2530	80,1	-2530	80,1
4301	Jäsentiedotekulut	-682,21		-682,21					
	* KULUT	-682,21		-682,21					
	** VARAINHANKINTA	-682,21		-682,21					
OMATOIMINEN									
	TUOTTO/KULUJÄÄMÄ	-2709,94	979,6	-2.709,94		-2530	107,1	-2530	107,1
	MUUT TIEDOTUSTOIMINTA	-2709,94	979,6	-2.709,94		-2530	107,1	-2530	107,1

**9 KANSAINVÄLINENTOIMINTA**

3114	Jäsenrekisterikulut					-2160		-2160	
3310	Matkakulut	-667,59		-667,59		-1091	61,1	-1091	61,1
3920	Pankkikulut	-6,73		-6,73		-6	100,0	-6	100,0
3930	Kerhon jäsenmaksukulut	-2425,80		-2.425,80					
3950	FEMA-kulut	-499,76		-499,76					
3993	Nmr-kulut	-791,14	60,0	-791,14		-1804	43,8	-1804	43,8
3995	Moniste-painotyökulut					-91		-91	
	* KULUT	-4391,02	333,3	-4.391,02		-5153	85,2	-5153	85,2
	** VARSINAINEN TOIMINTA	-4391,02	333,3	-4.391,02		-5153	85,2	-5153	85,2
OMATOIMINEN									
	TUOTTO/KULUJÄÄMÄ	-4391,02	333,3	-4.391,02		-5153	85,2	-5153	85,2
	KANSAINVÄLINEN TOIMINTA	-4391,02	333,3	-4.391,02		-5153	85,2	-5153	85,2

**10 HALLINTO**

3100	Varsinaisen toim järjest.kulut	-25,14		-25,14					
3310	Matkakulut	-1974,24	428,1	-1.974,24		-1715	115,1	-1715	115,1
3911	Postikulut	-95,19	1109,4	-95,19		-61	155,8	-61	155,8
3912	Puhelinkulut	-67,57	204,5	-67,57		-33	204,5	-33	204,5
3920	Pankkikulut	-75,76		-75,76					
3991	Hallituksen kulut	-404,37	3652,8	-404,37		-255	158,3	-255	158,3
3992	Konttorikulut	-187,28	306,7	-187,28		-197	94,8	-197	94,8
3995	Moniste-painotyökulut	-168,19		-168,19		-173	97,1	-173	97,1
3996	Kirjanpitokulut					-632		-632	
	* KULUT	-2997,74	356,4	-2.997,74		-3067	97,7	-3067	97,7
	** VARSINAINEN TOIMINTA	-2997,74	356,4	-2.997,74		-3067	97,7	-3067	97,7
OMATOIMINEN									
	TUOTTO/KULUJÄÄMÄ	-2997,74	356,4	-2.997,74		-3067	97,7	-3067	97,7
	HALLINTO	-2997,74	356,4	-2.997,74		-3067	97,7	-3067	97,7

**TULOSLASKELMA**

**II EESTI ETAPPIAJO**

	Kuukauden summa	Kate %	Ind %	Tilivuoden alusta	Kate %	Ed.vuoden alusta	Ind %	Edellinen tilivuosi	Ind %
3000	Varsinaisen toiminnan tuotot					8800		8800	
	* TUOTOT					8800		8800	
3100	Varsinaisen toim järjest.kulut					-8786		-8786	
	* KULUT					-8786		-8786	
	** VARSINAINEN TOIMINTA					14		14	
OMATOIMINEN TUOTTO/KULUJÄÄMÄ									
	KAMPAJATILI I					14		14	

**BUDJETTI 01.08.2002-31.07.2003**

Rivin alussa oleva "POIS" tarkoittaa poistuvaa tiliiä ja "UUSI" uutta tiliiä.

Toteutunut 1999 - 2000 euroa	Toteutunut 2000 - 2001 euroa	Toteutunut 2001 - 2002 euroa	Talousarvio 2002 - 2003 euroa
------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------

**TUOTOT**

Varsinaisen toiminnan tuotot	15543.90	92419.83	23982.90	100000.00
POIS Pyörämerkkimynti	0.00	0.00		
POIS Metallimerkkimynti	503.65	2994.59		
POIS Kangasmerkit	14.14	84.09		
UUSI Merkkimynti			3524.26	2500
POIS T-paidat	1252.73	7448.37		
POIS College-paidat	140.59	835.89		
UUSI Asumynti			10555.72	8500
POIS Muut tuotteet	492.90	2930.67		
UUSI Tavaramynti			556.88	1500
			142.25	100.00
	20.08	119.41		
POIS Tarrat	17.59	104.61		
	69.30	412.06	277.55	250.00
POIS Painotuotemynti	0.00	0.00		
POIS Asiamiestulot	18054.90	107349.54	39039.56	112850.00
TUOTOT				

**KULUT**

Vars. toiminnan järjestelykulut	11001.24	65410.43	20903.35	95000.00
POIS Motoristin painatus	1624.70	9660.04		
POIS Motoristin toimitus	0.00	0.00		
POIS Osoitetarrat	0.00	0.00		
UUSI Motoristin painatus- ja taittokulut			12238.29	13000
UUSI Motoristin toimituskulut			6.71	55
	612.74	3643.21	7721.68	8000.00
Postituspalvelukulut			0.00	100.00
Vakuutukset	20.07	119.35		
Jäsenrekisterikulut	397.23	2361.83	416.97	1000.00
POIS Pyörämerkkiostot	0.00	0.00		
POIS Metallimerkkiostot	306.07	1819.79		
POIS Tarramerkkiostot	113.54	675.07		
POIS Kangasmerkkiostot	99.22	589.92		
UUSI Merkkiostot			3127.09	3000
POIS T-paita ostot	1246.33	7410.36		

	Toteutunut 1999 - 2000 euroa	Toteutunut 2000 - 2001 euroa	Toteutunut 2001 - 2002 euroa	Talousarvio 2002 - 2003 euroa
POIS College-paita ostot	330.39	1964.43		
UUSI Asuostot			8130.79	8000
POIS Muut tuotteet	673.63	4005.19		
UUSI Tavaraostot			569.04	600
Puumoottoripyörät osto	0.00	0.00	0.00	0.00
Painotuotteet osto	0.00	0.00	0.00	100.00
POIS Asiamiesmenot	0.00	0.00		
Lahjoitetut kerhotavarat	0.00	0.00	0.00	0.00
Varaston muutos	-409.64	-2435.61	870.13	700.00
Matkakulut	594.86	3536.89	13024.83	3500.00
Postikulut	824.42	4901.75	624.28	2000.00
Puhelinkulut	19.94	118.55	67.57	240.00
Pankkikulut	107.42	638.67	479.47	400.00
UUSI Kerhon jäsenmaksukulut			2645.80	3100.00
UUSI WWW-kulut			23.54	60.00
UUSI FEMA-kulut			499.76	1500.00
UUSI PR-kulut			149.27	150.00
Hallituksen kulut	42.94	255.33	404.37	250.00
Konttorikulut	46.87	278.67	330.47	250.00
NMR-kulut	303.46	1804.29	791.14	1000.00
Koulutuskulut	2958.13	17588.24	663.00	3000.00
Monisteet ja painotyöt	102.00	606.49	2811.21	1500.00
Kirjanpitokulut	106.37	632.45	139.95	300.00
Varaston vuokra	101.83	605.48	662.74	680.00
Lahjoitukset	0.00	0.00	0.00	0.00
Huomionosoitukset	34.95	207.78	167.25	150.00
<b>KULUT</b>	<b>21258.72</b>	<b>126398.61</b>	<b>77468.70</b>	<b>147635.00</b>
<b>TUOTTO-/KULUJÄÄMÄ</b>	<b>-3203.82</b>	<b>-19049.07</b>	<b>-38429.14</b>	<b>-34785.00</b>
<b>VARAINHANKINTA</b>				
Korkotuotot talletuksista	0.96	5.73	38.06	15.00
SIIJOITUSTOIMINTA	0.00	0.00		
Jäsenmaksut	5797.48	34470.26	33039.23	35000.00
<b>TUOTOT</b>	<b>5798.45</b>	<b>34475.99</b>	<b>33077.29</b>	<b>35015.00</b>
Jäsentiedotteen hoitokulut	0.00	0.00	682.21	230
<b>KULUT</b>			682.21	230
<b>VARAINHANKINNAN TUOTTO-/KULUJÄÄMÄ</b>	<b>5798.45</b>	<b>34475.99</b>	<b>32395.08</b>	<b>34785.00</b>
Poistot kalustosta	0.00	0.00	0.00	
Siirto	0.00	0.00	0.00	
<b>TILIKAUDEN TULOS</b>	<b>2594.62</b>	<b>15426.92</b>	<b>-6034.06</b>	<b>0.00</b>
Muut varaukset				
vapaaehtoisten varausten muutos				
Tilinpäätössiirrot				
<b>TILIKAUDEN YLIJÄÄMÄ/ ALIJÄÄMÄ</b>	<b>2594.62</b>	<b>15426.92</b>	<b>-6034.06</b>	<b>0.00</b>

# Riitelyn hyvistä puolista



**Ripa**

Harrastus, siis minulle tämä MP69, tai moottoripyöräily, on jotain mitä tehdään vapaaehtoisesti. Töissä on pakko käydä, jos töitä on. Huushollin pyöritys, se arjen eläminenkin on pakollista, ainakin jos on sitoutunut siihen.

Mutta onko vapaaehtoisesti tehty työ aina kivaa? Käyn minä kuntoilemassakin, sen puoleen, vaikkei päältä katsoen aina uskoi. Se on kivaa, vaikkei aina olisikaan niin kivaa.

Ihan samoin johonkin porukkaan kuuluminen ja yhdessä asioiden eteenpäin vieminen on aina välillä turhauttavaa. Itselle selvät ja ainoat oikeat ajatukset, päämäärät kohtaavat vastustusta ja laiskuutta. Mistä niitä hölmöjä sikiääkin, ja aina sinne missä minä liikun tai toimin?

MP69:llä on pitkät perinteet ja paljon myös jäseniä, joihin voi yhteisiksi koetussa asioissa turvautua. Hyvä motoristihenki ei näytä rajoittuvan tien päällä moikkaamiseen, tai pysähtymiseen jos kaveri on pulassa.

Joku voisi nyt sitten kysyä, että mistä mielen tunteellisuus? Ehkä siksi että tajusin taas kerran kuinka monta eri ihmistä osallistuu kaikkiin pieniin ja isoihin asioihin. Jotkut enemmän, jotkut vähemmän, mutta tulosta kelpaa näyttää. Kontio tai koulutus. Tai kansalliset ja kansainväliset suhteet.

"Kuusysi" on myös selkeästi vain kerho muiden joukossa. Suurena ja kauniina sille on langennut hommia, joihin tarvittaisiin pal-

jon muidenkin panostusta. Siksi ainakin minusta on hyvä, että muutkin järjestöt ovat aktivoituneet. Kuka pikkuhiljaa, kuka kerta-räysäyksellä.

Kitkaakin esiintyy. Keskustelua, erimielisyyttä, riitoja. Esiintyy järjestöjen välillä ja ennenkaikkea ihmisten välillä. Riitely on ihmiselle suorastaan tarve. Joskus riita karkaa käsistä, tappelusta tulee itsetarkoitus, vuosia kestävä rakennelma, jossa epäluulo panee tulkitsemaan asioita ja toimimaan synkimmän mukaan.

Riitely, erimielisyys voi olla myös eteenpäin vievä voima, jos siihen jaksaa suhtautua kuten vaikka tuohon alun kuntoiluun? Liika on liikaa siinäkin. Kun on pahimmat paineet purettu, otetaan vähän etäisyyttä ja mietitään, mitä voisi ottaa opiksi, miksi kukin sanoi mitä sanoi. Olisiko edistymisen mahdollisuuksia?

Jos ei nyt ihan heti, niin vähän ajan päästä, kun pahimmat kaunat ovat eilistä. Pahimmat kaunat taas saadaan eilisen asioiksi, kun muistetaan, että vaikka vastapuoli onkin tyhmä, ei se yleensä ole perimmiltään ilkeä. Sille täytyy vain jaksaa ja osata selittää niin, että ymmärrys lisääntyy sielläkin puolella. Minä kun en ole sen paremmin tyhmä kuin ilkeäkään, joudun sitten ottamaan vielä suoremman vastuun.

**Risto Kaivola**

- ◆ Tekstit: Antti Urrila ja Jarkko Järvinen
- ◆ Kuvat: Antti Urrila, Jarkko Järvinen, Esa Myyryläinen ja Kari Hanski



Kasi, etualalla Honda ja KH. Huom. Mopokuskit vielä ilman kypärää.

## Moottoripyöräkoulutus ja MP69

### Alku

MP69:n ja moottoripyöräilijöiden koulutustoiminnan voidaan katsoa alkaneen vuonna 1977, jolloin Liikenneturva ja Suomen Moottoriliitto järjestivät ”Ennakoi- van Ajon Kurssin” Räyskälässä. Kurssille osallistui mm. Rainer Westerlund ja Antti Urrila.

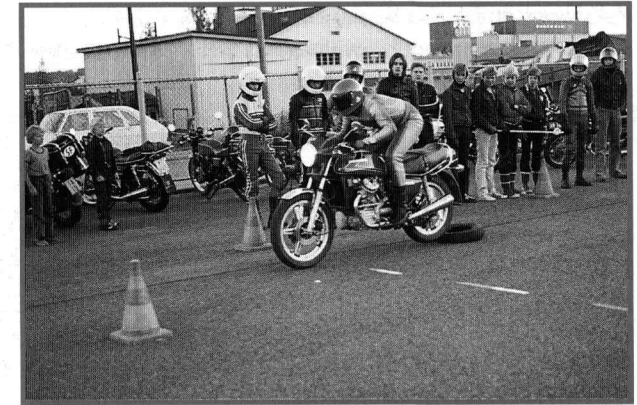
Viikonloppukurssin kouluttajina oli tuttuja nimiä, kuten Matti Koivuova, Jyri Tengman, Risto Hanninen ja Matti Viro. Teoriaopetuksen runko oli juuri valmistumassa oleva EAK-kouluttajakansio. Ajoharjoitteet tuntuivat opettavilta ja tarpeeksi haastavilta. Viikonlopusta jäi hyvät

muistot, kertoo kurssille osallistunut Antti Urrila.

Oli saatettu alulle jotain uutta luomalla järjestelmä moottoripyöräilijöiden koulutustoiminnan aloittamiseksi. Tästä saatiin oiva työkalu myös suomalaisen moottoripyöräilyn imagon nostamiseen ja oikeuksien parantamiseen liikenteessä.

Seuraavan vuoden keväällä ja kesällä järjestettiin Hämeen Moottorikerhon nimissä muutama EAK-kurssi Tampereella. Heti alusta asti törmättiin ongelmaan, miten saada kurseille osallistujia? Yleinen mielipide motoristien joukossa oli ja on osin vieläkin, että kurssit ovat aloittelijoille ja kevytmoottoripyöräilijöille.

Näille Tampereella järjestetyille kurseille osallistui myös MP69:n jäseniä, kuten Kari Hanski, Lauri Hirko, Matti Lehto ja Esa Myyryläinen. Kouluttajina toimivat Hannu Halme, Pekka ”Piepe” Jokinen, Harri Laesvirta, Jukka Lahikainen, Vesa Rantanen, Seppo Saarimäki, Markku Toivonen, Antti Urrila, Olli Veneskoski ja Rainer Westerlund. Näistä kouluttajista suuri osa oli myös MP69:n jäseniä ja näin ollen voidaan todeta, että MP69 on osallistunut mp-jatkokoulutukseen jo sen ensimetreistä alkaen neljällä vuosikymmenellä.



Esteen ylitys, katsomassa mm Matti Lehto.

Vuonna 1979 järjestettiin muutama kurssi Tampereella. Hyvän maineen saattelemana saimme kutsun järjestää kurseja myös Vammalassa ja Valkeakoskella. Valkeakoskella kurssille osallistui myös Hannu Kallio, joka muutama vuosi myöhemmin saavutti neljä jääradan ja yhden road racingin suomenmestaruuden. Hidasajon ohella Hannu oppi muutakin ja perilliset Mika ja Vesa näyttävät ajavan vieläkin lujempaa!



Takarengas savuaa.

Kuusankoskella järjestettiin vuonna 1979 MP69:n toivoma EAK-kurssi, jonne Tampereelta oli lähdeässä kaksi kouluttajaa. Liikenneturvan Tampereen aluetoimiston vetäjä Erkki Vuoristo soitti ja kertoi, että tamperelaisten kouluttajien lähettäminen yli piirirajojen Kuusankoskelle oli täysin luvatonta! Keskustelujen jälkeen päädyttiin kuitenkin siihen, että

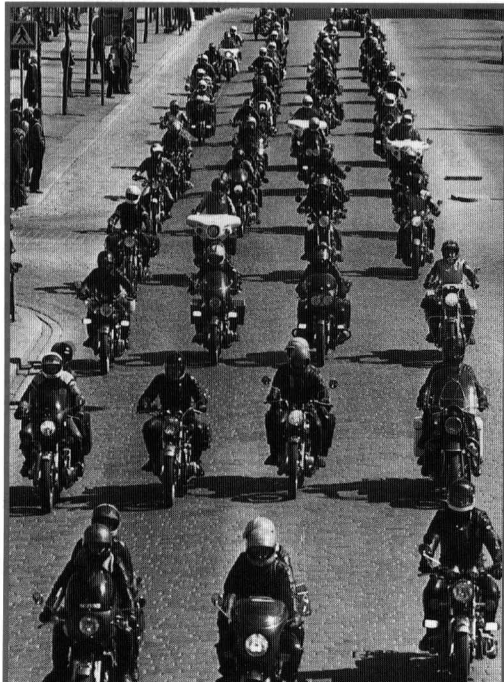
kaksi kouluttajaa ajaa Kymenlaaksoon, jossa suuri osa kerhon aktiivijäsenistä tuoloin asusti.

## Kevätpäivät 1979

Vuoden 1979 merkittävin EAK-tapahtuma oli Tampereella Hämeen Moottorikerhon järjestämät 3. Motoristin Kevätpäivät. Tapahtuman teemaksi valittiin motoristien vapaaehtoinen EAK-koulutus. Koulutusnäytöksiä järjestettiin Keskustorilla ja Tamelan koululla järjestetyn Moottoripyöräily ennen ja nyt -näyttelyn yhteydessä.

Äitienpäivänä 13. toukokuuta kokoon-tui Tampereelle yhteensä yli 1300 moottoripyörää ja motoristeja lähes 2000. Tavoite ylittää Helsingin ja Turun Kevätpäivien yhteiskävijämäärä onnistui hienosti. Tähän vaikutti oleellisesti aurinkoinen sää ja Tampereen keskeinen sijainti. Tapahtumasta ja EAK-koulutuksesta saatiin myös uutinen TV1:n iltauutisiin ja viikkoa myöhemmin myös kakkoskanava esitteli tapahtumaa, muistelee Antti Urrila.

Tapahtuman järjestelyt olivat mittavat ja Tampereen kaupunkikin oli niissä innokkaasti mukana, varsinkin kun tapahtuman suojelijaksi oli lupautunut Tasavallan presidentti Urho Kekkonen. Lisää tunnustusta saatiin vuonna 1980, kun Hämeen Moottorikerholle ja tamperelaisten



**Kevätpäivien 1979 paraati Tampereella.**

EAK-työlle myönnettiin Hämeenläänin liikenneturvallisuukslautakunnan kunniakirja.

Oma koulustuointani loppui muutettuani pääkaupunkiseudulle vuoden 1980 alussa, mutta olen ilolla seurannut Survival-koulutuksen ajanmukaistamista ja opetusmetodien kehittymistä. Vuonna 2001 osallistuin oppilaana Motoristiakatemian tapahtuman yhteydessä järjestetylle pikakurssille Jurvassa. Koulutus sujui esimerkillisesti ja tehokkaasti. Lisäksi harjoitteet antoivat miettimisen aihetta monelle keski-ikäiselle motoristille, miettii Urrila.

## Kohti nykyaikaa

1980 luvun alusta alkaen pidettiin joka vuosi useita kursseja eteläisessä Suomessa, missä vain aktiivisista ja innokkaista motoristeista saatiin kurssi täyteen. Kirjokivessä lähellä Kouvola MP69:n järjesti muutamana vuotena EAK-kursseja, joiden ajoharjoitukset ajettiin Kouvolan mikroautodalla. 1980-luvun lopulla Kirjokiven jäädessä historiaan jatkoi eteenpäin Mänttä ja kauppaoppilaitos. Ajoharjoitukset pidettiin Vilppulan TVH:n varikolla. Päivämäärä oli sopivasti Kaatuneiden muisto-



**Tutustumassa Hallin varuskuntaan.**

päivän viikonloppu, josta pikkuhiljaa muodostui Motoristi Survivalin perinteinen viikonloppu. Majoituspaikaksi saatiin edullisesti käyttöön Kuoreveden vanha pappila Särkilahdi rantasaunoineen.

Perempi harjoittelupaikka saatiin, kun Motoristi Survival-kursseja alettiin järjestää Kuoreveden Hallissa 1990-luvun alussa. Saimme käyttöömmme Ilmavoimien Teknisen Koulun nykyaikaiset tilat teoriaopetukseen ja Hallin lentokentän rullaus- teitä ajoharjoitteiden suorittamiseen.

Kurssien teoriaosuus perustui yhä Liikenneturvan EAK-kansioon ja ajoharjoituksina olivat klassiset hidasajo, pujottelu, kasi, jarrutus ja viimeisenä hätätilanneharjoitus, jossa väistettiin kouluttaja joko vasemmalta tai oikealta, tai jarrutettiin kouluttajan varpaille, riippuen siitä mihin suuntaan kouluttajan osoittama nuoli osoitti.

Kurssien majoitus oli yhä Särkilahdes- sa, joka parhaina vuosina pullisteli ääri- ään myöten täynnä oppilaista, kouluttajista ja talkoolaisista koostuvan noin sadan henkilön majapaikkana. Rantasauna ja uimaranta saivat lievittää raskaan kurssipäivän jäljiltä motoristien kireitä lihaksia. Lisäksi oman mausteensa viikonlopulle antoi keväinen sää, joinakin vuosina paleltiin

räntäsateessa ja toisina paistateltiin päivää lentokentällä kesäisen auringon alla.

Särkilahden ja Hallin lentokentän välinen noin 15 km siirtymäaika heti aamupalan jälkeen karisti kummasti sitkeimmätkin unenrippeet silmänurkista. Reitti oli melkein kokonaan soratietä, joka juuri tuohon aikaan oli mitä mielenkiintoisimmassa kunnossa kelirikosta johtuen. Sai siinä kokeneempikin kuski ajaa kieli keskellä suuta. Toiset taas ottivat ilon

irti elämästä ja pitivät hauskaa pehmeää, lilluvaa ja mutkaista soratietä ahnaasti nautiskellen.

Sääli, että juuri nuo edestakaiset siirtymät, alkeelliset majoitusolosuhteet ja tiukka koulutusaiakataulu pakotti MP69:n hakemaan nykyaikaisempaa koulutuspaikkaa. MP69:n ja kouluttajien puolesta suurkiitos Hallin varuskunnan kantahenkilökunnalle vuosien erittäin hyvästä koulutusyhteistyöstä sotilaallisessa ympäristössä.

## Messuja ja sirkushuveja

Suurena apuna EAK- ja Motoristi Survival-koulutuksen mainostajana ja mielenkiinnon herättäjänä toimivat ajo- ja koulutusnäytökset, joita järjestettiin messujen ja muiden suur tapahtumien yhteydessä. Motoristin Kevätpäivät Hämeenlinnassa, Primavera- messut Tampereella, Maatalousmessut Kangasalla sekä muita pienempiä ”kansankokouksia”.

Yhteistyössä Liikenneturvan kanssa annettiin koulutusnäytöksiä kouluille ja oppilaitoksille. Myös usean Kontiorallin ja Talvirallin ohjelmaan on kuulunut ajonäytös. Nauhoitettiinpa meistä ohjelma TV2:n

Liikennevarttiin. Kouluttajien ammattitaidosta kertoo se, että muistikuvan mukaan yhdessä näytöksessä ei sattunut onnettomuuksia.

## Tuotekehitystä

Pimeinä talvi-iltoina istuttiin ahkerasti TTKK:n tiloissa Kortesuon Antin isännöimissä kouluttajapalaverissa pähkäilemässä tulevan kauden Motoristi Survival-kurssin kehittämistä ja ongelmakohtia. Pahoina kantoina kaskessa olivat jatkuva aikapula ja epäily koulutuksen soveltuvuudesta käytännön hätätilanteisiin ja ajamiseen.

Suurta apua ja suuntaviivoja uusista ajoharjoitteista saatiin Antin ul-

komailta haalimista koulutusohjelmista ja tavasta ymmärtää moottoripyörää ja sen käyttäytymistä eri tilanteissa. Vuosi jos toinenkin puhuttiin talvet pitkät hyrrävoimista, katseen käytöstä ja vastaohjauksella tapahtuvasta nopeasta väistöstä. Hyrrävoimien hyväksikäyttöä väistöliikkeen aikaansaamisessa esitettiin ahkerasti kädessä pidettävällä polkupyörän renkaalla. Kevään kurssille rengas kulki tarakalla kurssilaisten ihmeteltäväksi ja kokeiltavaksi. Monelle oli uskomatonta, että työntämällä ohjaustangosta vasemmalle pyörä kääntyykin oikealle.

Teoriaopetukseen tuotiin uutuutena

ajomekaniikkaa, joka kertoo pyörän käyttäytymisestä jarrutuksissa ja kaarteissa. Risto Kaivola yhdessä Antti Kortesuon kanssa loi moottoripyöräonnettomuuksien pohjalta tuplatiimin. Tuplatiimissä kurssilaiset suorittavat onnettomuuksien pohjalta riskianalyysin, joka havainnollisesti opettaa motoristia löytämään onnettomuuteen johtaneet syyt ja välttämään itse niitä. Kurssilaiset voisivat pitää itselleen osan vanhoista teoriatunneista, kunhan joku vähän auttaa ja ohjaa oppilaita oikeaan suuntaan.

Vanhasta teoriaosasta ei jäänyt paljoa jäljelle ja osia teoria-luennoista siirrettiin vielä pienryhmiin kentälle. Plussana saatiin lisää kallisarvoista ajoaikaa. Meille jäi muutama lisätunti aikaa jar-

ruttamiseen suuremmista nopeuksista ja vastaohjauksella tapahtuvan väistön opetelemiseen. Näin vanhasta hätätilanneharjoituksesta kehittyi uusi ja tehokkaampi väistöharjoitus.

## Nykyhetken haasteita

Tänäkin vuonna järjestetään kolme Motoristi Survival -kurssia, joiden paikkana on Tampereen poliisikoulu ja sen hieno ajoharjoittelurata. Kerrassaan mahtavat olosuhteet teoriatuntien ja ajoharjoitteiden pitämiseen. Mitähän uutta kevät tuo tullessaan?



Aamulla lähdössä ajoharjoituksiin, etualalla Myllymaan Repan kerholle lahjoittama MZ-koulupyörä.

Pitäisikö olla tyytyväinen vai huolestunut tulevaisuudesta. Kuudessa vuodessa on noin 50 000 uutta motoristia löytänyt itselleen hienon ja vauhdikkaan harrastuksen. Samalla rekisterissä olevien moottoripyörien määrä on kasvanut noin 68 000:sta pyörästä noin 120 000:n moottoripyörään. Miten taataan näiden motoristien pysyminen hyvän harrastuksen parissa? Päättykö moottoripyöräily heidän osaltaan ensimmäiseen kaatumiseen ja pyörän naarmuihin? Mielestäni koulutusapua tulee olla helposti saatavilla eri puolilla Suomea ja koulutuksen pitää olla pätevää ja antaa motoristeille eväät löytää uusia alueita omasta harrastuksestaan. Kenties rohkenisi poiketa tutulta turvalliselta asfaltilta ja löytää hiekkatiet. Hiekkatiet voi ajaa moottoripyörällä ja se on jopa hauskaa, kun sen osaa ja oivaltaa.

Kolmen Motoristi Survival -kurssin lisäksi MP69 järjestää yhden päivän mittaisia "Pelastuksen Päivä" -kursseja kaikille halukkaille ympäri Suomea. Yhä enemmän tulee pyyntöjä järjestää räätälöityjä kurssieja eri tyyli-suunnan motoristeille tai kerhoille. Oli sitten kyseessä Harrikka tai Goldwing, risukeula tai enduro, samat opit

pätevät kaikkiin. Vain "mausteissa", siis miten asiat ilmaistaan, on vähän eroja. Kaupankäynnin yksi peruslaeista on: "Asiakas on aina oikeassa - tuotetaan siis sellaisia kurssieja mistä asiakas on valmis maksamaan ja ostamaan".

Mitä sitten tehdään, jos onnettomuuksien määrä jälleen kääntyy jyrkkään nousuun? Vakuutusmaksuja nostetaan ja säädetään tiukempia lakeja. Vapaaehtoisen koulutustyön mahdollisuuksien ääri raja on hyvin lähellä. Pitäisikö ottaa mallia Ruotsista ja yrittää yhteistyötä esim. vakuutusyhtiöiden, yritysten ja valtionhallinnon kanssa rahoituksen järjestämisestä kurssieille ja uusien kouluttajien kouluttamisesta työhön mukaan?

## Tavoite/ Haaste:

Miten koulutamme nuo 50 000 vastaalkajaa ja uudelleen harrastuksen pariin palanneet "vanhat parrat", unohtamatta tietenkään meitä noin 70 000 jo kaiken osaavaa motoristia? Töitä riittää Suomessa varmasti kaikille halukkaille, joille moottoripyöräily on se pieni paha, jota ilman ei voi olla.



Ajonäytös Talvirallissa 1990, paikka Liesin kämpä.

# PELASTUSPALVELUA MOOTTORI- PYÖRÄLLÄ *osa 2*



Poliisilta on siis tullut VAPEPAlle etsintä-hälytys ja puhelin soi pirkanmaalaisten motoristien pähälyttäjällä. Soitto voi tulla mihin vuorokaudenaikaan tahansa. Esihälytys eli valmiuden nosto mahdollista etsintätarvetta varten tulee usein päivällä keskellä työpäivää. Silloin ehkä selviää vain haluttava mp:en lukumäärä. Varsinainen hälytys tulee myöhemmin, josta selviää tarkempi aika ja kokoontumispaikka. Nämä tiedot voidaan joskus kertoa jo esihälytyksessä, jolloin toimitaan sen mukaan, ellei ennen kokoontumista tule peruutusta.

Tässä vaiheessa käynnistetään soitto-kierrros ja kerrotaan etsintään lähtijöille saadut tiedot ja kellonajat. Tällöin myös selviää montako mp:tä on saatavissa käyttöön. Kun hälytys on saatu täytyy tietysti varustautua etsintää sopivilla ja tarpeellisilla varusteilla ja mahdollisilla eväillä. VAPEPAn organisaatiolla on harvemmin kovinkaan paljon ylimääräisiä lamppeja, karttalaukkuja, puhelimia jne. Muonitusta koitetaan järjestää, jos se vain on mahdollista, mutta illalla kauppojen ollessa kiinni voi sekin olla vaikeaa. Karttoja etsintäalueesta kyllä yleensä järjestyy viranomaisen ja monesti paikallisten suunnistajien avustuksella.

Kuskin varusteissa kannattaa huomi-

oida tietenkin säätila ja vuodenaika. Talvellakin nimittäin haetaan! Mp:llä etsiminen ei ole pelkkää ajamista, joten sellaiset ajovarusteet, joissa voi tarvittaessa kävelläkin ovat parhaat. Varsinaista maastomarsssia ei ajovehkeissä tietenkään tehdä, mutta hiki voi irrota muuten hieman ympäristöä tähystellessä. Pyörän päältä kun ei ihan kaikkea näe. Hyvä on varautua myös sellaisilla vaatteilla, että pitempikin kävely sujuu, jos ilmenee tarvetta jalkauttaa etsijöitä tai mp:tä ei hetkeen tarvitaakaan.

Kunnon käsivalaisin on hyvä apulaite, kun joudutaan pimeisiin etsintöihin. Toki pyörässä valot on, mutta sekään ei ihan joka paikkaan näytä, eikä sitä voi ottaa mukaan tutkiessaan jotain latoja tai rakennusten ympäristöjä. Kynä, paperia yms. tarpeellista muistiinpanovälineistöä tarvitaan, eikä se vie edes paljon tilaa. Repussa kulkee kätevästi tavaraa. Sivulaukut tai perälaukku ovat hyviä, mutta voi olla helppompia ajella poluilla ilman sivulaukkuja. Tankkilaukku on huippuvaruste etsinnässä. Kartan saa näkösalille, puhelin ja paperit mahtuvat mukaan ja vähän eväitäkin. Kännykkä on siis yksi tärkeä laite. Se on lähes kaikilla - ja mukana vielä. Siis ei missään nimessä unohdeta sitä nytkään! Tarvittaessa lisäapu on silloin tosi lähellä.

Lampussa ja puhelimesta on syytä olla sähköä ja mopossa bensaa. Kartanlukutaito on edesauttava tekijä maastossa ajettaessa! Harvoin etsintä nimittäin osuu aivan tutuille maisemille, eivätkä kaikki muut etsijät sitä seutua ainakaan tunne. Karttamerkit on syytä opetella ja itsensä paikallistaminen maastossa. Kartasta on useimmiten käytettävissä vain mustavalkoinen kopio! Kun tietää missä on, voi osata opastaa mahdollisia muita apujoukkoja paikalle. Ja selväähän on, että kaikki asiat ja osaamiset korostuvat, kun tulee pimeä ja kylmä. Usein olen itse ottanut varusteisiin jonkin vanhan huovan, jos satuisi kylmässä tarvitsemaan. Ja eväissähän on termospullossa lämmintä juotavaa.

Jos nyt ihan kaikkia näitä varusteita ei olekaan heti käytettävissä, ei homma siihen tyssä. Kyllä etsinnässä ilmankin pärjää. Varusteet ja ajovehkeet aina tilanteen mukaan. Kaikkein tärkeintä on etsinnässä rauhallisuus ja tarkkuus. Ei se vaadi edes huippuluokan ajotaitoa. Samanlaisia teitä me varmasti ajellemme kesällä muutenkin. Ja kun pieniä polkuja ajetaan, niin pannaan sinne endurot. Suurimman osan teistä selvittää kyllä normaalilla katupyörällä.

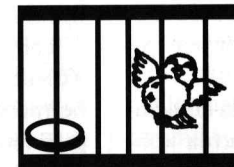
Etsintöjä on siis ympäri vuoden ja viimeksi tuli hälytys jouluaattoamuna klo 03 ! KH päästi muutaman pahan sanan puhelimeen silloin, mutta lähti kuitenkin! Niin ,että kaikkeen saa varautua.

**Myyry**



*Moottoripyöräilijän hurjastellessa maantietä sataa-  
viittäkymppiä lentää varpunen suoraan häntä kohti.  
Motoristi yrittää väistää lintua muttei onnistu tässä,  
ja törmäys on väistämätön.*

*Taustapeilistä hän näkee miten varpunen pitkän  
holtittoman lennon jälkeen jää tielle siivet levällään  
makaamaan. Motoristi pysähtyy. Huonon omantunnon tuskissaan  
motoristi nostaa linnun varovasti ylös, hankkii sille häkin ja peittelee  
varpusen hellästi kangastilkkuun, laittaa vielä palan leipää ja  
astiaan raikasta vettä häkkiin odottamaan varpusen virkoamista.  
Seuraavana päivänä varpunen herää, katsoo häkin metallikaltereita,  
vesikuppia ja leipäpalaa, painaa päänsä siipiensä suojaan ja parkaisee  
tuskissaan: "Voi itku, mä oon tappanut sen moottoripyöräilijän".*



◆ Teksti ja kuvat:  
Harri Ruokola

# TALVI PYÖRÄILYÄ



Kesä 2001 kului työn merkeissä niin tiiviisti, etten varsinaista lomaa ehtinyt pitää ollenkaan. Syksyn kuluessa ja työprojektin lähestyessä valmistumistaan alkoi mielessä pyöriä ajatus loman pitämisestä. Ja lomaanhan kuuluu moottoripyörämatka. Teneriffalla olen aikaisemmin harrastanut talvipyöräilyä, joten se oli jo nähty. Eikä sitä saarta kuitenkaan jaksa kovin montaa viikkoa kiertää. Ja kun oma pyörä oli minulle vielä tuolloin uusi, niin sillä mieluummin. Voisiko sitä omalla pyörällä lähteä matkaan?

Netistä löytyy kaikenlaista, myös säätilatietoja. Italian ranta-alueilla näytti vuorokauden keskilämpötila joulukuussa olevan reilusti plussan puolella, +8 - +12 °C. Jos yöt ovat kylmiä, niin sitten päivällä on +16 °C? Eli lähes täydellinen ajokeli. Espanja olisi myös etelässä, mutta ehkä hieman sateisempi. Ja Italian länsilaitaa ajaessa saisi nähdä auringon laskevan Välimereen. Siis Italiaan. Ja kun kuulemma eivät hyväksy nastarenkaita Keski-Euroopassa, niin varmaan sitten pitävät tiet ajokunnossa. Loogista?

Ja kun kerran oli tarkoitus olla kuukausi matkassa, niin Sisilia tuli otettava tekseen. Opel matkalaskuri antoi reitin

pituudeksi 3500 km yhteen suuntaan, joka kuukauden reissulla tekisi 230 km/päivä. Siis lepopäiviäkin mahtuisi mukaan.

Matkan valmisteluihin kuului retkeilymajaoppaan hankinta, sähkölämmitteisen puvun vääsänminen ja perälaukulle telineen tekeminen. Retkeilymajoja oli tarkoitus käyttää aina, kun vain kaupungissa sellainen olisi. Oppaan avulla ne olisi ”helppo” löytää ja huoneiden varaaminen onnistuisi etukäteen yhteystietojen avulla. Pysäköintipaikatkin, jos sellainen lähistöllä olisi, oli mainittu oppaassa. Sähkölämmiteinen kerrasto olisi luultavasti tarpeen. Jotenkin tuntui siltä. Bilteman penkinlämmittimistä lämmityskaapelit irti ja kiinni kerrastoon, eteisen lampusta katkaisija ja töpseli Osasetistä. Teoriassa toimivaa, mutta vain teoriassa, mikä tuli jatkossa havaittua. Perälaukulle telinettä ei pyörääni ole saatavissa, joten sellainen piti tehdä & teettää ja Givi päälle. Vähän takapainoinen siitä tuli, mutta siitä oli sitten myöhemmin hyötyä.

Lähtöpäivä oli Joulukuun 3, maanantai. Yölautalle oli varattu paikka Turusta Tukholmaan, mutta sää oli jo turhan luminen ja jäinen Espoosta Turkuun ajamiseen. Kun vielä lisäksi lupasivat lumisadetta Norr-

täljen seudulle ja kun Vägverketin mukaan Ruotsin poliisilla on harkintavalta talvirenkaiden tarpeen suhteen (tosin puhuvat vain autoista), niin ruotsinlautta vaihtui saksanlauttaan.

Finnlinesin Travemünden laivat lähtevät Helsingin Sompasaaresta ja sinne köröttelin kieli keskellä suuta, varsinkin mukulakiviosuuksilla. Rahtilaivamatka oli mukava kokemus, täysihoito ja hyvää ruokaa oli riittävästi. Samaan hyttiin majoittui Christer Kielistä, skootteristi kotimatkaltaan.

Travemünde saavuimme keskiviikkona aamulla klo 8. Kävimme vielä Christerin kanssa rekkakahvilla ennen kuin erosimme. Matka kohti etelää alkoi +1 °C lämpötilassa ja sähkölämmityksen toimissa. Lämmitys toimi itse asiassa todella hyvin. Jonkin aikaa. Tehoa viritelmässä oli 80 W ja se riitti pitämään kropan hyvin lämpimänä. Mutta päivä ei ollut vielä puolellakaan, kun hankkimani liittimet osoittautuivat kelvottomiksi. Siitä sitten huoltosikalle ja monitoimiyökulun ja sokeripalatangon kanssa kaikki liittimet mäkeen. Taas toimi, jonkun aikaa.

Ajo Saksan läpi sujui kahdessa päivässä. Hieman viivästyttivät tarvikeliikkeissä vierailut, mutta sain ostettua kunnan levylukon ja ajosaappaat. Kanada-bootsit lähetin siskolle Suomeen. Keli oli +1 - +8 °C välillä ja pilvistä & tuulista. Rekkoja Kasselin mäissä ohitellessani, määrällä ja lehtien liukastamalla asfaltilla ajaessani tuli kyllä mieleen, että mikä pakko tänne oli lähteä.

Perjantaina 7.12 ei mopo tahtonut käynnistyä Sveitsin rajalta Lörrachin retkeilymajan pihasta. Ei sitten millään. Siinä ehti tulla vaikka mitä mieleen, ennen kuin otettiin manuaali käteen ja aloitettiin alusta. Bemarin viksu automatiikka edellyt-

tää, että vapaa on ”päällä” ennen kuin starttia pyöritetään. No se oli, mutta ei vapaan merkivalo. Mistäs se kone nyt sen tietäisi, että Bemarin vaihdelaatikko (vapaa-anturi) nyt on vähän semmoinen?

Sitten Baseliin tankkilaukkukauppaan etsimään. Sellainen löytyi, ja hyvä, tosin Aaraun kaupungista, puolestavalist matkalla Zürichiin. Kauppaa voi suositella, liittymä Aarau West moottoritietä. Hyvät valikoimat Heldiä, kypäriä ja nahkapukuja. Ei varmaan halvin, mutta ensimmäinen mistä löytyi Heldin tuotteita. Baselin jälkeen katosivat pilvet ja lomamieliala kohosi vastaavasti. Jatkoin matkaa Solothurnin ja Grenchenin kautta Lausanneen. Neuchatel-järven lounaispäässä on silta, jolla satunnainen matkailija 140 km/h vauhdissa saattaa kokea molempien renkaidensa tyhjenevän samanaikaisesti. Tämä tapahtui minulle ylikuormatun pyöräni kanssa kun järveltä puhaltavat puuskat iskivät kiinni. Kyllä tuli vikkellästi pudotettua vauhtia.

Lausannen retkeilymaja on taattu betoniarkkitehtuuria ja sinne myöhään perjantai-iltana saapuvat miehet pitävät kovaa meteliä. Etenkin lihavat saksalaiset. Onneksi korvatulpat olivat mukana. Kostin aamulla heräämällä heti kuuden jälkeen. Aamupalalla kyselin keittiöstä sää-tietoja Alpeille ja lupailivat +2 ja aurinkoista. Siispä hylkäsinkin Alppien kiertäminen, suoraan yli vaan. Lausannessa lämpötila oli +3 °C ja Montreuxiin asti pysyi sillä tasolla. Kun Geneve-järvi jäi taakse ja lähestyin Alppeja, alkoivat kankaiset Gore-kesähanskat tuntua viileiltä. Vaihdoinkin paksummat käteen Martignyssä, juuri tieinfotaulun alla. Taulun mukaan vain vuoret Italiaan ylittävä sola on suljettu, muut tiet auki. Jopa sola Chamonix'iin oli auki. Samalla sattui silmään lähitalon lämpö-

mittari, -7 °C! Ei ihme, että alkoi tuntua viileältä. Sähkölämmitys piti kropan lämpimänä, mutta käsien selkämykset ja jalkaterät alkoivat jäähtyä. Nousu vuorelle sujui hienossa kelissä ilman ongelmia. Koko nousun ajan tien pinnassa näkyi jotain harmaata. Ensin luulin sen olevan kuuraa, mutta suolaksi se paljastui. Lähestyessäni San Bernardon tunnelia alkoivat penkat olla lumessa, mutta suola piti tien lumettomana ja kuivana. Tunnelin rahanvaihtopisteessä kertoivat lämpötilan olevan -8 °C. Lasku Italian puolelle sujui viileissä merkeissä kieli keskellä suuta, en oikein luottanut italialaisten suolausintoon. Yhdessä mutkassa tykittivät lunta laskettelurinteeseen.

Aostan laakso oli kylmä, sillä aurinko ei ollut vielä noussut tarpeeksi korkealle laaksoa lämmittämään. Vasta tasangolle päästyäni alkoi lämpötila olla plussan puolella. Tavoite päästä lämpimään oli kova ja niinpä paahdoin lähes tyhjää moottoritietä kohti Genovaa ja Välimerä. Ilmeisesti italialaisten lauantaiaamat on varattu johonkin muuhun tarkoitukseen kuin autoiluun, sillä tyhjää oli. Genovan retkeilymajan puhelinvastaajalle soitin etukäteen ja varasin oman huoneen, Lausannen kokemuksista viisastuneena. Perille päästyäni sellaisen sainkin, 8 hengen huoneen ja vain itselleni. Genovassa vietin ensimmäisen välipäivän, kaupungilla kävellen ja kuvia räpsien. Ulkona lämpötila oli päivällä reilut +10 °C, sisälämpötila huoneissa oli n. +15 °C (sillä paikallisen tavan mukaan lämmitys katkaistaan päivän ajaksi). Genovalaiseen mopomuotiin kuuluu pehmoleulun korvien irtileikkaus ja liimaus kypärään. Aika hassun näköistä eikä kovin machoa. Tämä oli ensimmäinen paikka, missä näkyi enemmän prätkiä. Maaseudulla ja moottoriteillä ei juurikaan hengenhei-



molaisia näkynyt, jostain syystä?

Maanantaina 9.12 jatkoin matkaa. Yritin yöpyä Carraran marmorialueella, mutta ko. paikan retkeilymaja oli suljettu talveksi. Seuraava oli kaupungissa nimeltä Lucca, joka olikin hyvä paikka. Lucca'n vanha kaupunki on entinen linnoituskaupunki, Michelinin Italia-oppaan mukaan matkan arvoinen. Luccan retkeilymaja sijaitsee vanhan kaupungin muurien sisällä, vaikeasti löydettävässä paikassa. Retkeilymajassa jaoin huoneen Argentiinalaisen Gustavon ja Senegalilaisen Maxin kanssa. Argentiinalaisten naisten kauneudesta, Italian siirtolaispolitiikasta ja eri uskontojen keskinäisestä paremmuudesta varkauden kannalta tiedän nyt paljon enemmän. Tiistainäin käytin pyörän huoltoon, uusi Macadam-takanakki laitettiin alle ja pesin vielä suolat pois. Pyörä olikin aivan valkoisilla juovilla runsaan suolauksen seurauksena. Kävin myös katsomassa Pisan

vinossa olevaan tornia ja samalla löytyi uusi kypärä, vanha postiin. Postipakettien pitää olla Italiassa ruskeita. Eli, uuden kypärän laatikko ei postille kelvannut sellaisenaan, vaan pitää löytää paperikauppa ja ruskeaa paperia, ennen kuin ottavat käsittelyyn. Tämä tosin ei, tietenkään, koske postin itsensä myymiä pahvilaatikoita, jotka ovat sangen kirjavia.

Keskiviikon käytin ajeluun Luccan vie-reisillä vuorilla. Auringon puoleisilla rinteillä lämpötila pysyi +12 °C kiepeillä, mutta varjon puolella mentiin miinuksen puolelle. Yhden risteyksen ajoin väärin ajattelemlatani reitiltä. Kun sitten kyselin neuvoa paikallisilta, ei hommasta meinannut tulla mitään. Minä yritin saada herrat kertomaan että missä minä nyt olen ja herrat ystävällisesti halusivat tietää minne olen menossa. Yritä siinä sitten käsi-merkeillä selittää olevasi tulossa Luccasta ja palaavasi Luccaan, mutta mahdollisimman hyviä aurinkoisia mutkateitä pitkin. Vuorten varjoisaa puolta palatessa oli lämpötila pakkasen puolella, mutta onneksi jäätä vain paikoin. Gustavo, entinen lainopiskelija Argentiinasta, oli saanut työpäi-kan eläkkeelle (?) jääneiden munkkien hoitajana. Vaikutti tyytyväiseltä.

Torstaina 13.12 lähdin taas aikaisin liikkeelle. Suuntana Firenze ja Assisi ja yöksi Poponoon, Keski-Italian vuoristoalueelle. Siellä piti oleman retkeilymaja. Lähtö aamulla 8.40 oli hieman turhan aikainen, lämpötila oli +3 °C eikä visiiri tahtonut pysyä auki. Firenzen kehätielle kääntymisen missasin ja yritin sitten ajaa kaupungin läpi. Ei onnistunut. Takaisin ja kehätielle. Firenzessä olin ollut aikaisemmin eikä kaikkia Italian nähtävyyksiä muutenkaan pysty yhdellä matkalla katsomaan. Lämpötila sisämaassa oli +1 °C paikkeilla eli hieman turhan kylmää. Visiirin

huurtuminen sekä jalkaterien ja kädenselkien jäähtyminen ei tuntunut mukavalta. Assisin kaupungissa ajelin puolisen tuntia ja maistelin yleisilmettä. Kaupunki on kyllä uuden vierailun arvoinen. Assisin jälkeen suuntana oli etelä. Lämpötila oli niin alhaalla, ettei vuoristoalueelle meno tuntunut enää hyvältä ajatukselta. Tosin Spoleton kaupungin jälkeen tien varressa ulkoilevia tummia neitejä ei viileys tuntunut haittaavan. Päätin unohtaa Poponon ja suunnata Roomaan.

Roomassa yövyin retkeilymajassa ja pyörä oli pääoven edessä parkissa. Lukuksena oli levylukko edessä ja ketjulukko takarenkassa. Retkeilymajaa vastapäätä on joku karabinieerien rakennus, piikki-lankaa, vartiotornit ja kamerat. Hyvin säilyi eikä kukaan käynyt räpläämässä. Meno retkeilymajassa oli kyllä aika villiä. Perjantaina aamulla viereisestä punkasta heitettiin yks laitapuolen kaveri pihalle. En heti älynnyt jutun juonta, mutta myöhemmin selvisi. Kaverit kiipeävät illalla/yöllä rakennuksen seinää ylös ja tulevat ikkunoiden kautta makuusaleihin, ilmeisesti yöpymään. Näin kävi sitten sunnuntaina aamu-yöstä. Valitettavasti vain suurin osa porukasta heräsi, kun kaveri kahisi verhoissa ennen sisään hyppäämistään. Selitti vain sulkeneensa ikkunan ennen kuin häipyi käytävään. Toivottavasti kyse oli vain yöpaikan etsimisestä!

Roomaa tuli kierrettyä kävellen torstaina illalla ja perjantaina. Colosseum ja Pantheon tuli nähtyä, samoin Pietarin kirkko. Kävin myös paikallisessa Dainese-puodissa ja löysin sopivan nahkapuvun. Lauantaina yritin lähteä jatkamaan matkaa mutta sade vei fiilikset ja palasin takaisin retkeilymajaan.

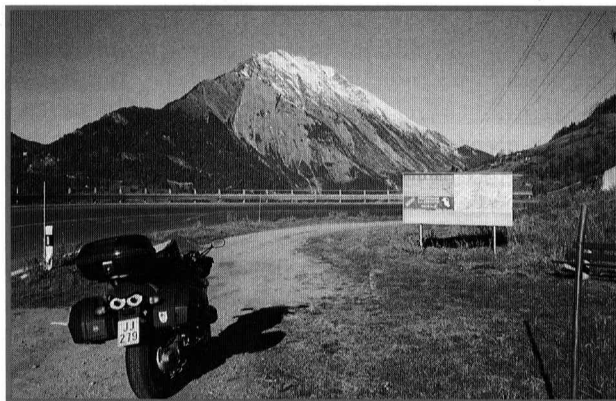
Sunnuntaina 16.12 liikkeelle 9:n pintaan. Kolea keli, mutta hyvin menee pel-



kän kaapelikerraston ja uuden nahkapuvun kanssa, ilman Gore-asua. Suuntana etelä ja Napoli, reittinä A1 moottoritie. Sähkölämmitys, jossa ei ole tehonsäätöä (tai siis on, on-off), paikoitellen polttaa ja paikoitellen jättää kylmäksi. Mutta kylmä tulee todella nopeasti, jos sen kytkee pois päältä. Kuumiin paikkoihin tuli sitten tungettua servettejä väliin. Vuosisadan talvi-myrsky, josta myöhemmin sain kuulla, alkoi antamaan merkkejä itsestään. Moottoritie vie itse asiassa kaakkoon ja sen itäpuolelle jää Apenniinien vuoriketju. Tuolta vuorelta alkoi käymään sellainen puhuri, että matkavauhti 120-140 piti pudottaa 60-70 km/h, sillä puuskat olivat todella tiukkoja. Lopulta köröttelin saksalaisen asuntoauton perässä, edes vähän suojaussa ja tienvarren tuulipussit pysyivät tiukasti vaakasuorassa.

Napoli tuli ohitettua pyrähtymättä (eräs sisilialainen oli kehottanut olemaan pysähtymättä Napolissa, muuten kaikki viettäin) ja tie alkoi kohota vuorille. Moottoritie ei kulje rannikkoa pitkin, vaan laaksossa rantavuorten takana. Tien noustessa korkeammalle alkoi myös keli kylmetä. Alkoi myös hiljalleen sataa lunta, joten sadehaalari päälle. Sähkölämmitys riitti mainiosti, kun sadehaalari tuli yhdeksi vaatekerrokseksi lisää. Sisälle kertyvä kosteuskaan ei haitannut, kun oli lämmitys päällä. Sade vain jatkui ja lunta alkoi kertymään tien penkoille. Pysähdyin huoltikalle ja sain kuulla, että moottoritie on suljettu edempänä, Lagonegron kohdalta pitäisi kääntyä sivuun ja rannalle. Virvoke-

tiskin takana, seinällä roikkui kyltti: "For your safety, we don't serve alcoholic drinks stronger than 21 ° between 21 - 06". Pisti miettimään, että minkälaisessa seurassa sitä oikein ajellaankaan? Minä join Red Bullin ja söin suklaata, sillä siipiä ja energiaa tarvittiin. Matka jatkui, nyt auton renkaiden jättämässä 20 cm leveässä lumettomassa urassa. Tietyön johdosta kaistaa vaihdettiin usein ja aika pian totesin, ettei jarruja saati moottorijarrutusta voi käyttää. Perä heitti aika vähästä. Etupyörä onneksi piti, ehkä runsaan perä-



painon johdosta. En ollut aivan tarkkaan selvillä olinpaikastani, mutta montaa kilometriä ei pitänyt olla ennen alas kääntymistä. Matka kuitenkin oli liian pitkä, sillä italiaanojen kesärenkaat eivät enää pitäneet asfalttia näkyvissä ja 180/55 kesärenkas ei painu lumen läpi. Niinpä sitten matkanteko päättyi yhteen kallistettuun kaarteeseen. Kytkimellä luistattaen takapyörä vielä piti, mutta heti kun kytkimen päästi ottamaan kiinni, niin ote irtosi eli luisto alkoi ja pyörä kääntyi poikittain tielle. Kello oli jo kahdeksan sunnuntai-iltana, lunta satoi ja lämpötila alkoi painua

pakkasen puolelle. Ja mopoa en saanut liikkumaan enää metriäkään. Oli pakko myöntää lievä takaisku ja hyväksyä paikalle hälytetyn hinausauton kiskurihintaa. Liekö Red Bullin vai sähkölämmityksen ansioita, mutta ajohaluja olisi ollut jäljellä vaikka kuinka.

Maanantai kului sitten Padulan kylän ainoassa hotellissa, adrenaliinin laskeutuksessa ja pakkasen jatkuessa. Italialaisista hotelleista katkaistaan lämmitys päivällä eikä televisiosta tule kuin paikalliselle murteelle dubattuja elokuvia (esim. Zorro italiaksi), mukavaa. Pankkiautomaatista sain kuitenkin rahaa hinausauton maksamiseen ja illalla tuli TV:stä Evita englanniksi. Tiistaina oli sitten itse asiassa kylmempää kuin maanantaina. Kävelin parin kilometrin matkan päätielle tarkistamaan jatkomahdollisuuksia. Päätie oli kostea mutta sula, kylätie jäinen. Päätin lähteä ja työnsin pyörää tunnin päätielle. Radanyhtymisen kumpareen kohdalla jouduin pyytämään apua, kun eivät jalat pitäneet jäisellä tiellä. Päätielle päästessäni jatkui taas matkanteko. Lagonegro oli vartin ajomatkan päässä ja meren rannalle laskeutumiseen kului tunti. Olin ollut sangen lähellä läpi pääsemistä jo sunnuntaina illalla. Lämpötila rannalla oli n. +14 °C ja väliasuista pääsi eroon.

Suomesta hankkimani retkeilymajakortti oli jäänyt Kasselin retkeilymajan tiskille. Lähetivät sen sitten pyynnöstäni Soveria Manellin retkeilymajaan ja oli tarkoitus hakea se sieltä matkallani etelään. Paikka sijaitsi kuitenkin n. 900 m korkeudessa ja jo 300 m korkeudessa tie oli jään peittämä. Se kortti on varmaan vieläkin siellä.

Jatkoin kohti etelää, yöylin Pizzossa 3 tähden hotellissa. Iltakävelyllä näkyi hyvin turismin sesonkiluonteisuus, kaikki

paikat kiinni. Kesällä varmaa ihan toisenlaista. Paikallisen kauppiaan ja Harrikkuskuskin suosittelu maakkara oli sangen rasvaista, mutta maukasta. Keski-ikäkköinä, 19 joulukuuta, jatkoin kohti Sisiliä. Eksyin taas aikomaltani rantatietä ja päädyin moottoritiele, joka nousi taas ylängölle. Mandariinit olivat unohtuneet puihin, vai kasvavatko ne talvellakin? Moottoritie laskee alas Villa S. Giovannin kaupunkiin merenrantaan tunneleita ja pitkiä ja jyrkkiä siltoja pitkin. Ja aamulla, ennen kuin aurinko on ehtinyt niitä lämmittää, nuo sillat ovat vielä yön jäljiltä kuorrassa ja liukkaista. Nenä valkoisena niitä tuli laskeuduttua, rekat vasemmalta ohi kiitäen ja minä omaa järkevyyttäni epäillen. Päätin, etten ikinä enää eksy huerteisille silloille! Messinan salmi ylitetään saaristolautan tapaisella, 15 mk. Sisilian puolella tavoitteeni on Noton kaupunki ja sen retkeilymaja, jonka luona pitäisi olla mahdollisuus pyörän vartioituuun parkkiin.

Messinan kaupungin ruuhkista selvitäni jatkoin etelään rantatietä. Kauniita paikkoja ja hienoja taloja. Mutta mitä etelämmäksi etenin, sitä köyhemmäksi ympäristö muuttui. Tiekin kapeni ja keskeneräisiä rakennuskohteita näkyi yhä useammin. Notoon pääsen illan suussa, pimeän juuri tullessa. Notossa on paljon barokkityylisiä rakennuksia, keskellä ei mitään. Millä kaupunki on suuruutensa päivinä elänyt, jäi epäselväksi. Suuri osa vanhoista rakennuksista oli maanjäristysten sekä huonon suunnittelun johdosta vaurioitunut. Retkeilymajassa tapasin Gregin San Franciscosta, Joachimin Berliinistä ja sen yhden arkkitehdin Firenzestä. Greg oli hieman hämärä kaveri, kiertää kirjojensa kanssa Italialaisten pikkukaupunkien pormestareita tapaamassa ja tuntee kuulemma kummisetämafiosoiden

siipiveikkoja. Joachim on EU:n rahoittaman arkkitehtihankkeen esittelymatkalla, kunnostavat Firenzen yliopiston opintotyönä Noton yhtä kaupunginosaa. kävimme katsomassa ja olikin kyllä idyllinen. Noton ainoa majoitusliike on tämä retkeilymaja ja niinpä Firenzen yliopiston arkkitehtiporukkakin majoittui siellä. Retkeilymaja sinänsä on vastikään saneerattu ja siisti. Lämmitystä eivät tosin olleet saaneet toimimaan.

Torstaina aamupäivän huoltotöiden jälkeen lähdin ajelulle. Kolusin pätkän eteläisimmän Sisilian rantatietä, kuivaa, kaktuksia ja köyhää. Ainoa paikka, missä köyhyys ei näy, ovat hautausmaat. Ne ovat todella siistejä ja haudoilla on kukkia, jopa kauan sitten kuolleiden haudoilla. Muutama kylä on siisti, kesällä varmaan mukavia lomakohteita. Lämpötila oli +10 °C tiedoilla, pilvistä.

Yhden firenzäläisen arkkitehdin mukaan minun ei kannata lähteä sisämaahan tai edes saaren länsiosiin. Pyöräni ei kuulemma säilyisi tallessa kovinkaan pitkään. Olin ajatellut kiertäväni enemmänkin, mutta uskon kaveria. Yksin matkaamisen huonoja puolia. Gregillä on mielenkiintoinen kirja, "Lodging in Italy's monasteries". Kehui yöpyneensä Roomassa ruotsalaisten nunnien pitämässä luostarissa, n. 30\$/yö. No, yksi tiukka pipoinen ruotsalainen ja loput intialaisia. Uskoo ken tahtoo, mutta kirja on hyvä. Otin kopioita muutamista sivuista, jos vaikka paluumatkalla sattuisi kohdalle.

Paluumatkalle lähdin perjantaina 21.12. Matkalla Messinaan, säiliöauton perässä körötellessäni, minut ohittaa oikealta piskuinen Punto, kaksi keski-ikäistä naista ratissa ja suut käyvät. Ilmeisesti pitämäni turvaväli oli liian pitkä, sillä pidemmälle eivät naiset pääse. Helppo ym-

märtää, miksi Schumacheri on niin suosittu Italiassa. Mantereelle päästyäni ajan rantatietä pitkin pohjoiseen. Liikennettä on aika paljon, sillä moottoritie on edelleen suljettu. Nopeusrajoitukset ovat kyllien kohdalla 40 km/h ja muuten 60 km/h, marssivauhti kuitenkin 120 km/h ja kyliissä 80 – 100 km/h. Pimeyden laskeutuksessa annan viimeksi seuraamani rekan mennä, en uskalla ajaa sen vauhtia enää. Viimeiset kilometrit ajan pimeässä, meren rannalla kiemurtelevaa rantatietä pitkin. Valot valaisevat vain 50 m suoraa ja senkin huonosti, sillä pyörä on kallellaan koko ajan. Unohtumattomia hetkiä. Jään yöksi Saprin rantakaupunkiin, mopo talliin, suihkuun ja syömään. Aito italialainen pizza ja karahvi punaviiniä maistuvat eikä unta tarvitse odotella.

Lauantaina 22.12 paahdan Roomaan. Keli on kolea ja pilvinen eikä innosta ylimääräisille mutkateille. Tarkoitus on myös ehtiä varaamaan majoitus retkeilymajasta, sillä oletan joulun aikaan paikan olevan täynnä. Matka Napolista Roomaan käy pitkän samaa moottoritietä, jota jo tulinkin etelään. Sää on vain tällä kertaa suosiollisempi. Saan petipaikan, ruuhkaa ei itse asiassa olekaan. Illalla on viereisellä stadionilla futismatsi, kotijoukkue Lazio vastaan Bologna. Tunnelma on hieman erilainen, kuin mitä Suomessa olen nähnyt. Kotijoukkue Lazio pääsee onnenkantamoisilla 2-0 johon, mutta Bologna tasoittaa taidoillaan lopulta pelin.

Viivyn Roomassa sunnuntaista keskiviikkoon. Sunnuntaina tutustun kaupunkiin, maanantaina yritän päästä joulukirkkoon paavia kuuntelemaan, mutta ei onnistu. Joulukirkkoon olisi pitänyt varata liput pari viikkoa etukäteen. Joulun Roomassa ei muuten ole mitään ihmeellistä, luulin sen olevan edes jotain. Joulupäivä-

nä käy meren rannalla ajelulla, lounaspaikkakin löytyy helposti beachilta.

Tapaninpäivänä 26.12 jatkan matkaa, rantateitä kohti pohjoista. Keli on vaihteleva, välillä aurinko paistaa ja välillä synkkiä pilviä. Yritän väistellä sadepilviä, ja pääosin onnistunkin. Ajoasuksi on vakiintunut sähkökerrasto ja nahkapuku, tilanteen mukaan Goretakki päällä. Gorehousuja ei oikein voi käyttää, polvien kohdalta ahdistaa, vaikka olen ottanut Gorepuvun suojat pois. Sähkölämpöä on saanut korjailla jatkuvasti, Biltteman kaapelit eivät kestä taivutusta ja katkeilevat. Jatkoksia on sokeripaloilla tehty jo useampia. Illansuussa yritän löytää Cinque Terren alueelta, Monterosso al Mare kylästä luostaria, johon Gregin kirja viittasi. Kylää kauempaa katsoen valaistu risti näkyy, mutta ei siten enää kylässä. Käy ilmi, että luostari on kylän yläpuolella, pitkien portaiden yläpäässä. En jaksa enää kiivetä ja otan rannasta hotellihuoneen kahdeksi yöksi, hinnasta ei pääse tapaninpäivänä tinkimään. Illalla syön taas ravintolapäivällisen. Ei halvimmasta päästä, mutta jotenkin sen kokee välillä ansainneensa.

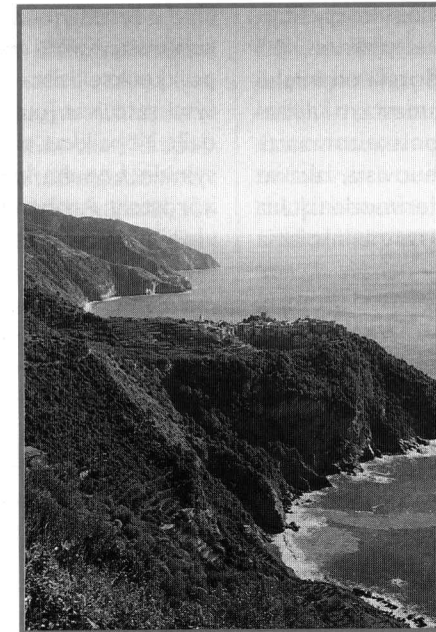
Torstaina 27.12 päivä valkenee selkeänä ja lämpimänä. Michelin oppaan suosittelema alue koostuu jyrkästä, mereen laskevasta vuorenrinteestä ja pienistä kylistä. Ai-

kanaan ovat olleet vain veneyhteyden päässä toisistaan, nyt rautatie kulkee vuoren sisällä ja tie ylhäällä vuoren rinteellä. Ajelen tietä pitkin etelään, käyn alhaalla parissa kylässä ja ihailen maisemia. Lämpötila on n. +16 °C ja taivas pilvetön. Paluumatkan iltapäivällä Portovenerestä vuoren varjoisaa puolta ja kylmä on, pari astetta pakkasta. Renkaat pitävät kyllä ihmeen hyvin pakkasen puolella olevalla asfaltilla, kunhan se vain on kuiva.

Perjantai on ajopäivä, aamusta liikkeelle ja Etelä-Ranskaan. Vähän ennen Ranskan rajaa hypään pois moottoritietä ja käyn tarkistamassa San Remon ja Monacon. Lämpötila n. +15 °C ja sää suosii. Nizzassa taas moottoritielle ja yöksi Orangeen. Kumma miten paikalliset ylpeilee roomalaisilla raunioillaan, ranskalaiset! Illalla selvitän taas reittivaihtoehtoja: Saksassa on lunta tullut niin, että moottoritiet ovat

tukossa, sitä kautta ei pääse. Ranskan ylitään on menossa sadealue, jonka häntien yli voisi päästä, mutta suurin reitti johtaa yläköalueelle. Oletettavasti sataneen lumen tukkima.

Aamulla käy ilmi, että sadealue ei kiihdekään pois alta ja muutan reittiä enemmän länteen. Nyt ei ole enää kyse lomailusta, vaan siitä että miten täältä pääsee pois ajoissa! Paluulautta Trave-mündestä lähtee 3.1. Ajan Montpellier-



rin lentokentälle vaihtamaan liirat fran-  
geiksi ja siitä pohjoiseen ylänköalueelle.  
Ylängölle noustessani ohi ajaa vauhdik-  
kaasti Maserati tmy. ja oma vauhtini tun-  
tuu köröttelyltä. Parin mutkan jälkeen  
Maserati on tien poskessa ja nuori poika  
nojaa kaiteeseen ja heittää kunnolla laat-  
taa. Jään Villedfrance de Rouergueen yök-  
si, retkeilymajasta oma huone 70 Ffr/yö.  
Illalla paikallisessa australialainen rugby-  
valmentaja kertoo paikallisesta menosta,  
ainoa englannintaitaja. Seuraava päivä  
menee kaupunkiin tutustuesssa, lisäyö 53  
Ffr.

Maanantaina 31.12, uudenvuodenaatto.  
Aamulla aikaisin liikkeelle, koleaa on,  
visiirin kanssa on taas ongelmia. Briven  
kohdalla pääsen moottoritielle ja kunnon  
matkavauhtiin. Illan suussa saavun Parii-  
siin, mutta viiden ruuhkaan en viitsi läh-  
teä etsimään retkeilymajaa. Sitä paitsi aa-  
mulla pitää kuitenkin olla ajoissa lähdös-  
sä. Ajan ohi parikymmentä kilometriä ja  
jään Senlisiin yöksi. Hotelliksi löytyy Etap,  
self service ruotsinlaiva – mallinen, 195  
Ffr/yö kera aamupalan. Hotelli on miehi-  
tetty vain osan vuorokaudesta, tuulikaap-  
pissa on Visa/seteli-huone-automaatti.  
Huoneet ovat sängen muovisia, lakanat  
kuitenkin puuvillaa. Uudenvuoden juhla  
tulee vietettyä paikallisessa ravintolassa

hyvän päivällisen muodossa

Aamulla 1.1.2002 lähten taas aikaisin.  
Jim & Joan Adelaidesta ovat yön aikana  
tehneet minulle uudenvuodenkortin,  
”Stay upright!”. Kehotus on aiheellinen,  
sillä lämpötila on nollassa, sumu on sakea  
ja ABS raksuttaa jo parkkipaikan koejar-  
rutuksessa 5 km/h:sta. Eikun menox,  
moottoritiellä näkyvyys on 50 -80 m ja  
visiiri huurtuu molemmilta puolilta um-  
peen jatkuvasti. Sumu tiivistyy ja jäätyy  
visiirin pintaan niin, että vasen käsi saa  
jatkuvasti skarabata rakoa siihen. Matka-  
vauhti on ajoittain vain luokkaa 60 km/h.  
No, kymmenen tuntia sitä, niin sehän on  
600 km! Lillen jälkeen Belgian puolella on  
liittymiä, joissa on pahoja uria. Asfaltin laa-  
dun ja lämpötilan mukaan välillä ajetaan  
urien välissä ja välillä uran pohjalla. Ei haus-  
kaa! Kuitenkin vain kerran tuntui eturen-  
gas lähtevän alta urien vuoksi. Jotenkin  
sitä kuitenkin kaatumatta eteenpäin pääs-  
tiin. Belgian puolella oli tien poskessa lunta  
liki 10 senttiä, joka kertonee hieman olo-  
suhteista. Kaikki tämä oli tulosta erittäin  
poikkeuksellisista olosuhteista, jotka tie-  
tysti sattuivat juuri minun matkani koh-  
dalle. Yöpaikkaa ei tahtonut löytyä ja ek-  
syinkin. Lopulta kunnon kartan saatuani  
köröttelin Arnheimiin asti. Autoilijat eivät  
yhtään pyrkineet ohi, kun laskeuduin

- moottoriteiden rampeilta 30 km/h lasissa. Arnheimin retkeilymaja oli tietysti kiinni, koska oli uudenvuodenpäivä, vaikka sen olisi pitänyt olla auki. No, löytyi se yöpaik-  
kakin, pakkohan sen on löytyä. Automaati-  
sta sain ensimmäiset eurot että sain syö-  
tyä, Macissä.

Keskiviikkona 2.1 päivä näytti parem-  
malta. Sumua ei näkynyt, vaikka olikin pil-  
vistä. Tukevan hollantilaisen aamupalan  
jälkeen baanalle ja moottoritielle. Heti  
päästyäni Arnheimin ulkopuolelle alkoi  
sumuajelu taas. Lämpötila oli n. +3 °C ja  
meno eilisen kaltaista. Suuntasin kohti  
Bremeniä ja Kieliä, sillä oli tarkoitus vie-  
railla Christerin luona ennen laivalle me-  
noa. Lumet tien penkalta katosivat vasta  
20 km ennen Bremeniä. Samalla alkoi au-  
rinkokin paistaa. Hampurin kohdalla Elbe  
joen alitus oli kanssa yksi kokemus, tien  
pinta näytti liukkaalta joten varovasti tuli  
ajettua. Oliko se sitä, en tiedä, mutta liuk-  
kaalta näytti. Iltapala Christerin perheen  
vieraana meni aamuyön puolelle, sillä  
Christerin suomalainen äiti poti ilmeistä  
puheripulia.

Torstaina 3.1 kävimme Christerin  
kanssa ostoksilla Hein-Gericken kaupas-  
sa, säästämässä. Kallista tuo säästäminen.  
Illansuussa läksin kohti Travemündeä, sel-  
keä keli ja lämpötila nollan pinnassa. Ete-  
lä-Ranskasta asti oli takin sähkölämmitys  
ollut poissa käytöstä, housut sentään pe-  
lasivat. Niinpä olin ajellut nahkapuvussa  
Goretakki päällä. Takista en löytänyt paik-  
kaa, missä johto olisi katkennut, joten kun-  
toon sitä ei saanut. Jotenkuten sitä kuiten-  
kin pärjättiin. Travemünden lauttasata-  
massa, boarding passia lunastaessani, tuli  
alkuasukas kyselemään suomalaisia euron

kolikoita. En voinut auttaa. Eikä tämä ol-  
lut ainoa eurokolikoihin hurahtanut, niitä  
oli paljon.

Perjantai kului laivalla rauhoittumiseen.  
Matka oli tehty moottoripyörällä, mutta  
kyseessä ei ollut moottoripyörämatka sa-  
nan parhaassa merkityksessä. Pyörällä aja-  
misesta ei päässyt nauttimaan ihan niin,  
kuin olin kuvitellut. Tien pidon kanssa oli  
oltava tarkkana suurimman osa matkas-  
ta. Silloinkin, kun pitoa oli, haittasi perä-  
pään raskas kuorma nautiskelua (paitsi  
välipäivinä). Mutta tulipahan nähtyä paik-  
koja seuraavia reissuja varten. Erityisesti  
Pikku-Pyreneet Etelä-Ranskassa jäivät  
mieleen, ei pelkkää serpentiiniä vaan no-  
peita ja hyväkuntoisia mutkateitä. Ja Luc-  
can yläpuolinen vuoristo, taitaa olla Tos-  
canaa, enemmän mutkia mutta kauniimpia  
maisemia. Työasioistakin pääsi parissa päi-  
vässä hyvin eroon, tiivis toiminta etene-  
misen ja koleuden kanssa riitti ohjelmak-  
si.

Lauantaina 5.1 saavuin Sompasaareen  
klo 7 aamulla. Lunta oli maassa, mutta sain  
juuri ajettua pyörän tullin ohi parkkipai-  
kalle. Siinä kaveria ja peräkärä odotta-  
essani havaitsin parkkipaikalla Subarun, ja  
sen vieressä oudon kasan. Vähän kun kat-  
soi tarkemmin, niin siinä yksi pariskunta  
nukkui huopien päällä makuupusseissaan,  
kengät siististi vieressään, pipot vain pil-  
kistivät pusseista. Lämpötila oli muutaman  
asteen plussan puolella. Ihan pakko oli kat-  
soa auton perästä kansallisuustunnus,  
sveitsiläisiä.

Enää ei tuntunut yhtään niin hullulta  
tuo oma matka.

**Harri & RII00S**



# MYYDÄÄN JA OSTETAAN

Tällä palstalla julkaistaan ilmaiseksi jäsenten ilmoituksia, joiden pituus on enintään 25 sanaa. Lehden aineistopäivään mennessä vastaanotetut ilmoitukset julkaistaan saapumisjärjestyksessä tilan sallimissa puitteissa. Lähetä ilmoitusteksti postikortilla tai sähköpostilla lehden päätoimittajalle.

## MYYDÄÄN

**BMW R65** vm.90. Siisti, alkuperäisessä kunnossa, ajettu n. 80 000 km, ollut työllä. Kaatumaraudat ja krauserin sivulaikut. Tarvittaessa saatavana tehonallennussarja. Hinta 5700€  
puh:040-7075944 / Anni, iltaisin.

## OSTETAAN

Vaimolle ensimmäiseksi ajopeliksi sopiva **250...600 cc katamoottori-pyörä**, esim. ZZR250, CB500, ER5, GS500E, CBR600 tms. Edulliset tarjoukset numeroon 040-7092703 tai spostilla vepa@iki.fi, Veijo Änäkäinen.

# 69 SHOP HINNASTO

POOLOPAITA .....	23,55 €
COLLEGE .....	18,50 €
T-PAITA .....	10,10 €
BUFFIT .....	12,60 €
RUKAKUKSA .....	15,95 €
SNAPSIKUKSA .....	8,40 €
LIPPIS .....	10,10 €
MOTORISTIKANSIO .....	5,05 €
KANGASMERKKI .....	3,35 €
LINSSITARRA .....	1,70 €
ISO TARRA .....	0,85 €
PIENI TARRA .....	0,50 €
POSTIKORTTI .....	0,50 €
PYÖRÄMERKKI .....	18,50 €
PERUSLAATAT .....	8,40 €
KONTIOSTARA -MERKKI .....	13,00 €
VUOSILAATAT .....	2,50 €
AVAINNAUHA .....	5,90 €
RINTANEULA .....	5,90 €
SOLMIONEULA .....	9,25 €
EUROLASKIN .....	6,70 €
SUOMEN KARTTA .....	10,10 €
MOOTTORIPYÖRÄT	
CLASSIC .....	28,60 €
ROADRACE .....	21,85 €
SUPERBIKE .....	21,85 €
CUSTOM .....	16,00 €
MOTOCROSS .....	16,00 €
YLEISVOITELUSPRAY .....	5,90 €
SILIKONSPRAY .....	5,90 €

**Soita ja tilaa!**

**69 SHOP, Asko Vesinen**  
**Kivalterintie 22 A 12, 00640 HELSINKI**  
**p. työ 09 752 712, matkap. 041-469 8269**  
**email: shop@mp69.org.**