



.F534

MP 69 ry

PL 769

33101 TAMPERE

M

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

Nro 4 • ELOKUU 2004

MOTORISTI



Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna Antti Vähäsöyringille
 2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti Antti Vähäsöyringille
 3. Tee ilmoituksesi kerhon kotisivuilla WWW:ssä
 4. Muista mainita jäsennumerosi, sen saat vaikkapa tämän lehden osoiteleimasta nimesi yläpuolelta 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

Antti Vähäsöyrinki

Välimäenkatu 9 A 14
37100 Nokia



TULEVIA TAPAHTUMIA

MP-suunnistus	11.-12.9.	Järj. MP69 ry
Enduropöräys		
Kerhon vuosikokous	19.9.	Maatilamatkailu Välimaan tiloissa, Peräseinäjoella
Pohjoisen Pystymettä	17.-19.9.	Kartta Kemintien Nesteeltä Järj. MP69 / Napapiirin moottoripyöräilijät
Sivuvaunujen syyskokoontuminen	24.-26.9.	Sysmä. Järj. MP69 / Suomen sivuvaunuyhdistys ry
Etelän Pystymettä	29.-31.10.	



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 4 Elokuu 2004. 34. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.

Painopaikka: Esa Print, Tampere 2004

Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen

Postitus: Postlink Oy Tampost

Ilmoitushinnat: koko sivu 168 €, 1/2 sivua 92 €

Kannen kuva: Karim Kinani

HALLITUS

Puheenjohtaja

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

Varapuheenjohtaja

Tero Laine
Hyvinkäänkatu 46 B 9
05830 HYVINKÄÄ
Matka 040 554 5441
tero.laine@mp69.fi

Sihteeri

Eija Partanen
Ankkurikatu 8 E
06100 PORVOO
Matka 040 529 7988
eija.partanen@mp69.fi

Kassanhoitaja

Marita Lehto
Uuniperäntie 2
33420 TAMPERE
Puh. (03)344 6818, 040 073 4246
marita.lehto@mp69.fi

Kerhoisäntä

Tuomas Keski-Korsu
Kokkokatu 60 as 5
20100 TURKU
Matka 044 777 6528
tuomas.keski-korsu@mp69.fi

Päätoimittaja

Päivi Sopanen
Voionmaankatu 71 A 11
33300 TAMPERE
Matka 040 573 3198
paivi.sopanen@mp69.fi

Koulutusvastaava

Markku Ahlsten
Koelentäjänkatu 19
33900 TAMPERE
Matka 050 67 155
markku.ahlsten@mp69.fi

NMR-vastaava

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

Aluetoimintavastaava

Kirsi Lindfors
Sääksjärventie 26
33880 LEMPÄÄLÄ
Matka 040 553 1401
kirsi.lindfors@mp69.fi

Nuorisovastaava

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

Jäsenkirjuri

Antti Vähäsöyrinki
Välimäenkatu 9 A 14
37100 NOKIA
Matka 040 070 0699
antti.vahasoyrinki@mp69.fi

Kerhotavara kauppias

Asko Vesinen
Kivalterintie 22 A 12
00640 HELSINKI
Matka 041 469 8269
Fax: (09) 752 71327 (työ)
asko.vesinen@mp69.fi

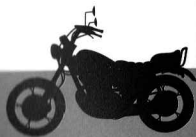
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

Osoite:
PL 769, 33101 TAMPERE
Jäsenmaksutili:
Nordea Tampere-Hervanta 224318-12479

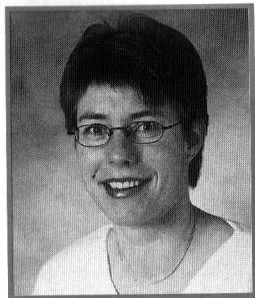
<http://www.mp69.fi>
mp69@mp69.fi



www-vastaava
Janne Reinola
Junailijankatu 1 B 13
33700 TAMPERE
Matka 040 554 2994
janne.reinola@mp69.fi



Taas on kulunut aikaa...



...melkein vuosi edellisestä vuosikokouksesta. Paljon on mahtunut asioita ja tapahtumia tällekin ajanjaksolle. Istuva hallitus on tehnyt kovasti töitä kuluvana kautena, mutta mikä on kaikkein haasteellisinta, nämä työt voi aina tehdä paremmin. Syyskuun 19. päivänä vuosikokous valitsee uuden hallituksen ajamaan kerhon asioita ja toimintatapoja eteenpäin. Sen mukaan, miten te jäsenet sen haluatte. Tervetuloa vaikuttamaan ja sanomaan mielipiteenne.

Tuossa ilta-auringon paisteessa mietiskelin, mitä kaikkea sitä onkaan voinut puuhata kerhon puitteissa. Liki kaksikymmentä vuotta on tullut näitä mutkia kaarrettua, välillä enemmän ja joskus vähemmän. Monenlaista tapahtumaan niin järjestäjän kuin osallistujan roolissa. Järjestäjän roolissa on saanut ihmetellä talvimopoilun kummallisuuksia tai Kontiorallin ihmeellisen maagista tunnelmaa sekä nyt viimeiseksi kaksi kautta kerhon puheenjohtajana.

Aika on ollut todella rikasta ja antoisaa, onpa sitten ollut osallistujana tai talkoolaisena.

Välillä on möngitty todella pehmeässä hiekkassa hiljakseen eteenpäin, mutkia tekemällä ja kuoppia rypemällä. Toisaalla on taasen ajettu kovaa, suuressa hurmiossa keskittyen vain

siihen mitä näkyy ja tuntuu edessäpäin. Olen saanut sellaisia kokemuksia ja elämyksiä, joita en antaisi pois mistään hinnasta. Nyt on kuitenkin aika kääntää uusia kortteja ja katsoa mitä ne tuovat tullessaan. Vielä on paljon asioita ja ilmiöitä joita moottoripyöräily ja MP69 tarjoavat, edessäpäin. Ja sehän luo odottamisen ja jännityksen tunnelmaa.

Vielä on ajokautta jäljellä. Syksy hiipii hiljalleen ja illat pimenevät. Ruska toivottavasti näyttäytyy tänä vuonna komeassa loistossaan. Muistattehan kuitenkin että syksy saa myös ne isot karvakorvat eli hirvieläimet liikkeelle. Illan hämärtyessä yöksi, nämä eläimet yleensä aloittavat liikkumisensa ja ne ovat niin hävyttömiä ettei yksi motoristi niitä säikäytä. He haluaisivat olla teiden kunkkuja. Toivottavasti kenenkään meidän ei tarvitse ryhtyä tarkastelemaan ja mittelemaan lähietäisyydeltä kennellä onkaan se virallinen kulkulupa.

Ruskan elävöittämiä kilometrejä teille.

Kiittäen kaikesta, vuosikokouksessa tavaan!

Reija



Seuraavan lehden
aineistopäivä on 19.9.

Päätoimittajan terveiset



Ensimmäinen kauteni päätoimittajana tulee täyteen tämän lehden ilmestyessä. Lehden mennessä painoon otan yhteyttä kaikkiin teihin, keiden kirjoituksia ja kuvia on lehdessämme julkaistu kuluneen vuoden aikana. Kiitos teille! Motoristi rakentuu hyvin pitkälle teidän jäsenten matkakertomuksien, testien, kokemusten ja havaintojen varaan. Lehti on juuri sellainen, millaiseksi te sen haluatte muokata.

Motoristin historiaan liittyy eri paksuisia niteitä ja erilaisia ilmestymisvälejä. Näin suurilevikkinen lehti saisi varmasti sivunsa täyteen mainoksilla, mutta Motoristia ei painateta rahankeruun tai pelkän sivumäärän takia. Motoristin tarkoituksena on välittää kuulumisia ja jakaa kokemuksia konepyörästä kiinnostuneiden ihmisten kesken. Toisinaan aineistoa on tullut juuri ja juuri yhden lehden verran, toisinaan aineistoa on pitänyt jo siirtää odottamaan seuraava numeroa. Tämä on kai sekä täysin luonnollista että samalla myös ihan hyväk-

syttävää vapaaehtoisuuteen perustuvalla kerhotoiminnalle.

Ensimmäinen vuosi päätoimittajana on opettanut Motoristin tekemiseen liittyviä rutiineja. Yksi niistä on se, että aineistopäivä on syytä laittaa mieluummin liian varhaiseksi kuin juuri ja juuri sopivaan aikaan. Vuoden aikana on tullut tutuksi tilanne, jossa ensimmäiset tekstit alkavat tupsahdella sähköpostiin noin viikko aineistopäivän jälkeen. Toisen vuoden aikana pystyy kuulemma jo soveltamaan oppimaansa ja keskittymään hieman eri asioihin kuin ensimmäisenä vuotena. Katsoisin mielelläni toisenkin vuoden. Vuosikokouksessa selviää, kuka on seuraavan kauden päätoimittaja ja millaiset saatesanat hänelle annetaan kaudeksi 2004-2005.

Vuosikokouksessa nähdään!

Päivi

Tule kuulemaan, mitä kerholle kuuluu ja vaikuttamaan seuraavan kauden meininkeihin!
Voisiko Sinusta tulla hallituksen jäsen?

VUOSIKOKOUS

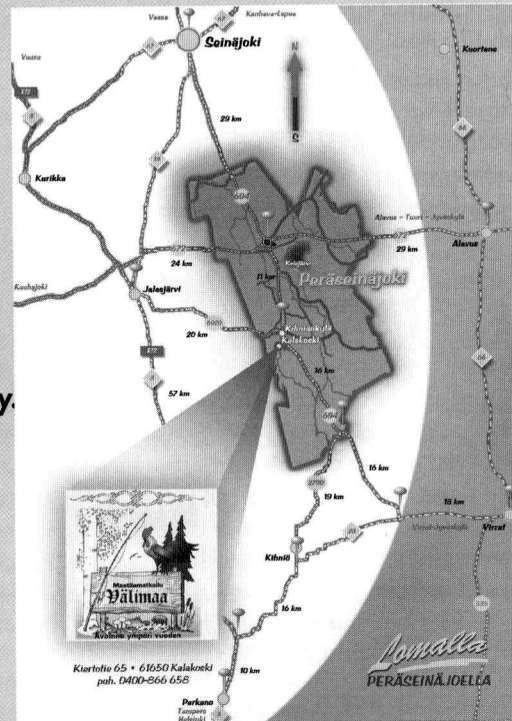
SUNNUNTAINA 19.9.2004
KELLO 12.00

MAATILAMATKAILU VÄLIMAAN TILOISSA,
PERÄSEINÄJOELLA.
(<http://www.maatilamatkailu.com/>)

Kokouksessa käsitellään sääntöjen määrämät asiat.
Katso esityslista ohessa.

TERVETULOA

**Moottoripyöräkerho 69 r.y.
hallitus**



SÄÄNTÖMÄÄRÄINEN VUOSIKOKOUS

Aika Sunnuntai 19.9.2004 klo 12.00 - _____
Paikka Maatilamatkailu Vähimaa, Kiertotie 65, Peräseinäjoki
Läsnä _____ kerhon jäsentä

- 1** Kokouksen avaus
Kerhon puheenjohtaja Reija Helminen avaa kokouksen.
- 2** Kokouksen järjestäytyminen
Päätösesitys:
Valitaan kokoukselle puheenjohtaja, pöytäkirjan pitäjä, kaksi pöytäkirjan-tarkastajaa sekä kaksi ääntenlaskijaa.
- 3** Laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen
Päätösesitys:
Todetaan kokous laillisesti kokoon kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi. Kokous on laillisesti kokoon kutsuttu, mikäli kokouskutsu on julkaistu kerhon lehdessä viimeistään kahta viikkoa ennen kokousta.
- 4** Esityslistan hyväksyminen
Päätösesitys:
Hyväksytään esityslista.
- 5** Ilmoitusasiat
Käsitellään mahdolliset ilmoitusasiat.
- 6** Kauden 2003 - 2004 toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen hyväksyminen ja vastuu vapauden myöntäminen
Kuullaan kauden 2003– 2004 toimintakertomus, tilinpäätös ja tilintarkastajien lausunto.

Päätösesitys:
Hyväksytään hallituksen toimintakertomus ja tilinpäätös sekä päätetään tilintarkastajien lausunnon perusteella tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle tai päätetään muista toimenpiteistä, joihin tilintarkastajien kertomus antaa aihetta.

7

Hallituksen jäsenten vaali

Päätösesitys:

Valitaan kerholle hallitus, johon kuuluu puheenjohtaja ja seitsemästä (7) kymmeneen (10) jäsentä.

Sääntöjen määräämät hallituksen jäsenten tehtävänimikkeet ovat puheenjohtajan lisäksi sihteeri, Kerhoisäntä tai -emäntä, päätoimittaja, kasanhoitaja, koulutusvastaava, kansainvälisistä asioista vastaava ja jäsenasioista vastaava. Hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan.

8

Tilintarkastajien ja heidän varamiestensä vaali

Päätösesitys:

Valitaan kaksi tilintarkastajaa ja heille henkilökohtaiset varamiehet.

9

Kerhon jäsen – ja ainajäsenmaksun suuruuden päättäminen

Päätösesitys:

Päätetään jäsen- ja ainajäsenmaksun suuruudesta.

Kerhon sääntöjen mukaan ainajäsenmaksun on oltava vähintään 15-kertainen vuosijäsenmaksuun verrattuna.

10

Kunniajäsenten kutsuminen

Päätösesitys:

Kutsutaan kerhon kunniajäseniksi hallituksen ehdottamat henkilöt.

11

Kauden 2004 - 2005 toimintasuunnitelman ja talousarvion hyväksyminen

Päätösesitys:

Hyväksytään kauden 2004 – 2005 toimintasuunnitelma ja talousarvio.

12

Kokouksen päättäminen

Kokouksen puheenjohtaja päättää kokouksen.

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus

Hallituksen kuulումisest

Hallitus kokoontui helteisenä viikonloppuna lauantaina 06.08.2004 Kilvensalossa. Kokouksessa keskusteltiin eniten Kontiosta ja www-sivuille mahdollisesti rakennettavasta keskustelupalstasta. Oman osuutensa saivat myös pohdinnat siitä, millaisen esityksen hallitus antaa vuosikokoukselle kauden 2004-2005 hallitukselta.

Kontiorallissa oli tänä vuonna yli 1500 osallistujaa. Taloudellisesti Kontio pääsi omilleen ja järjestävälle seuralle voidaan vielä järjestää perinteinen peijaisauna kiitoksena hyvin hoidetusta työstä. Yleisesti ottaen palaute oli ollut erittäin myönteistä. Pienen varjon Kontion ylle toi paikallisissa lehdissä ollut näkyvä uutisointi promilleissa ajaneista motoristeista. Säärittävää, että aikuiset ihmiset eivät erota sitä, koska on aika juoda viinaa ja koska on aika ajaa moottoripyörällä. Onneksi valvonta puhdisti tiet ennen kuin mitään haavereita ehti tapahtua.

MP-Suunnistuksen kohtalo on lehden mennessä painoon vielä auki. Järjestelyis-

sä tuli odottamaton ongelma, kun karttojen piirtäjä Tero kaatui pyörällään ja rikkoi kä-tensä. Kotisivuillemme tulee tieto heti, jos tapahtuma pystytään järjestämään. Vuoden 2005 tapahtumista järjestäjä on vielä auki Talvirallin ja Kontiorallin osalta.

Kotisivuillemme on monesti toivottu vieraskirjaa tai keskustelupalstaa. Teknisesti tämä ei ole vaikea asia. Vaikeampi kysymys on ollut se, miten tekstien valvominen ja asiattomien viestien poistaminen voitaisiin hoitaa. Nyt näyttää siltä, että saatamme ensi kaudeksi saada vapaaehtoisen miehen tälle paikalle. Katsotaan kuinka neuvottelut edistyvät!

Nykyisistä hallituksen jäsenistä seuraavalle kaudelle jatkaisivat mielellään jäsenkirjuri, sihteeri, kerhoisäntä, koulutusvastaava ja päätoimittaja. Muilta osin esitys selviää vuosikokouksessa Peräseinäjoella.

Hallitus

Terveisiä Kangasalan sateisista metsistä!

K-18-kokoontuminen pidettiin viikonlopuna 12.-13-6-2004 Kangasalla Tampereen reserviläisten mökillä Matalajärvellä. Sää ei suosinut, kuin vasta kotimatalle valmistautuvia motoristin alkuja, eli lähestulkoon koko ajan satoi ja rankasti. Tästä huolimatta homma saatiin toimimaan ja todennäköisesti kaikille jäi hyvä fiilis kulu-neesta viikonlopusta.

Paikka oli kaunis ja hyvin varusteltu: hyvä sauna, toimivat tilat ja raskas panssarintorjuntakalusto. Bonuksena vahvasti maanpuolustushenkkinen ympäristö - Tätä osin ei ehkä paras paikka terveeseen nuorisotoimintaan.

Perille pääsi 9-tieltä pientä enduropolkua pitkin, yrityksestä huolimatta ketään ei sattunut tällä taipaleella. Pertti ja Paula askartelivat loistavat K-18-opasteet, jotka varsinaisten osanottajien lisäksi houkuttelivat paikalle myös satunnaisia ohikulkijoita pari kappaletta lauantaina ilta-päivällä...

Launtaina Potsi vei joukon Auto- ja tie-liikennemuseo Mobiliaan ja toi pojille oman mönkijänsä möyrintäsessioihin.

Pekan makaroonilaatikko kelpasi nälkäisille ja Vammalan lihatukun makkaraa on vieläkin pieni pussillinen jäljellä. Pohdin, että vieläkö sitä voisi syödä...

Lähialueiden MP-liikkeet muistivat meitä aika runsaalla kädellä ja jokainen osanottaja jouduttiin palkitsemaan useita kertoja mitä ihmeellisimmistä syistä. Mukaan lähtivät Katafori, Moto-Keidas, R.M.Heino ja Moto-Osat.

Mutta mitä tulee tapahtuman varsinaiseen tuottoon, eli nuoriin harrastajiin, niin ihan hukkaan ei työ varmaankaan mennyt. Meillä on nyt esittää vuosikokouksessa uudeksi nuorisovastaavaksi Kaisaa Askolasta.

Kaisa oli viime vuoden osallistujia ja poikkesi lauantai-iltana ohimennen(?) morjestaamaan ja lähti vielä samana iltana takaisin. Pidimme siinä ohessa pientä palaveria ja Kaisa innostui lähtemään mukaan toimintaan ja lienee hommaan oikein sopiva henkilö.

Lisäksi tänään tuli sähköpostia helsinkiläiseltä Petriltä, joka osoitti todellista hardcore-asennetta enduroineen. Hän olisi todella mielellään käytettävissä, kun seuraavaa K-18-kokoontumista aletaan järjestämään.

Kaveria tuntui kiinnostavan lähinnä pitkät matkat ja äärimmäinen kärsimys - ei tänä hauskaa pidä ollakaan. Pätevän olion tyyppi!

Ai niin, mukana olivat vielä vahtimassa Myyryläisen Esa ja Luoman Pertti, sekä kolmas reserviläinen, jonka nimi ei nyt tule mieleen. Myös Kuusiston Aki oli apuna, mutta poistui paikalta lauantai-iltana menetettyään elämänhalunsa rankan poliisikoulusyndrooman lannistamana.

Kiitos koko ryhmälle!

Antti Vähäsöyrinki



Tänä vuonna on jo ollut parikin FEMA-kokousta, jossa MP69 on ollut mukana. Raportointi näin Motoristin välityksellä on vain ollut luvattoman heikkoa... Helmikuun 9. oli kokous Brysselissä. Ikävä kyllä allekirjoittaneen taskutietokonekalenterihärveli päätti seuraavalla viikolla tyhjentää muistinsa, ja arvaatkaapa vain, missä oli kokousmuistiinpanot! Olen siirtynyt takaisin perinteiseen paperikalenteriin. Raportin kirjoittaminen venyi työkiireiden vuoksi.

Koska kyseessä oli varsinainen FE-MAN 'vuosikokous', valittiin ensin pienempien organisaatioiden Executive Committee - edustajat. Valituiksi tulivat in LMI Luxembourg, MAG Netherlands and Biker Union Germany. Muita ehdokkaita ei ollut. Lisäksi Executive Committee'hen kuuluvat 'suuremmat jäsenorganisaatiot' BMF United Kingdom, MAG United Kingdom, MCTC Denmark, NMCU Norway, SMC Sweden ja SMOTO. FEMA:n presidentiksi valittiin uudelleen Kees Meijer (MAG Netherlands).

Ajokorttidirektiivista keskusteltiin ja äänestettiin useaan otteeseen. FEMAN kanta ei oleellisesti ole muuttunut. Keskusteltiin myös kolmannesta tieliikenneturvallisuusohjelmasta.

ACEM:n (teollisuuden lobbausjärjestö) edustaja kertoi MAIDS-projektista (Motorcycle Accidents In Depth Study) ja sen alustavista tuloksista (julkaistaan myöhemmin). Hän piti myös erittäin mielenkiintoisen esitelmän melusta, sen vähentämisestä ja sen haitoista. Koska moottoripyörien aiheuttama melu koetaan erittäin häiritseväksi, on pelkona, että melurajoja tiukennetaan entisestään. Melua syntyy lähinnä laittomista pakoputksita ja aggressiivisesta ajotyylillä.

Kevään FEMA-kokous päätettiin pitää jo huhtikuussa, IPPC-konferenssin yhteydessä Prahassa. Työkiireiden vuoksi en ikävä kyllä paikalle ehtinyt, vaan kerhoamme edusti Antti Korteso, jolla oli myös esitelmä IPPC-konferenssissa. Antti raportoi kokouksesta ja IPPC:stä omalta osaltaan.

Kiinnostaako EU:ssa vaikuttaminen, moottoripyöriäilijöiden etujen ajaminen ja kansainväliset suhteet? Itse en enää ehdi jatkamaan FEMA-edustajana työkiireiden ja muiden harrastusten vuoksi. Syyskuun vuosikokouksessa valitaan minulle seuraaja. Jos asia vähänkin kiinnostaa, älä epäröi ottaa yhteyttä (anne.aaltonen@mp69.fi).

Anne



Konferenssin osallistajat.

IPPC

FIM:in CMT (Commission for Mobility, Transport, Road Safety and Public Policy) järjesti 4. IPPC (International Public Policy Conference) konferenssin Prahassa 16.–18.4.2004 yhdessä FEMA:n kanssa. Aiemmat ovat olleet Luxemburgissa 1997, Ranskassa 1999 ja USA:ssa 2001. Tilaisuudessa oli yhteensä 80 osallistujaa 17 Euroopan maasta ja USA:sta, jotka edustivat 21 FEMA järjestöä, 3 FIM-järjestöä, turvallisuusorganisaatioita ja teollisuutta. Sain kunnian osallistua konferenssiin sekä MP69:n että Tampereen teknillisen yliopiston edustajana.

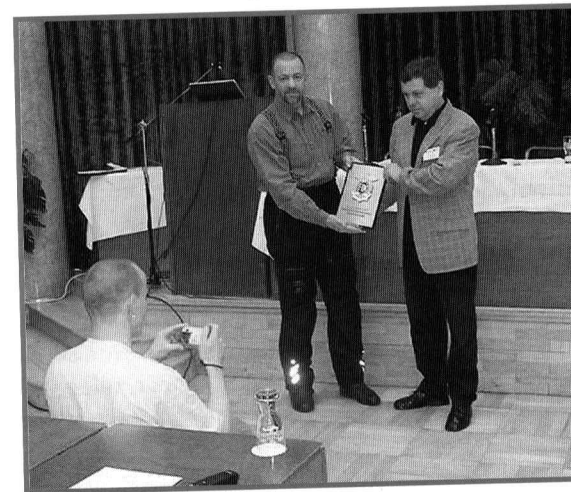
Avausistunto

Konferenssi avattiin lauantaiamuna virallisilla puheilla. Aluksi Tshekin liikenneministeri Josef Pokorny toivotti osallistujat tervetulleeksi maahan, jolla on pitkät perinteet moottoripyöräilyssä. Hän kertoi itsekin olevansa motoristi. Seuraavaksi järjestelyistä vastaavan Tshekin autoklubin (ACCR) presidentti Roman Jecminek lausui tervetuliaissanat ja kertoi ACCR:kin viettävän 100-vuotisjuhla tänä vuonna kuten FIM. Sitten Achilles Damen, CMT President, toivotti läsnäolijat tervetulleiksi. Ja lopuksi Antonio Perlot, FEMA:n pääsihteeri, kertoi tämän konferenssin teemoista: ensimmäisenä tavoitteena oli säilyttää harrastuksemme elinkelpoisena ja toisena lisätä yhteistyötä erilaisten organisaatioiden välillä.

Avausistunnon päätti insinööri Pavel Skladany Brnon liikenteentutkimuskeskuksesta pitäen esityksen aiheesta ”Kuinka moottoripyöräonnettomuudet tapahtuvat ja miten niiltä voi välttyä”. Hän kertoi tyypillisistä onnettomuustilanteista, jotka kuitenkin eivät ole kaikkien tiedossa. Seuraavaksi konferenssin teemoja lähestyttiin kolmesta eri näkökulmasta: inhimilliset tekijät, ajoneuvon ongelmat ja ympäristötekijät

kittu viidessä Euroopan maassa tuhat onnettomuutta. Yhteenvetona voitiin todeta, että 90 % onnettomuuksista johtui inhimillisestä tekijästä: joko motoristi itse tai vastapuoli oli tehnyt vääriä havaintoja – tai ei ollut lainkaan havainnut onnettomuuteen johtavaa tilannetta. Nuoret kuljettajat ovat yliedustettuina näissä onnettomuuksissa.

Seuraavaksi Robert Tomlins, FEMA:n sihteeri, kertoi ACEM:in, FEMA:n ja FIM:in yhteisprojektista, jossa kehitetään eurooppalaista mallia moottoripyöräilijöiden peruskoulutukseen. Komissio on myöntänyt rahoituksen ja projekti alkaa syyskuussa 2004. Tämän jälkeen Per Johansson, SMC:n puheenjohtaja, kertoi ruotsalaisten koulutuksesta ja muista toimista onnettomuuksien vähentämiseksi.



CMT presidentti Achilles Damen luovuttaa kunniakirjaa 100 vuotta täyttävälle tsekin autoklubille.

Istunto 1: Inhimilliset tekijät

Aluksi Jacques Compagne, ACEM:in (Eurooppalaisten moottoripyörävalmistajien yhteenliittymä) pääsihteeri, kertoi syväluotaavasta moottoripyöräonnettomuustutkimuksesta MAIDS (Motorcycle Accident In-Depth Study). Projektin on rahoittanut Euroopan komissio ja siinä on tut-

Rapakon takaiset esitelmät jatkuivat Sean Maherin kertomana AMA:n (American Motorcyclists' Association) strategisella suunnitelmalla onnettomuuksien vähentämiseksi. Hän kertoi myös ”Ride Straight” -kampanjasta, jolla yritetään lisätä moottoripyöräilijöiden tietoisuutta ajamiseen liittyvistä riskeistä. Joku vääreleuka tosin kuiskaili, ettei tuo sovi mutka-tille...

Wayne Curtin kertoi Harley-Davidsonin omasta koulutusohjelmasta, joka

perustuu MSF:n opetusohjelmaan. Pyöräkaupan yhteydessä annettava koulutus olisi hyvä lisä meillä Suomessakin.

Lopuksi IG-Motorradin puheenjohtaja Caroline Birrer kertoi sveitsiläisten protestista hallituksen suunnittelema rajoituksia vastaan, jossa 35000 motoristia ajoi Sveitsin pääkaupunkiin tukkien kaiken liikenteen. Protestin vuoksi hallitus luopui mm. ajoneuvoikohtaisesta 80 kmh rajoituksesta.

Istunto 2: Ajoneuvon ongelmat

Jacques Compagne aloitti jälleen istunnon kertomalla MAIDS:in tuloksia. Ajoneuvon ongelmat ovat ensisijaisena syynä alle 1 % onnettomuuksista. Toisena esiintyjänä Silvio Manicardi Honda Euro-pelta kertoi Hondan teknisestä turvallisuuskehityksestä ja ajosimulaattorista. Honda on turvallisuuden lisäämiseksi päättänyt laittaa yhä useampaan moottoripyörään CBS-jarrusysteemin ("yhdistelmäjarru"), mikä helpottaa tavallisen amerikkalaisen jarrutusta, koska hän osaa käyttää vain oikeaa jalkaansa. Tämä ei liene ilouutinen Survival-kouluttajillemme, jotka yrittävät opettaa tehokasta jarrutusta.

Istunto 3: Ympäristötekijät

Huonosti suunnitellut risteykset yms. eli liikennenympäristö on ensisijaisena syynä merkittävässä osassa (7,8 %) onnettomuuksista Jacques Compagnen ja MAIDS:in mukaan. Ratkaisuna tähän ongelmaan olivat norjalaiset tehneet käsikirjan moottoripyörän turvallisuudesta.

Per Ole Wanvik Norjan tiehallinnosta kertoi kirjasta, jonka avulla teiden suunnittelijat ja rakentajat voivat paremmin ottaa myös kaksipyöräiset huomioon. Useimmitenhan tiet suunnitellaan vain autoja varten. Myös Alankomaissa on julkaistu kirja, kuinka tiet tehdään turvallisemmiksi motoristeille. KNMV:n Ruben Loendersloot kertoi kirjan olevan alku yhteistyölle tiehallinnon kanssa. Lopuksi Robert Tomlins FEMA:sta näytti esimerkkejä, joissa liikennemerkit rajoittavat näkyvyyttä ja siksi aiheuttavat onnettomuuksia. Hyvin pienillä kustannuksilla voitaisiin liikenneturvallisuutta parantaa, kunhan liikennenympäristö suunniteltaisiin huolellisemmin.

Loppuistunto

CMT Presidentti Achilles Damen teki yhteenvedon edellisistä istunnoista. Hänen mukaansa moottoripyöräyhteisön pitää valmistautua keskustelemaan yhteiskunnan päättäjien kanssa. Meidän tulee valmistella omat strategiamme, jotta emme joudu ulkopuoliseksi päätöksenteossa. MAIDS:in tuloksia pitää tutkia, jotta osaamme keskittyä oleellisiin asioihin onnettomuuksien välttämiseksi.

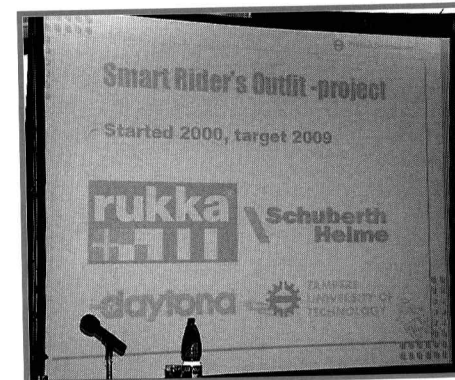
2010 ja sen jälkeen

Loppuesitelmänä kerroin Tampereen teknillisen yliopiston tutkimuksista tulevaisuuden ajoasun kehittämisessä. Tulevaisuudessa kaikkiin tuotteisiin tulee älyä helpottamaan käyttäjänsä elämää. Nähtäväksi jää, että saammeko älykkääseen liikenteeseen liittyvät varusteet moottoripyörään vai ajovarusteisiin. Ajoasuvälillä on tässä kuitenkin suuri mahdollisuus.

FEMA:n puolesta Antonio Perlot veti



Antti Kortesusuo esitelmöimässä.



Yksi esitelmän kalvoista.

esitelmät yhteen sanoen, että moottoripyöräilijät ovat suuren haasteen edessä: EU:n tavoitteena on vähentää 50 % liikenneonnettomuuksia vuoteen 2010 mennessä. Moottoripyöräilijöiden tulee

olla aktiivisessa roolissa näihin tavoitteisiin pyrittäessä, jotta he voivat vähemistönä säilyttää yhtäläiset oikeudet muiden tiellääikkäjien kanssa.

Motoristin ensiapulaukku

Eli siis nyt on saatavana "motoristin ensiapulaukku".
Laukun koko on 14 x 10 x 6cm. Sisältönä on perusevälineitä: ensiside, kolmioliina, sidetaitoksia, pikasiteitä, haavapyyhkeitä, joustoside, avaruuslakana, jne.
Laukun hinta on 20 egeä, sis alv 22%, + toimituskulut.
Ota yhteyttä, jos olet kiinnostunut!

Terv, Hanna Kortesusuo,
e-mail: hanna.kortesuso@mp69.fi



CAMPAIGNS OFFICER

FEMA is the Brussels-based Non-Governmental Organisation representing riders' interests within the European Union institutions and the United Nations agencies.

We are looking for a dynamic individual (m/f) to join the FEMA Secretariat. The full-time job will be located in Brussels (starting date between 1st October 2004 and 1st January 2005) and will involve a 6 months trial period.

MAIN TASKS

- Working with EU institutions on developments in EC legislation and policy impacting riders and motorcycling.
- Monitoring and analysis of regulatory and policy developments, advising member national organisations on their implications, supporting campaigns of the national member organisations in relation to proposed EC policy and legislation.
- Drafting clear reports on regulatory and policy issues.
- Drafting position papers.
- Developing communication material and managing PR events.

WE OFFER

- An exciting and rewarding full-time job in a federation representing citizens.
- Inspiring co-operation with the delegates of the 22 member associations from 17 different countries.
- Interesting contacts with our European and International partners (riders, industry, others).
- An informal working environment in a three people Secretariat.
- A remuneration package according to working experience, with fringe benefits.

WE ASK FOR

PROFILE

- Either university degree or relevant working experience at an equivalent level.
- Motorcycle/Scooter riding background.
- Fluency in English, any other language is an asset.
- Good written and oral communication skills.
- Strong advocacy skills.
- Good computer skills.
- Ability to work in a small team operating in an international environment.
- Willingness to occasionally work abroad and at weekends.

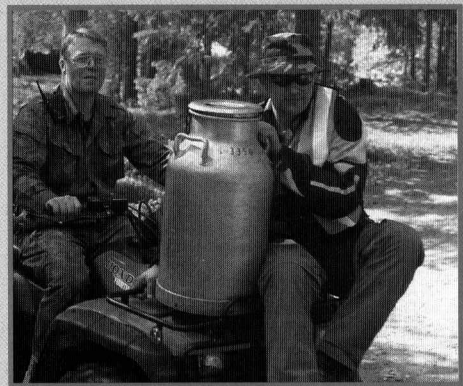
EXPERIENCE

- Ideally: professional experience in the EU institutions and/or lobbying field.
- Knowledge of the EU decision-making procedures.
- Experience in an NGO or in the Transport sector is an asset.

Send CV, picture and application letter before 6th August 2004 to:

Mr Antonio Perlot
Secretary General
FEMA
Rue des Champs 62,
B-1040 Brussels
Belgium
E-mail: recruitment@fema.kaalium.com

Interviews will be held in Brussels.



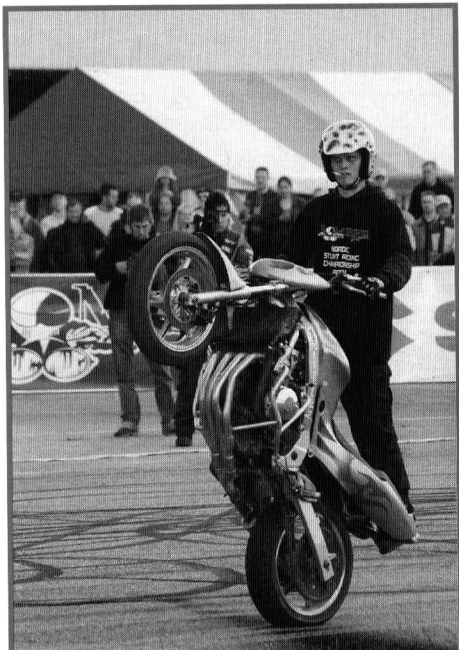
KONTIO



Moottori- pyöräilyn STUNT- AJOT

Kontiorallissa metsän kansan lumosivat Stuntmanian Hepe Heikkilän uskomattomat taikatemput. Stunt-ajon voi sanoa saaneen alkunsa Yhdysvalloista 1990-luvun alkupuolella. Moottoripyörällä tempuilua on tosin harrastettu jo paljon aikaisemmin. 1970-luvulla mainetta keräsivät mm. englantilainen Gary Rothwell ja suomalaisista lippua piti korkealla Arto Nyqvist. Tempuja on alun perin esitetty eri tapahtumien väliaikaviihteenä. Hepen Kontionäytös oli siis stunt-ajoa kaikkein puhtaimmillaan ja ehdottoman alkuperäisessä hengessä.

Näytösten lisäksi stunt-ajamisesta järjestetään komeita kilpailuja. Kilpailusuoritukseen kuuluu neljä vaihetta, eli kolme pakollista tempua ja vapaaohjelma. Pakollisena ovat ajaminen eturengas ilmassa, takapyörän nostaminen korkealle ilmaan etujarrun avulla ja kuminpoltto eli burnnout. Tuomariston arviointi koostuu niin ikään neljästä osa-alueesta. Arvioinnin kohteena ovat perustaidot, esiintymisen yleisölle, esiintymisen tekninen vaikeusaste ja tempujen suorittamisen tekninen virheettömyys. Stunt-ajon pohjoismaiset mestaruuskilpailut järjestettiin Kii-



kalan lentokentällä BomberWeekend-festivaaleiden yhteydessä viikonloppuna 18.-20.6.2004. Kii-kalan kisan voitti vasta 18-vuotias Joni Tammela. Kontiota varten herkistellyt Hepe sijoittui samassa kisassa neljänneksi. Onnea! Lisätietoja viikonlopusta löytyy mm. osoitteesta www.bomberweekend.com.



Päivi Sopanen

◆ Kuvat: Bomber Magazinen arkisto



Kirkkopyhä Luopioisissa 23.5.2004

Ensimmäistä kertaa päätimme lähteä kirkkopyhään edellisenä päivänä ja tutustua tapahtuman antiin kokonaisuudessaan. Lähtöpäivänä tummat pilvet saattoivat meidät matkaan Helsingistä. Alle tunnin ajelun päästä sade ryöppysi niskaamme, niin että kaarroimme lähimmälle huoltoasemalle pukemaan sadevarusteet yllemme. Matka jatkui tyytyväisissä merkeissä, siitä että olimme investoineet kerrankin kunnollisiin sadekelinasuihin. Antaa sataa vaan ja nautitaan moottoripyöräilystä!

Illan kokoontumispaikaksi oli ilmoitettu Sappeen leirikeskus. Perille päästyämme eteemme aukenivat huikeat laskettelukeskuksen upeat maisemat ja suuret hirsimökit. Tapahtuman järjestäjä Tero Ahlqvist toivotteli meidät tervetulleeksi ja ohjasi meidät 10-hengen upeaan mökkiin. Muita tulijoita ei näkynyt ja peruutuksia soiteltiin puhelimitse. Sadekeli oli siirtänyt monen lähtöhaaveet huomiseksi.

Vietimme siis iltaa Teron perheen kanssa majalla, tutustuimme rinteisiin ja trial-



pyörän ajamiseen.

Illalla mainostettua perinnepeleä kenaa pelasivat sitten Jari ja Tero kahdestaan. Mukavalta peli vaikutti ja vaudikkaalta, mutta me naiset olisimme suojanneet päämme kypärällä pelin viuhunassa.

Aamu valkeni sekin jälleen pilvisenä ja uumoilimme osallistujakatoa tapaamispaikaksi ilmoitetulla ST 1:llä Luopioisten läheisyydessä. Mutta iloksemme siellä odotelikin kymmenkunta kerholaista jotka olivat ajaneet paikalle eri suunnilta mm. Keravalta ja Tampereelta. Jos olisin tiennyt kirjoittelevani juttua tapahtumasta, olisin tehnyt muistiinpanoja paperille enkä luottanut muistikuviiin. Valokuvat kertonevat enemmän.

Teron ja hänen kyydissä istuvan pastorin johdolla ajelimme kylän halki kirkon parkkipaikalle, missä tervehdimme odottavia kyläläisiä motoristeille tutulla yhteisäänten jyllinällä. Motoristien kirkkopyhässä tänäkin vuonna saimme me kerholaiset osallistua niin lukukappaleiden lukemiseen kuin kolehdin keruuseenkin. Niin Jumalanpalvelus kuin sen jälkeiset kirkkokahvit seurakuntasalilla olivat hyvin lämminhenkiset tilaisuudet. Niin kirkonmiesten, kunnanjohtajan ja kerhomme puheenjohtajan kiireettömät ja leppoiset puheet saivat meidät kaikki viihtymään ja tustutumaan kahvin jälkeen vielä perinnetemuseoonkin. Ja mikä parasta aurinko tuli taivaalta esiin, mikä tiesi lämmintä ja turvallisempaa kotimatkaa.

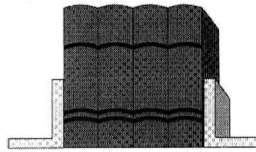
Kauniit kiitokset koko Ahlqvistin perheelle erittäin hyvin järjestetystä kirkkopyhästä ja Luopioislaisille jotka ottivat motoristit niin lämmöllä vastaan. Mukavaa oli myös se, että paikalle oli saatu kunnanjohtaja joka kertoi mielenkiintoisesti kunnan menneestä kuin nykyisestäkin elämästä.



Kiittäen, pian kirkkopyhien konkareihin kuuluvat

**Seija Paakkola-Kuusinen ja
Jari Kuusinen Helsingistä**

Husqvarna- moottori- pyörien historia



– Motoristin kirjahyllystä –

Juha Monto on koonnut HVA-moottoripyörien satavuotisen historian yksiin kansiin toimittamassaan kirjassa "Husqvarna-moottoripyörät, Husqvarna Club Finland ja suomalainen Classic Motocross". Kirjassa käydään läpi itse moottoripyörämerkin historia ja kerrotaan merkin kisamesteyksestä eri lajeissa 1900-luvun alkupuolelta aina tämän vuosituhannen alkupuolelle asti. Kirja keskittyy juuri moottoripyöriin ja tästä syystä merkin alla valmistetut mopot on jätetty kokonaan tarkastelun ulkopuolelle. Oman osansa kirjasta saa historiikin julkaisija, Husqvarna Club Finland. Kirjan yhtenä osana on kerhon kymmenvuotisen historian kohokohdat sekä varsin mielenkiintoinen matkakuvaus vuoden 1959 Kolin reissusta. Monto on ottanut mukaan myös suomalaisten maahan-tuojien tarinat. Kirjan loppuosassa on omistettu Classic Motocrossille. Viimeisellä sivulla oleva lähdeluettelo ei ehkä ihan yllä akateemiselle tasolle, mutta miksi lähtisinkään kaivelemaan alkuperäisiä lähteitä, kun asia on jo valmiiksi käännetty suomen kielelle ja koottu yhdeksi kokonaisuudeksi.

Historia on jäsenetty koneiden koon, pyörämallien ja suunnittelijoiden mukaan. Merkin historia sai alkunsa, kun Ruotsiin

Vättern-järven rannalle perustettiin kivääritehdas vuonna 1689. Ensimmäinen moottoripyörä koottiin 1903. Laite oli hihnavetoinen "motorvelociped", jolla oli 1,25 hevosvoiman kone. Pyörän käyttöohjeissa kerrotaan, että konepyörän käyttämiseen ei vaadita teknistä harjaantumista. Sen sijaan pyörä vaatii tunnontarkkaa huolenpitoa ja hoitoa (s. 8).

Koneiden koko kasvoi 1930-luvun lama-aikaan asti. Suurimmat pyörät olivat kaksisylinterisiä 994-kuutioisia tykkejä. New Yorkin pörssiromahduksen jälkeen Husqvarnan päämarkkina-alueilla Pohjoismaissa ja Hollannissaakaan ei enää ollut ylettömästi varaa suuriin moottoripyöriin. Tuotanto palasi jälleen kevyisiin kaksisylinterisiin. Tehdas keskittyi valmistamaan miesten polkupyörää, johon asennettiin 80 cc -moottori. Sadan kuution raja meni rikki seuraavan kerran vasta toisen maailmansodan jälkeen "Svatqarnan" ja edelleen "Rödqvarnan" myötä. (s. 14-21) Eri vuosien valmistusmäärät löytyvät kirjan sivuilta 154-155.

Kilpailutoiminta on kuulunut olennaisena osana merkin historiaan. Ruotsissa ensimmäiset Mp-kilpailut pidettiin 1914. Kilpailuissa oli tarkoituksena testata laitteiden ja ajajien kestävyyttä. Matkat olivat usein yli



1000 kilometrin mittaisia. Kisareitit koostuivat pääosin huonoista ja osin jopa auroamattomista tieosuksista. 1920-luvulla luotettavuusajojen rinnalle alkoi kehittyä nopeuskilpailuja. Näissä kilpailumuotoina olivat TT, ratakilpailut, mäkiajo ja jäärata-ajo. (s. 23-26) Lamavuodet vaikuttivat myös kilpailutoimintaan. Tehdas päättyi vuonna 1934 lopettamaan kilpailemisen ja tämän jälkeen merkkiä edustivat yksittäiset kuljettajat ominen talleineen. (s. 33-39) Legendaarisimmista kuljettajista on nostettu esille mm. Torsten Hallman (s. 101-108) ja Heikki Mikola (s. 109-120). Kirjaan on koottu HVA:lla ajatut eri lajien maailmanmestaruudet vuosilta 1960-2003 (s. 153).

Moottoreiden koko alkoi kasvaa jälleen 50-luvulla. Kun varhaisemmissa kilpailuissa käytettiin tehdasvalmisteisia sarjatuotantopyöriä, nousivat 1960-luvulla yhä tärkeämpään asemaan tallien toteuttamat omat modifikaatiot ja sarjatuotantopyörien ominaisuuksien parantaminen eri tavoin. 1970-luvulle ominaista oli jousituksen kasvaminen ja pyörien keveneminen. Husqvarnan tehdas kehitti 1970-luvulla myös automaattivaihteiston. Nämä uudistukset lisäsivät tie-

tysti kustannuspaineita. 1980-luvun uudistuksia olivat koneiden muuttuminen vesijäähdytteisiksi ja levyjarrun asentaminen etupyörään. Kustannukset nousivat edelleen ja tehtaalla oli jälleen edessään uusi kriisi vuonna 1985. Seuraavana vuonna italialainen Cagiva osti Husqvarna-moottoripyörien tuotannon ja viimeinen HVA valmistettiin Ruotsissa 1987. Merkin elinkaari kuitenkin jatkui eteenpäin ja 1990-luvulla suunnittelu ja tuotanto keskittyivät enduron ympäriille. 2000-luvulle tultaessa uutta suuntaa on haettu supermotoista, jotka purevat sekä pikitiellä että hiekalla. (s. 42-60)

Husqvarnan moottoripyörien historia on mukavaa luettavaa pimeneviin syysiltoihin, kun sade ropisee kotimatalla kypärään ja kaikki tummat puskat alkavat näyttää hirviltä. Kirja varsin mielenkiintoisella tavalla melko laajan yleiskuvan moottoripyörästä ja moottoripyöräilyn kehityksestä viimeisten sadan vuoden ajalta. Kirjan hinta on 20 euroa. Sitä voi tilata suoraan Husqvarna Club Finlandilta, puh. 050-5524 880/Veijo Paappanen tai 050-3036 972 /Juha Monto. Kirjaa myyvät myös Alfamer Oy heidän kauttaan kirjakaupat kautta maan.

Päivi Sopanen



Aarteetsintää moottoripyörällä



Voiko moottoripyörällä tehdä jotain hyödyllistä? Kyllä vain! Keväällä Pirkkalan suunnalla rässiessäni löysin metsäautotien varresta jotain sinne kuulumatonta. Yhteen risteykseen oli hylätty kilvetön ”ralli-auto”. Liekö teinipojat olleet harrastamassa luvatonta rallia minun suosikkiteillä ja hylänneet romuksi ajetun BMW:n muiden pois korjattavaksi. Tuulilasi oli rikki ja puskurikin repsotti keulalla kuin yhdestä saranasta roikkuva ladonovi. Eihän romuja saa jättää luontoon. Ajattelin tehdä hyvän ympäristöteon ja ilmoittaa löydöksistäni. Palasin auton luokse seuraavana päivänä mukana kamera ja GPS-vastaanotin. Poissaoloni aikana bemu oli kaadettu kyljelleen. Moottoriöljyä oli valunut

maahan. Myöhemmin renkaatkin vanteineen oli kuorittu pois. Dokumentoin raadon digikamerallani ja otin paikan koordinaatit talteen gepsilläni. Muutaman kilometrin säteeltä löysin kolme muutakin hylättyä aarretta. Kysyin Pirkkalan kunnan ympäristöasioista vastaavilta henkilöiltä mahtaisiko heitä kiinnostaa löydökseni. Sain myöntävän vastauksen, joten laitoin paluupostissa muutaman kuvan romuista, koordinaatit ja karttakuvan, johon olin merkannut autojen paikat. Teiden varsilta löytyi muutakin jätettä: TV-raato, jätteöljyä ja hylätyt stereokaiuttimet. Olen aikaisemmin löytänyt kyseiseltä seudulta pullollisen vertakin, elokuva sellaista. On se vaan kumma, että jätteiden hylkäämi-

nen luontoon on helpompaa kuin niiden asianmukainen hävittäminen. Jäteöljyt ja muut kemikaalit voi viedä keräyspisteeseen ilmaiseksi. Renkaat voi palauttaa maksutta rengasliikkeeseen tai viedä suoraan keräyspisteeseen. Minä vien öljyt,

suodattimet ja enduropyöräni renkaat suoraan Tarastejärven jätteenkäsittelykeskukseen, missä ne saavat asianmukaisen kohtelun ympäristöä likaamatta. Ajelin seuraavan kerran Pirkkalassa noin neljäviikko ilmoituksen jälkeen. Ilokseni sain huomata, että kaikki neljä romuautoa olivat poissa. TV-raato ja muut jätteet olivat kuitenkin vielä niillä sijoillaan. Toivotaan tämän ”Etsi romuauto viikossa” -liikkeen lisäävän moottoripyöräilyn hyväksyntää ja osoittavan VAPEPA:n lisäksi, että moottoripyöräilystä on yhteiskunnallistakin hyötyä.



Veijo Änäkäinen

Satoja kurveja alpeilla

Kylän kirkonkellon kolahtavat pari kertaa. Mikähän viikonpäivä mahtaa olla. On aika herätä aamiaiselle. Kello on yhdeksän ja kymmen välimaastossa. Hotellin seinällä komeilee kyltti, missä kerrotaan tseck-outin (varmaan väärin kirjoitettu) olevan kello kahdeksan! Pitkän edellispäivän ajotaipaleen jälkeen se tuntuu mahdottomalta. Hotellin emäntä, viime kesältä jo tuttu hymyilee ystävällisesti ja tarjoilee meille aamiaista, olemme viimeiset.

Järjestäen kaikissa alppihoteleissa on ihanan ihana peti, suuria untuva tyynyjä ja pehmeitä peittoja. Kumpu sellaiset saisi kotiinkin!

Kun aamiainen on nautittu alamme pakata pyöriämme, kuinkahan monennen kymmenen kerran. Mutta joka päivä on hyvä tarkistaa kaikkien mukana olevien tavaroiden kunto ja riittävyys. Se kuuluu aamurutiiniin. Etäältä kuuluu lehmän keltojen kalke, lehmä ammuu. Alppikylä on herännyt ennen meitä tähän päivään. On aika jatkaa matkaa.

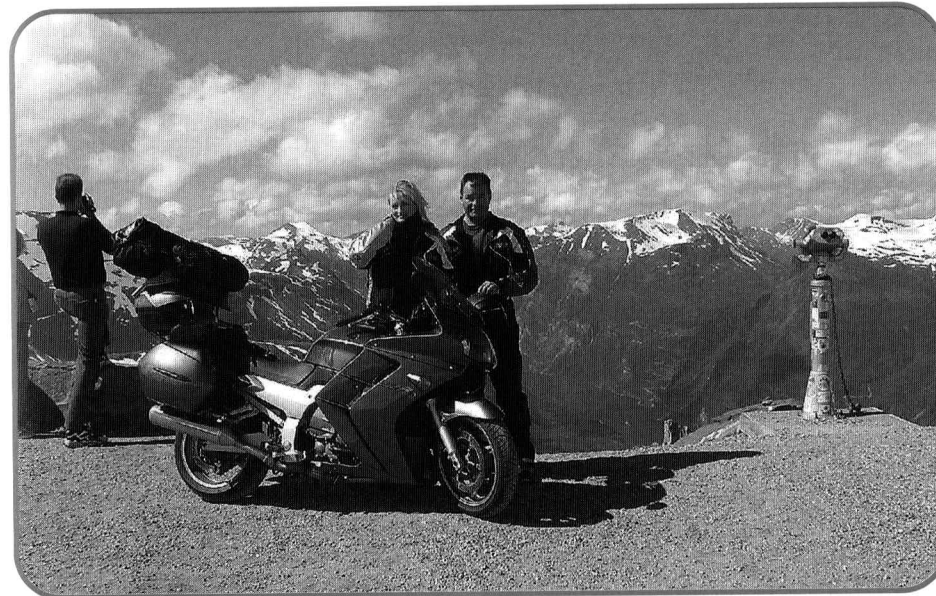
Edessä, sivulla, takanakin kohoaa toinen toistaan ylväämpiä vuorenhuippuja. Ilma on ohutta. Tie kiemurtaa vuoren rinnettä ja pieni kylä toisensa jälkeen putkahtaa esiin. Välillä jään Jarista jälkeen kun pysähdyn ihailemaan ja valokuvaamaan maisemia. 'Eihän tätä muuten usko kukaan'. Jotkut motoristit viilettävät ohitse sellaista vauhtia, että heikomman päätä huimaa. Mitäs jos mutkan takan olisi yl-

lättäen eläin, soraa tai vaikka kolari? Itse-suojeluvaistoni pitää vauhdin kohtuullisena. Eikä kiire ole minnekään. Kaksipyöräsiä tulee vastaan enemmän kuin autoja, eikä täällä ole tapana moikata vastaantulijoita. Sitä joutuisi ajamaan yhdellä kädellä.

Alppikylissä englannintaito on harvinaista. Siksipä Jarin koulusaksasta on täällä hyötyä. Kuulumisia vaihdetaan joka py-säkillä mitä erilaisimmilla kielillä. Matkalaisten kirjo on hämmästyttävä.

Pitkään saimme kuitenkin ajaa, ennen kuin törmäsimme ensimmäisiin suomalaisiin.

Euroopan poikki levittäytyvät alpit tarjoavat matkailijalle elämyksiä, lähestyypä niitä mistä suunnasta tahansa. Suomalaiselta matkustajalta alueen saavuttaminen vaatii Saksan läpi ajamista tai vaikkapa kiertoa Via Baltican kautta. Jo kahdessa päivässä ajaa Travemundestä tai Rostockista alpeille. Nopeimmin pääsee, jos on liikkeellä varsinaisen lomasesongin ulkopuolella, mutta kuten viime kesänä pahimpien ruuhkien aikaan aikataulu venyy rankasti. Siksipä suurten kaupunkien kiertotiet ovat valttia. Pienillä kyläteillä näkee muutenkin enemmän sitä aitoa paikallista elämää. Reitin suunnittelussa maltti säilytettävä, eikä kannata yrittääkään suunnitella päivätarkkaa ohjelmaa, sillä alppi-teillä, solissa ja maalauksellisen kauniissa alppikylissä aikaa venähtää kuitenkin arvaamattoman kauan. Alpeilla jo 200 kilo-



metrin päivätaival on tarpeeksi. Vapaapäivät matkanvarrella rauhoittavat kummasti. Ja ajosta kipeät jäsenet saavat aikaa levätä.

Ensi kertaa alpeille suuntaavan kannattaa käyttää hyväkseen valmiita reittisuosituksia. Meiltä voi lainata pieniä kirjasia, jotka ovat täynnä kymmeniä sähäräreittejä. Myös internetissä on verkkosivuja, joille on erätty motoristien suosikkireittejä. Esimerkiksi saksankieliset sivut www.traumrouten.com ja www.bikerwelt.at

Meidän reissumme meni hienosti, ilman suurempia kommelluksia, jos nyt mukaan ei lasketa minun yhtä kaatumista sivuun ajettaessa, mutta voimat on osattava jakaa matkalle oikein, ettei väsymys pääse yllättämään matkajaa. Jos aikaa on, suosittelimme alpeille matkaamista sillä täällä täytty monen motoristin unelma, myös meidän.

Seija Paakkola-Kuusinen
Jari Kuusinen

WESTERN COMFORT

Seuraavassa on resepti sille, kuinka karistellaan pölyt ja pahimmat ajokuumeet kunnon syysajokelejä odotellessa. Tämmöseen suunnittelemattomaan ajorupeamaan tarvitaan seuraavat vermeet:

- talviteiloilla (tai käytössä) oleva tourinki-mutterpyörä
- uudet tai varmasti vettäpitävät ajosaappaat
- kartta (ei välttämätön)
- vähän evästä
- lomapäivä (1)
- toinen kerhojäsen (juttukaveriksi, jos ei ole muuta tekemistä, esim. sadepäivinä)

Ja tarina alkaa.....

HurreMc:n jäsen Sirmaveepee tuumaili pari viikkoa sitten, jotta kun vasta syyskuussa järjestettävään yhtyktyi VI:een on vielä niin pitkä tovi aikaa ja kun ei ole tulevana viikonloppuna oikein tekemistä niin olisikohan kerhon jäsen OulaKeio lähdössä rasvanhakureissulle Haaparandaan. No olihan se. Sovittiin, jotta lähettä perjantaina suoraan töistä Turun laivalle. Laiva lähtisi klo 21.15 ja Stuckholmaan saavutettiin lauantaina aamulla klo 06.30. Stuckholmasta ajaisimme E4N:ää ylös niin kauan, että olisimme Uppsalassa. Siitä sitten vielä vähäsen, niin pääsisimme Gävleen. Kartan mukaan Gävlen jälkeen kannat-

taa ottaa vasemmalle, niin pääsee ihan kohta Östersundiin. Sieltä voi edelleen ohjastaa Åren kautta Tronheimiin. Trondheimissa voisimme olla meren rannalla yötä. Sunnuntaina aamuvarhaisella voisimme rauhassa kurvailla mutkateitä Steinkjerin läpi Mo:hon ja siitä Salfjelletin mukavaa kuumaisemaa Junkerdaliin, josta pääsisimmekin lupsakkaasti Arjeblogin ja Arvidsjaurin kautta, siisi pikkusen vielä kun malttais istuskella, Bodenin läpi Haaparannan PRIX:iin josta saisi ne Lätt Och Lagom:it ostettua. No näihän myö sitten tehtiinkin.

Lauantai aamulla Tukholmassa oli pilvistä ja sateista. Tuumattiin jotta kyllä se aurinkokin alkaisi paistamaan, jos ei heti, niin viimeistään Uppsalassa. No, ei alkanut. Vettä tuli taivaan täydeltä. No sitten Gävlessä tuumailtiin, jotta kyllä se sade loppuu viimeistään Östersundissa. No, ei se sitten loppunut. Åressa, edellä ajavan OulaKeion sumupilvessä kävi mielessä, että oli se hyvä kun otin matkaan aivan uutukaiset Alpine Starin gore-tex kengät.

Trondheimissä iltasella tuumailin pisaroiden paukkeessa, jotta mitähän sitä tekisi 10 vuotta vanhoilla Diadoran ajosaappailla jotka pitävät vettä noin 58 kilometriä. Sunnuntai aamuna kuuntelin, miksi mökin katolla ei enää rapissut. Arvasin, jotta nyt se sade lopultakin oli loppunut. Arvasin väärin. Jatkoimme ylös. Mosjöenin kieppeillä ajopukuni käsivarret alkoivat vuotaa. Rukan ajopukuni, joka oli 15 vuot-

ta vanha, mutta joka ei koskaan aiemmin ollut vuotanut pisaraakaan, ei vähän eikä mistään. Mo:n tienoilla sade hiljeni hiukan. Olin varma, jotta viimeistään Saltfjelletillä loppuisi sadepilvet. No, arvaatte varmaan loppuiko. Sunnuntai illalla majoitauduimme p-platsin hienolla järvenrannalla olevaan erämökkiin. Teimme tulet takkaan ja levitimme makuualuset. Ohuet tennissukkani olivat aivan kuivat. Maanantai aamulla ei jostain syystä satanut. Pakkasimme vermeet pöyrien päälle ja lähdimme kohti Arjeblogia. Visiirin läpi ei nähnyt mitään, kun vettä tuli jälleen. Ihan

oli kotoinen olo. Haaparannassa kävimme ostamassa margariinit ja muut levitteet ja kuinkas ollakkaan, nyt ei satanut. Siis ei enää sadetta? Ajoimme Haaparannasta Jyväskylään lähes ilman pienintäkään sadekuuroa. Mutteripyöräni sammutin kotipihassani noin klo 19.15. OulaKeio jatkoi vielä kotiinsa Keuruulle. Illalla mietin nukkumaan mennessäni, jotta mitä tekisin ajopuvullani joka pitää vettä vain 11/2-päivää.

**Sadeajoterveisin:
BA-686 ja Pekka Kukkonen**

PÄRINÄÄ JA PAUKETTA - MOOTTORIPYÖRIÄ 50-LUVULTA

Vapriikissa
17.6.2004 - 10.4.2005

Pärinä ja pauketta - Moottoripyöriä 50-luvulta esittelee muistorikkainta ja murroksellisinta vuosikymmentä suomalaisen moottoripyöräilyn historiassa. Tuolloin maaseudun kulkuvälineestä tuli kaupunkien harrastus ja pahamaineinen kortteliralli sai alkunsa. Pärinäpojat ja surinasussut edustivat uudenlaista nuorisokulttuuria. Maaseudun rospuuttoteilla moottoripyörä säilytti paikkansa edullisena kulkuvälineenä, jolla töihin päristeltiin ja pompolettiin niin kesät kuin talvet.

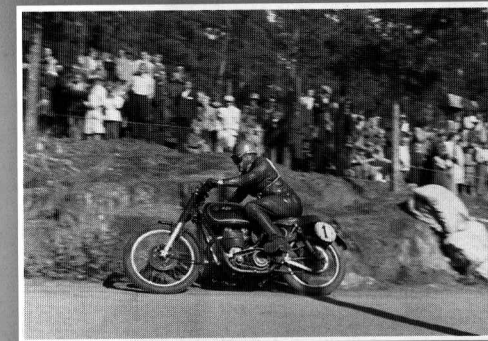
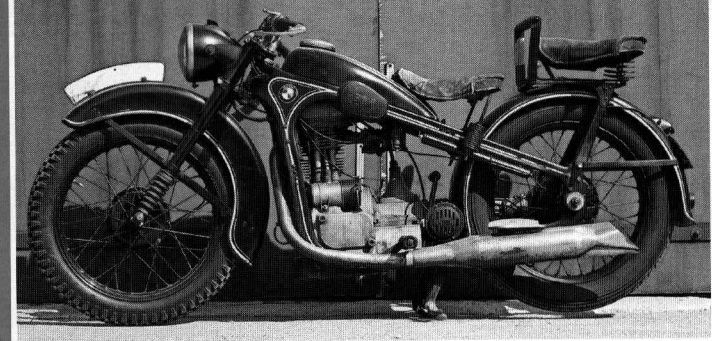
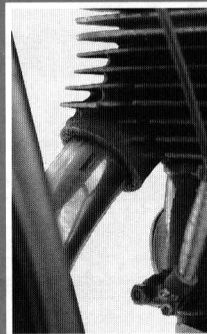
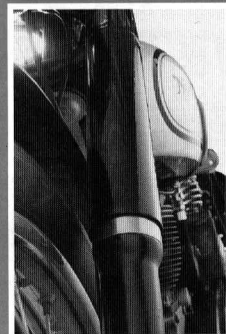
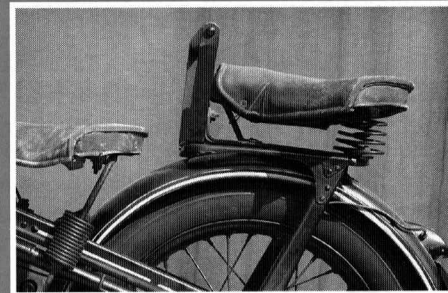


jatkuu seur. sivulle

Jawan vuosikymmen

Vapriikin näyttelyssä on esillä viitisenkymmentä pyörää. Merkeistä edustetuin on Jawa, mutta mukana on myös runsaasti brittipyöriä Arielista Nortoniin, saksalaisia kuten AWO ja BMW sekä muita merkkejä ympäri Eurooppaa. Pääosa moottoripyöristä on saatu lainaksi pirkanmaalaisilta harrastajilta, mutta kymmenkunta pyörää tulee muualta Suomesta, Helsingin seudulta, Uusikaarlepyystä ja Kotkasta. Vallinnut tuontisäännöstely vaikutti moottoripyörämerkkien kirjoon. Sodan jälkeinen itäblokin kanssa käyty bilateraali-kauppa antoi itäpyörille hyvän kilpailuase- man, ja erityisesti tsekkiläisestä Jawasta tuli huippusuositettu. Halpa hinta ja edistyk- sellinen rakenne ja tekniikka nostivat sen myyntitilastojen kärkeen ympäri Länsi-Eu- rooppaa. Jawan arvioidaan olleen tekni- sestä kymmenen vuotta edellä muita val- mistajia. Ennen toista maailmansotaa moottoripyörän käyttötarkoitus ei mää- rännyt moottori- ja runkotyyppiä. Ratkai- sevaa oli kuljetuskyky ja sivuvaunun käyt- töön tarpeeksi vahva voimainlähde. 1950- luvulla moottoripyöriin ilmestyivät sota- koneisiin kehitetty tekniikka ja kevytme- talliosat ja sarjatuotanto alkoi. Moottori- tehojen kasvaessa rungon malli pidentyi ja madaltui. Samalla huippunopeudet hyp- päisivät kolminumeroisiksi.

Tuotannon ja tekniikan kehityksen seu- rauksena moottoripyörien käyttötarkoi- tus alkoi määritellä suunnittelun ja val- mistuksen ehtoja. Uutuutena tulivat off- road -käyttöön valmistetut kisapyörät, ra- takisapyörät ja toisaalta taloudelliset käyt- töpyörät. Näyttely luo myös katsauksen 50-lukulaiseen ajo- ja suojaruustukseen sekä moottoripyöräilyä koskevaan lain- säädäntöön.



Rautalankaa ja omenalimonadia

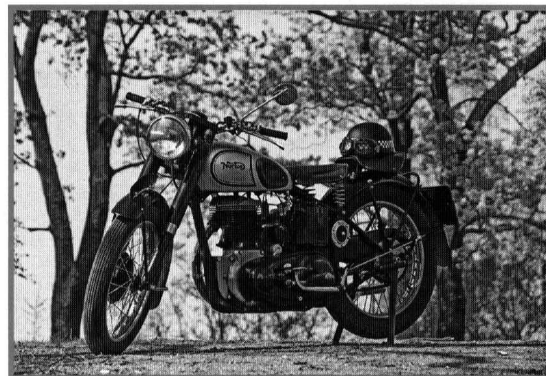
Sodan jälkeen alkoi myös uudenlaisen nuorisokulttuurin kausi. Moottoripyöristä tuli kaupunkilais- nuorten huvitteluväline ja pärinäpojat kerääntyivät iltaisin ajamaan kortteli- rallia. Elokuviissa Marlon Brando teki moottoripyöristä muodikkaan. Kios- keilta ostettiin Coca-Colaa tai Pyyni- kin Panimon omenalimonadia ja Mal- lasjuoman pilsneriä. Alkoi nuoriso- kapinan aika.

Vaikka vanhempi väki kauhisteli öistä moottoripärinä kaupungilla ja nuorison kokoontumisia kioskeille, oli eurooppalainen moottorimuoti mel- ko kilttiä verrattuna Amerikan mal- liin.

Rata-ajojen kulta-aikaa

Oman osastonsa näyttelyssä saa kan- sallisesti merkittävä kilpailutoiminta. Suurimmissa kaupungeissa järjestetyt moottorikilpailut muodostuivat 1950- luvulla aikansa massatapahtumiksi, jot- ka vetivät radan varrelle kymmentu- hatpäisiä katsojajoukkoja. Näyttelyssä ovat esiteltynä tamperelaisittain perinteikkäät Pyynikin ajot ja Etelä- puiston maarata- ja speedwayajot.

Näyttelyyn liittyy luontosarja, joka



pidetään syksyllä Vapriikissa. Aiheina ovat moottoripyörien historia, 50-luvun nuorisokulttuuri ja Pyynikin ajot. Tarkemmat tiedot ovat myöhemmin saatavilla osoitteessa:

www.tampere.fi/vapriikki/ajankohtaista/tapahtuu

Tähtitalvikki Poikajärvi



◆ Teksti: Anne Puuska ◆ Kuvat: Mika Sivula

LINNAREISSU - upea alku kesälle!



Savonlinnan Motoristit järjestivät yhdeksännen Linnareissun taas tyylillä 21.–23.5. Varparannassa, toimintakeskus Willanutussa. Ajankohta kokoontumiselle on sangen varhainen ja edellisillä kerroilla on rallivieraiden niskaan tullut sekä vettä, lunta että rakeita. Nytkin sää oli kylmä ja vettä satoi matkan varrella siellä täällä, mutta matkanteko kannatti silti.

Jo se, että Savonlinnan seudun maisemat ovat niin upeita, nostatti tunnelmaa kypärässä päämäärän lähetessä. Ilta-auringon sävyttämät keväiset järvimaisemat ovat näyymiä parhaasta päästä.

Perille saavuttuamme vastaanotti portilla Ranni meidät taas ystävällisesti tuttu lippis päässään ja yllään Tampere-paita - luonnollisesti, kun kerran Savonlinnassa oltiin.

Ennen vanhaan hoitolakäytössä ollut Willanuttu tarjoaa rallivieraille lämpimät ja siistit majapaikat. Huoneita on valittavissa kahden hengen huoneista aina kahdeksan hengen isoihin kammareihin. Lisäksi löytyy aittamajoitusta ja karaistuneille mahdollisuus telttailuun. Suihkuja ja vessoja on riittävästi.

Jo perjantai-iltana oli tulijoille tarjolla maukasta kinkkukiusausta lisukkeineen. Koko rallin aikana ateriat ja aamiaiset olivat runsaita ja maukkaita, eikä santsaamista karsastettu ollenkaan. Ahkeran keittiöväen ansiosta ei kokoontumisajovieraan tarvinnut kuljeskella nälissään.

Alueella oli erillinen juhlateltta, josta löytyi virvokkeita moneen makuun ja pikku-suolaista välipalan nälkään. Molempina iltoina paikalla esiintyi reipasotteinen ränttätanttä-bändi luomassa oikeaoppista rallitunnelmaa. Ja kun väki innostui joraamaan, järjestäjät huomauttivat, että pöydillä tanssiminen on jopa suotavaa, jossain määrin jopa pakollista. Eipä moista joka paikassa kuule!

Koko tapahtuman kruunasi lauantaina järjestetty sisävesiristeily. Ralliväki pakkautui linja-autoon, joka vei upean tsaarin-



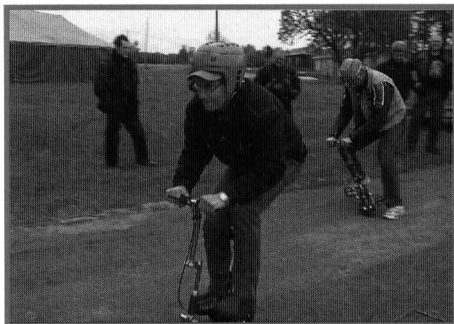
Bänditeltalla oli iloista väkeä ja tunnelma katossa.)

aikaisen pitsikartanon, Rauhanlinnan pihaan. Kartanon laiturista astuttiin laivaan, jossa oli myös huikeat ja meikäläisittäin ylellisetkin ravintolapalvelut. Laiva kierrätti meidät jyhkeään Olavinlinnan ympäri kaupungin rantoja tiirailemaan. Matka jatkui historiallisen Laitaatsalmen telakka-alueen kautta takaisin Rauhanlinnan rantaan. Savonlinnalaiset näyttivät ralliväelle parasta, mitä kotiseudullaan on: kevään Saimaan! Edes pilvinen sää ei häirinnyt innostunutta risteilyväkeä.

Risteilylle osallistuttiin useassa eri porukassa, joten ne, jotka halusivat mennä ottamaan pyörästään mittaa, ehtivät sen hyvin tehdä. Rallin tarjonnassa

oli nimittäin myös nopeusmittaus halukkaille. Tulokset ovat nähtävissä Savonlinnan Motoristien kotisivuilla osoitteessa <http://www.finnbike.com/samo/nopeusmittaus2004.htm>.

Lauantaina iltapäivällä ohjelmassa oli huopaisia ja kekseliäitä kilpailuja leikkimielisille.



Edes pilvinen sää ei tehnyt kipeää, kun katsottiin kauneinta Saimaata laivan kannelta.

Ja vaikka alueella olevat saunat olivat koko ajan käytössä, oli lisäksi järjestetty vielä kuljetus tasatunnein läheisen oppilaitoksen ranta- ja savusaunalle. Savusaunan lämmitämiseen menee koko päivä ja erinomaisen saunottajamme Juha harmittelikin, kun joku oli kaatanut ajattelemattomasti ämpäriä vettä savusaunan kiukaaseen, joten sieltä kuului kaiken vaivannäön jälkeen vain

pihinää. Odottelimme jonkun aikaa kiukaan elpymistä tavallisen saunan puolella ja kyllähän me lopulta savusaunan lölytkin saimme. Aikaa tuhraantui sen verran, ettemme ehtineet yhteiskuljetukseen mukaan, mutta Juhapa ystävälli-

sesti ystävällisesti kuljetti meidät takaisin rallipaikalle omalla autollaan. Kiitokset Juhalle lölyistä ja kyydistä!

Savonlinnalaiset olivat nähneet paljon vaivaa järjestäessään risteilyn ja kuljetuksia sinne tänne normaalin ralliohjelman lisäksi. Lopputulos olikin vöyrään kiitoksen ja hatunnoston arvoinen. Ja kun kaikki tämä yöpymisineen maksoi 34 euroa/vieras, niin tuli mieleen, että tästä pitää kertoa muillekin. Mitähän mahtaa olla odotettavissa vuoden päästä, kun on vuorossa 10. Linnareissu? Kannattaa lähteä katsomaan, vaikka lumisateessa.

Tarjolla oli monenmoista kisailua lauantaipäivän ratoksi.

69 SHOP HINNASTO

POOLOPAITA	24,00 €
COLLEGE	20,00 €
T-PAITA	12,00 €
BUFFIT	13,00 €
RUKAKUKSA	16,00 €
SNAPSIKUKSA	9,00 €
LIPPIS	10,00 €
MOTORISTIKANSIO	5,50 €
KANGASMERKKI	3,50 €
LINSSITARRA	2,00 €
ISO TARRA	1,00 €
PIENI TARRA	0,50 €
POSTIKORTTI	1,00 €
PYÖRÄMERKKI	18,50 €
PERUSLAATTA	8,50 €
KONTIOSTARA -LAATTA	13,00 €
VUOSILAATAT	2,50 €
AVAINNAUHA	6,00 €
RINTANEULA	6,00 €
SOLMIONEULA	9,00 €
EUROLASKIN	6,50 €
SUOMEN KARTTA	10,00 €
MOOTTORIPYÖRÄT CLASSIC	25,00 €
ROADRACE	20,00 €
SUPERBIKE	20,00 €
CUSTOM	15,00 €
MOTOCROSS	15,00 €
SPRAY ÖLJYT	5,00 €

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.fi