

M

175

## Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna Timo Talvitielle
  2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti Timo Talvitielle
  3. Tee ilmoituksesi kerhon kotisivuilla WWW:ssä
  4. Muista mainita jäsennumerosi, sen saat vaikkapa tämän lehden osoitelemasta 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**Timo Talvitie****Pohjolantie 20 A 5  
04230 Kerava**

# TULEVIA TAPAHTUMIA

<b>Motoristi Survival 2</b>	4-5.6.2005	Tampereen Poliisikoulu. Lisätiedot <a href="http://www.motoristisurvival.fi">http://www.motoristisurvival.fi</a>
<b>K18</b>	10-12.6.2005	Pornainen, Isojärven leirimaja. Osallistumismaksu 15 €. Tiedustelut Kaisa Järvinen, <a href="mailto:kaisa.jarvinen@mp69.fi">kaisa.jarvinen@mp69.fi</a> , puh. 040 756 5535.
<b>Akkaralli</b>	10-12.6.2005	Hamina. Sisämajoitusmahdollisuus. Ilmoittautumiset 29.5. mennessä Tarja Rautamies <a href="mailto:tarja.rautamies@gmail.com">tarja.rautamies@gmail.com</a> puh. 050-3210510.
<b>Jumbo Run</b>	17.6. - 19.6.2005	Maarianhamina. Lisätiedot kerhon nettisivulta.
<b>Kontioralli</b>	1. - 3.7.2005	Kontrolli Neste Ristiina, Kouvolaantie 5-7, 52420 Pellosniemi. Järjestäjä Road Runners Kouvola ry. Lisätiedot <a href="http://www.kontioralli.fi">http://www.kontioralli.fi</a>
<b>Mp-suunnistus</b>	20.- 21.8.2005	
<b>XII Eestin Etappiajo</b>	26. - 28.8.2005	
<b>Sivuvaunujen Syyskokoontuminen</b>	23. - 25.9.2005	Sysmä

# Motoristi

Nro 2 Toukokuu 2005. 35. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.

Ilmestyy helmi-, touko, elo- ja marraskuussa.

Painopaikka: Esa Print, Tampere 2005

Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen

Postitus: Postlink Oy Tampost

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

Kannen kuva: Puheenjohtajamme Päivi Sopanen hakee ajoasentoa kouluttajan pyörän päällä Juupajoella huhtikuussa 2005.

## HALLITUS

### Puheenjohtaja

Päivi Sopanen  
Ahkionkatu 16 B 8  
33580 TAMPERE  
Puh: 040 573 3198 (matka)  
Email: [paivi.sopanen@mp69.fi](mailto:paivi.sopanen@mp69.fi)

### Sihteeri

Eija Partanen  
Ankkurikatu 8 E  
06100 PORVOO  
Puh: 040 529 7988 (matka)  
Email: [eija.partanen@mp69.fi](mailto:eija.partanen@mp69.fi)

### Kassanhoitaja

Riitta Ahlsten  
Koelentäjänkatu 19  
33900 Tampere  
Puh: 050 586 5221 (matka)  
Email: [riitta.ahlsten@mp69.fi](mailto:riitta.ahlsten@mp69.fi)

### Kerhoisäntä

Tuomas Keski-Korsu  
Saramäentie 31 E 34  
20300 TURKU  
Puh: 0400 862 015  
Email: [tuomas.keski-korsu@mp69.fi](mailto:tuomas.keski-korsu@mp69.fi)

### Päätöimittaja

Veijo Änäkäinen  
Nikinväylä 9 D 16  
33580 Tampere  
Puh: 040 709 2703 (matka)  
Email: [veijo.anakainen@mp69.fi](mailto:veijo.anakainen@mp69.fi)

### Kansainvälisistä asioista vastaava:

Antti Korttesuo  
Juupavaarantie 303  
35530 LYLÄ  
Puh: 044 588 6969 (matka)  
Email: [antti.korttesuo@mp69.fi](mailto:antti.korttesuo@mp69.fi)

### Koulutusvastaava

Markku Ahlsten  
Koelentäjänkatu 19  
33900 TAMPERE  
Puh: 050 67 155 (matka)  
Email: [markku.ahlsten@mp69.fi](mailto:markku.ahlsten@mp69.fi)

### Nuorisovastaava

Kaisa Järvinen  
Nalkkilantie 102  
07500 Askola  
Puh: 040 756 5535 (matka)  
Email: [kaisa.jarvinen@mp69.fi](mailto:kaisa.jarvinen@mp69.fi)

### Jäsenkirjuri

Timo Talvitie  
Pohjolantie 20 A 5  
04230 Kerava  
Puh: 050 61 007 (matka)  
Email: [timo.talvitie@mp69.fi](mailto:timo.talvitie@mp69.fi)

### www-vastaava

Janne Reinola  
Junailijankatu 1 B 13  
33700 TAMPERE  
Puh: 040 554 2994 (matka)  
Email: [janne.reinola@mp69.fi](mailto:janne.reinola@mp69.fi)

### Kerhotavaravastaava

Asko Vesinen  
Kivalterintie 22 A 12  
00640 HELSINKI  
Puh: 041 469 8269 (matka)  
Fax: (09) 752 71327 (työ)  
Email: [asko.vesinen@mp69.fi](mailto:asko.vesinen@mp69.fi)

## MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

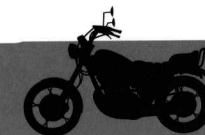
Osoite: PL 769, 33101 TAMPERE

Jäsenmaksutili: Nordea Tampere-Hervanta 224318-12479

<http://www.mp69.fi>  
[mp69@mp69.fi](mailto:mp69@mp69.fi)







## Hyvää alkanutta kesä-kautta 2005!



Jäsenmaksunsa maksaneille on tullut tämän lehden mukana jäsenkortti. Onneksi olkoon ja kiitos koko kerhon puolesta siitä, että haluat pysyä kuvi-oissa mukana. Teille on tiedossa ensi tammikuussa aivan uusi tapahtuma! Karhukirjeeseen reagoiville jäsenille lähetämme jäsenkortin erillisenä postitukseksi ennen Kontiota. Lähetyspäivä menee hyvin lähelle heinäkuun alkua, jotta ehdimme keräillä mahdollisimman monta samaan postitukseen. Elokuussa sitten koittaa se päivä, jolloin maksamattomat jäsenet eivät enää saa elokuun tuhtia lukupakettia – Motoristia.

Kerhon hallituksen kokous pidettiin huhtikuussa poikkeuksellisesti erittäin tiiviinä istuntona. Käsittelimme ajankohtaiset kassa-asiat. Tiesittekö muuten, että tapahtumakalenterin julkaisu-oikeudet maksavat 200,00 euroa. Toivottavasti siitä on tänäkin vuonna hyötyä koko rahan edestä.

Verottaja on kiinnostunut kurssitarjonnastamme. Viimeisessä valmistuneessa verotuksessa koulutustoiminta tuotti voittoa 40,00 euroa. Kaille avoin koulutus on verottajan näkemyksen mukaan liiketoimintaa. Koulutus on yleissivistävää harrastus-

toimintaa, jos koulutusta annetaan vain kerhon jäsenille. Tällä hetkellä jäsenet saavat kurssinsa hieman edullisemmin kuin muut motoristit. Jatkossa muiden motoristien korkeampi kurssihinta sisältää myös kerhon jäsenmaksun kyseiselle ajokaudelle. Tämä valitettavasti rajoittaa jonkin verran vannoutuneiden vapaiden motoristien elämää. Olemme pahoillamme, mutta verokarhun karjaisu vetää meidät hyvin nöyriksi.

Kouluttajat ja hallitus yhdistivät voimansa Juupajoella. Pidimme ideariihen, jossa pyrimme nostamaan esille kerhon hyvät ja huonot puolet sekä parannusehdotuksia. Hyvinä asioina nähtiin Motoristi, koulutuksen taso ja sen jatkuva kehittyminen, laaja jäsenistö, monipuolinen tapahtumakalenteri sekä pitkä ja opettavainen historia. Yksi hyvä asia on myös se, että tapahtumiemme taso on onnistuttu pitämään melko korkeana. Pääsääntöisesti kotoa lähtiessään tietää, millaiseen tapahtumaan

on menossa eikä suurempiin yllätyksiin tarvitse varautua.

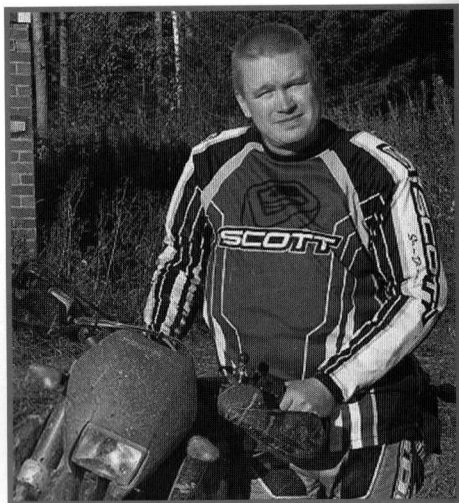
Kehittämistarvetta nähtiin ennen muuta tiedonkulun parantamisessa. Hallitus haluaisi enemmän kuulla siitä, mitä kentällä tapahtuu. Entä miten hallitus saisi viestinsä perille nopeasti mm. tapahtumien aikatauluihin liittyvien muutosten yhteydessä. Toinen haaste on se, miten löytää omalta paikkakunnaltaan toiset 69:n jäsenet. Pyrimme löytämään ihmisen, joka käynnistäisi alueelliset kuukausiajot kesälle 2006. Olisitko se teillä päin juuri sinä? Kolmas haaste on Suomen pitkä talvi. Tähän kolmanteen tartuimme heti. Tammikuussa 2006 järjestämme matkan Tukholman mp-messuille. Kellonajat, hinnat ja muut yksityiskohdat selviävät saamiemme tarjousten vertailun jälkeen.

*Kypärä päähän ja menoksi!*

**terv. Päivi**

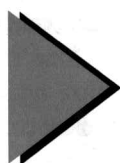
# Päätoimittajan terveiset

Kiitos – vonkaamiseni on tuottanut tu-  
lost! Tämän lehden materiaalista ei ole  
ollut puutetta, joudun jättämään osan ju-  
tuista seuraaviin lehtiin. Mieluummin näin  
päin kuin tyhjiä sivuja. Osallistuin huhti-  
kuisena viikonloppuna Juupajoella yhdes-  
sä hallituksen ja kouluttajien kanssa poh-  
timaan mitä hyvää, huonoa ja kehitettävää  
kerhossa on. Motoristi Survival -kursseil-  
takin tutussa tuplatiimityöskentelyn lop-  
putuloksena löytyi kerhoa koossa pitävä  
selkäranka, se koostuu kolmesta osa-alue-  
esta: kerhotapahtumat, koulutus ja Mo-  
toristi-lehti. Minut on valittu paljon var-  
tijaksi. Kun nyt tämä neljän lehden tak-  
tiikka on puolivälissä, niin oma kokemuk-  
seni on se, että lehti saisi ilmestyä useam-  
min. Tulen ehdottamaan paluuta kuuteen  
vuosittaiseen numeroon seuraavassa  
vuosikokouksessa. Tällä neljän numeron  
taktiikalla halusin herätellä teitä huoma-  
maan lehden merkityksen odotettuna lu-  
kupakettina, teidän on kuitenkin jatkos-  
sakin kannettava vastuu juttujen riittävy-



destä. Käyttäkään myös mahdollisuus  
osallistua keskusteluun MP69:n internet-  
keskustelufoorumissa, osoite on  
<http://www.mp69.fi/keskustelu>.

Veijo



Elokuun  
Motoristin  
aineistopäivä on

# 19.7.



## KUTSU

### ilta-ajelulle 22.8.2005

Seija ja Heikki Uotila  
kutsuu 69:n motoristit ilta-ajelulle  
maanantaina 22.8 Pukkilaan.

Tarjoamme kahvit ja pientä purtavaa.

Paikka on sama kuin viime vuonna, Porvoontie 195.

Ajo-ohje: Helsingin suunnasta Lahden moottoritiltä Mäntsälä E-liittymä  
tielle nro 55 itään. Pukkilan risteys tielle nro 162 noin 13 km,  
Askolan risteyksessä opaste tielle nro 1635 (Porvoontie) noin 2 km, mökkiä  
vastapäätä iso lato. Porvoo-Monninkylä suunnasta tietä 1635 Hiidenkirnujen  
ohi, Askola-Pukkila rajalta noin 2 km opaste suoralla ennen mökkiä.

**TERVETULOA !**

Seija ja Heikki, p. 040-865 4503

## PRÄTKÄVARUSTEPUOTI VIIALASSA

**Ajovarusteet ja tarvikkeet  
METZELER- ja PIRELLI-rengaspalvelu  
sekä HONDA-huolto**

**KOKOONTUMINEN KATAFORIN PIHASSA**  
**touko-elokuu keskiviikkoisin klo 18.00-20.00**  
”ja tietty kahvit tarjotaan sekä hyviä tarjouksia”

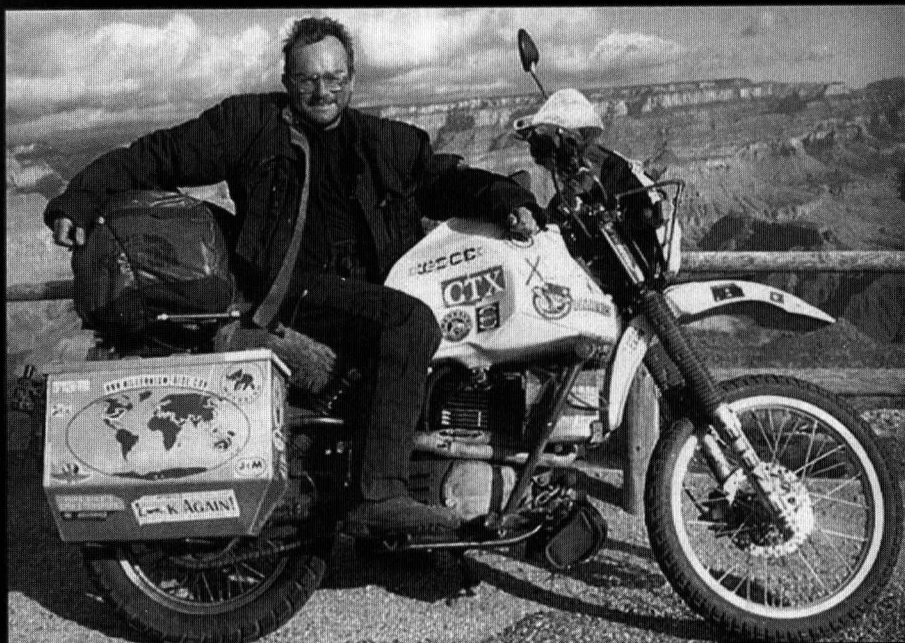
# KATAFORI.fi

Keskuskatu 2, 37830 Viiala p.03-5435889 av. ark.10-17.30 la.10-13

***www.katafori.fi***



in memory of  
**SIMON MILWARD**  
1965 - 2005



'In Simon we lost a dear friend, and a very inspiring person. He died following his heart. A pioneer in the fight for riders' rights, he managed to combine his wish to ride around the globe and contribute to the struggle against human suffering. He did that in a way only Simon could. We will remember him as a man with a good heart.'

Kees Meijer  
FEMA President

The Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA) regrets to announce that it's former General Secretary Simon Milward passed away following a road accident on the 4th of march 2005 near the city of Kayes in Mali (Africa). Simon was forty years old.

Simon Charles Milward was born on the 28th of january 1965 in Strete, South Devon, United Kingdom.

In 1989 Simon quit as quality control manager with a leading British reprographic printing company to concentrate on something he believed in and where he thought he could do something useful. Simon started a fulltime career working for the interests of motorcyclists with the Motorcycle Action Group United Kingdom.

In 1992 Simon established the Brussels headquarters of the Federation of European Motorcyclists (FEM) in Brussels and became FEM's General Secretary. Finding his way through the EU maze he started co-ordinating efforts towards specific legislative targets. This resulted in bikers being among the first citizens to benefit from the democratic changes of the Maastricht Treaty and due to Simon's never ending work, FEM became a well-known and effective lobby group in the EU institutions. In 1998 FEM merged with the EMA (the European Motorcyclists Association) to form the Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA). Simon Milward became FEMA's General Secretary. Affiliated to FEMA today are 22 national riders rights organisations from 18 European countries.

On january 1st 2000 Simon left Europe to fulfil a lifelong dream: to ride his handmade motorcycle around the world on a humanitarian mission. His journey was supposed to last for 18 months, but it turned into a five year long odyssey. Simon was expected to arrive back in the UK around october 2005.

With the passing away of Simon Milward, the European motorcycle community has lost a true rider and a pioneer in the riders' rights movement. Simon always inspired those who have had the honour and the privilege to work with him and we will never forget him. We have lost a friend.

Our thoughts are with Simon's family and friends.



Arvonnan suorittivat Kaisa Järvinen ja Asko Vesinen,  
valvojana ylikonstaapeli Pekka Junikka.

## Messuarvonta

MP 2005 moottoripyöränäyttelyssä kerhoon liittyneiden kesken arvottiin Motoristi Survival -koulutusviikonloppu Tampereen poliisikoululla.

*Arvonnan voitti  
Koivisto Kari Tampereelta - paljon onnea!*

Arvonnan virallisena valvojana toimi  
ylikonstaapeli Pekka Junikka.



## Korpikontio 2005

### 39. KONTIO 1.-3.7.2005

Kontrolli avoinna Ristiinan Nesteellä  
(vt15 ja vt13 risteys)  
1.7.2005 klo.10.00 - 2.7.2005 klo.18.00.

Kontrollissa on mahdollisuus liittyä MP69:n jäseneksi.

Hinnat:	Jäsenet	Muut
Ennakkoon:	24 €	27 €
Kontrollissa:	28 €	31 €
	Alle 12v. ilmaiseksi	

Ennakkomaksut tulee olla järjestäjän tilillä 28.6. mennessä.  
Hinta sisältää: aamiainen la+su, lounas lauantaina, tarra,  
telttapaikka ja perinteistä Kontio-ohjelmaa.

**HUOM!** Korpikontio = Majoitus teltoissa,  
ei sisämajoitusta saatavilla.

Lisätietoja osoitteessa <http://www.kontioralli.fi>



# KOULUTUS- NURKKA

Kevät on koulutuksen aikaa. Tänä keväänä Survival-kursseja on kaksi koko viikonlopun kurssia, sekä kaksi Survival Daya. Survival Dayn pitopaikkana kokeillaan nyt Nokian Renkaiden ajoharjoittelurataa, missä aikaisemmin on pidetty Nokian Renkaiden henkilökunnan kursseja. Rata on hieno, mutta sisäopetustiloja siellä ei ole. Siksi se ei sovellu koko viikonlopun kurssin pitopaikaksi. Muutama Survival Day on tilattu myös kerhomme ulkopuolelle.

Ollakseen iskussa, kouluttajamme poistivat omasta ajostaan ja havaintojen teostaan ruostetta juuri samaisella Nokian Renkaiden radalla 17.4. Paikalla oli noin tusina kouluttajaa. Viikkoa myöhemmin oli hallituksen jäsenillä tilaisuus toimia kouluttajille mallioppilana Korkeakoskella hallituksen kokouksen yhteydessä.

Viime Koulutusnurkassa kuulutimme kouluttajia lisää mukaan toimintaan. Saimme täksi kevääksi vahvistusta kaksi 'sappattivapaata' pitänyttä aikaisemminkin MP69 kurssilla toiminutta kouluttajaa ja yhden uuden, SMOKin testit läpäisseen kouluttajan. Kyllä nyt taas jaksetaan!

Teimme tiedusteluja vakuutusyhtiöille kaskovakuutusten voimassaoloehdoista kursseillamme. Pohjantähti ja If rinnastaa kurssimme rata-ajoharjoitteluun, ja vakuutusehdot ovat sen mukaisesti voimassa, mitä vakuutusehdoissa sanotaan rata-ajoharjoittelusta. Eivät kuulemma halua

lähteä luokittelemaan eri kursseja ja koulutuksia etukäteen. Pohjolalla ja Tapiolalla on kursseillamme kasko voimassa ilman poikkeuksia. Fennia ja Lähivakuutus saattavat tarvita kouluttajiemme selvityksen mahdollisista kolhuista, mutta käytännössä jos kurssilla ei ole tehty mitään päättöntä täysin kouluttajien ohjeiden vastaisesti, kasko on normaalisti voimassa.

Tätä kirjoittaessa minulla ei ollut käsillä aivan kaikkia vastauskirjeitä.

Koulutusvastaavamme lupasi päivittää tämän lehden ilmestymiseen mennessä vakuutusyhtiöiden vastaukset nettiin osoitteeseen [www.motoristisurvival.fi](http://www.motoristisurvival.fi).

Kouluttajien talvitapaamisten yksi kouluttautumisteema on ollut alan kirjallisuuden läpikäynti ja kirjallisuusreferaatit eli jonkun kouluttajan lukeman kirjan ja sen sisällön esittely.

Loppuvuodesta ilmestynyt Mikko Paason kirja Moottoripyöräilyn riskienhallinta pääsi kouluttaja Wellun analysoitavaksi. Paason ensimmäinen kirja Ajamisen nautinto ilmestyi vuonna 2001 ja se oli eräänlainen johdanto moottoripyöräharrastuksen maailmaan. Kirja käsittelee mm. erilaisia moottoripyöräharrastusmuotoja ja moottoripyörän hankintaa sekä pyörän käsittelyn opettelua. Kummankin kirjan kustantaja on Alfamer Oy.

Nyt Paaso käsittelee moottoripyöräilyn riskejä ja keinoja, joilla riskejä voidaan hallita. Kirjan taustalla ja eräänlaisena punaisena lankana on se, etteivät onnetto-

muudet vain "satu", vaan lähes aina ne ovat monien tapahtumien summa. Tällöin on tärkeää ja opettavaista analysoida erilaisten onnettomuuksien todellisia syitä.

Wellun terveisten mukaan kirjan alkuosassa esitetyt yksittäiset onnettomuustapaukset ovat hyvin havainnollisia. Konkreettisuus lisääntyy valokuvien käytön kautta ja myös Paason valitsema kirjoitustyyli tarkastella tapahtumaa ja motoristia myös yksityiselämän puolelta lisää todenmukaisuutta ja asettaa lukijan lähes onnettomuuspyörän satulaan.

Tekniikan Maailmassa 5/2005 Raimo Haapaniemi on arvioinut Paason kirjaa ja hänen mukaansa kirjassa on paljon tärkeitä asioita jos kohta hän epäilee, että kirjan teossa olisi tullut kiire tai pula kir-

joitetusta tekstistä ja että tämän vuoksi kuvien kokoa olisi kasvatettu.

Mielestäni kirjassa on erinomaisen paljon hyvää jos kohta eri luvut ja niitten sivumäärät sekä käsittelyn syvyys tai pinnallisuus eivät aina ole loogiset ja ns. balanssissa. Kirja tuntuu osin artikkelikoelmalta, ei johdonmukaiselta kirjalta jossa on selvä alku ja loppu. Tämä ei sinänsä tee kirjasta kuitenkaan hyödyttömiä motoristeille. Tuskin Paaso kirjaansa on tarkoittanutkaan Nobelin kirjallisuuspalkintokisaan...

Wellu pystyi löytämään kirjasta monia ehkä kyseenalaisiakin väittämiä.

Tällaisten seikkojen läpikäynti kouluttajien kesken on hyvin arvokasta paitsi heille itselleen myös tuleville Survival-osallistujille. Moottoripyörän käsittelyyn

Pitkän linjan kouluttajamme Risto Kaivola neuvoo Päivi Sopaselle ajo-otteita.



ja liikennöintiin on liitetty monia vaikeaselkoisia asioita ja sellaisista on myös monenlaisia käsityksiä paitsi motoristeilla niin myös mp-kouluttajilla. Joskus näistä asioista keskustellaan ikään kuin oppisuuntariitoina ja pahimmillaan niistä saattaa tulla jopa arvovaltakysymyksiä. Sivusta seurattaessa tulee joskus jopa mieleen kysymys, että onko moottoripyörällä ajo tiedettä vai taidetta. Tai onko se kenties molempia.

Sekä Wellu että Raimo Haapaniemi pitävät Paason kirjan lukua "Rautaperse"

hyvin kiinnostavana. Pitkämata-ajojen (alin taso Saddle Sore 1000 eli tuhat kilometriä vuorokaudessa) käsittelyn ohella lukuun sisältyy hyviä valmistautumisvinkkejä pitkiin ajosuorituksiin. Varustautumisen mahdolliset puutteet ja myös väsymyksen vaikutus turvallisuuteen tuodaan selkeästi esille ja moni pitkiä etappeja ajanut tunnistaa ne helposti. On tainnut olla monta kertaa onnea matkassa kun riskitaso on noussut moninkertaiseksi tarpeettoman ahnehtimisen vuoksi.

Kirjan lopussa Paaso julistaa kymmenen käskyään motoristeille:

## 10 KÄSKYÄ

1. Opettele jarruttamaan oikein ja tehokkaasti.
2. Opettele vastaohjaus ja käytä sitä.
3. Pidä aina riittävä etäisyys edellä ajavaan.
4. Tarkkaile tien pintaa muiden edessä tapahtuvien asioiden lisäksi.
5. Jos haluat hakea rajojasi kuljettajana, tee se radalla, älä liikenteessä.
6. Jos suoritat kiihdytys- tai nopeuskokeiluja, tee se radalla tai suljetulla alueella.
7. Risteyksissä tarkkaile, että sinut on huomattu.
8. Kääntyvien ajoneuvojen, mäenharjan tai vaikkapa rakennuksen takana saattaa olla ajolinjallesi tuleva henkilö tai ajoneuvo.
9. Käytä alhaisia ajonopeuksia hirvivaroitusalueella.
10. Käytä aina täydellistä ajovarustusta.

◆ Teksti: Hannu Saari ◆ Kuvat: Ilkka Hallenberg



# Talviralli

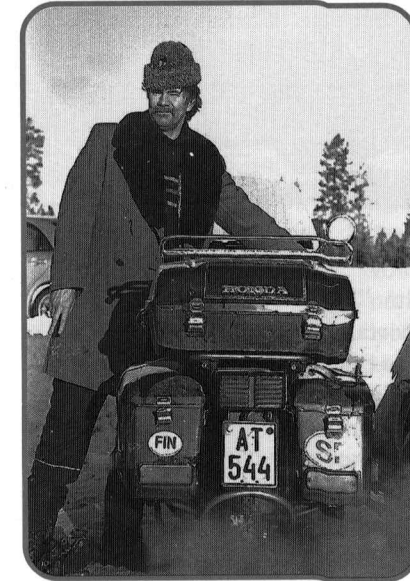


"Asukkaan Pena täällä iltaa, ois tiedossa talviaskareita teidän kerholle. Sullahan on kokemusta Talvirallista!" Vastataan puhelimeen: "Et joo... ja aika rankkojakin, mut' siitä -89 talvestakin selvittiin osallistujien aktiviteetilla ja ymmärryksellä ihan ok, mutta otetaanpahan Prätähys-kerhon kokouksessa puheeksi."

Sitten joskus yöhäissyksyllä kokoonnuttiin taasen kerhokämpälle. Ja kiitos meidän aktiiviselle jäsenkunnalle, tehtiin päätös laittaa tuulemaan. Soitin Tuomas K-K:lle: "Et' kuulepas, ei muuta kuin sana kiertämään, et' Kemorassa on teltat pystyssä 11.-13.2.2005."

Tehtiin selvä jako töiden suhteen. Jokainen, joka otti vastuun alueen hoiti sen kiittävästi, eikä siihen tarvinnut muiden puuttua. Hanna J. toimi muistina, koska meikäläisen ylivilkkaus ois sotkenut ajatukset sinne sun tänne. Tuula P. mestarikokki hoiti muonituksen (hirvenlihakeitto). Kerhon presidentti hoiti perunateaterin.

Katja H. hoiteli lupajutut. Timo R. haki kerhokrääsät, jakoi tiedotteita ja hankki sponsoreita ym. Reijo P. (presidentti) hoiti



puut, jotka eivät olleet liian pitkiä sieltä toisesta päästä ja toinenkin pää oli kuivaa. Juha V. hankki havut. Erkki H. toi teltat Tampereelta ja Hanna vei takas. Jos tekisin täyden luettelon kaikista työntekijöistä, siihen menis aikaa ja sivuja! Erillismaininta pitää kyllä antaa kaikille kerhomme naistyöntekijöillemme – kiitos!

Viimein saapui päivä tuo, joka meille testin kovan suo? Torstaina, kun olim-

me saaneet viisi telttaa pystyyn, alkoi mahoton myräkkä. Luultiin, et' ralli siirtyy naapuripitäjään, kun teltat lentävät sinne. Vetelin erämaan hongat kuitenkin suojasivat meitä pahimmalta. Perjantai-aamulla oli kusiaispesässämme täys' tohina päällä. "Hei! Kuluu prätjän ääni - saadaan ainakin yksi osallistuja. Sieltähän tulla pölyyää Siilinjärven Sisu."

Hetken kuluttua sytyttäessämme jätkänkynntilöitä tien varteen, saapuu etelän suunnalta parvi saksalaisia. Kohta tuoksuu kaminan päällä lämmin Stroh. Saksalaiset, uskolliset kävijät ja ystävämme kantavat perinteisesti kaminan ulos, ettei tule nukkuessa liian kuuma. Saapahan





sitte nukkua höpöttäviltä "kipinöiltä" rauhassa. Ja mp-kansaa virtaa aina aina vaan. Illan hämärtyessä on jo reilut 70 tosi motoristia saapunut paikalle.

Kavereita moikkaillaan. Illan edessä kerhomme huppeissa, taalakoolla tehdyissä tiloissa alkaa karaoke. Suosio on suunnaton. Talvirallilaisten "juhlapukuun" pukeutuneet osallistujat "kirvoittelevat" esiintymään. Ja tanssia totta kai juhlissa pitää olla. Tänä vuonna asiaa halpotti, kun peräti kymmenen naista oli osallistujissa. Meidän kerhon tytöt olivat myös käytettävissä, joten parketti notkui. Viimein koittaa yö ja väsyneet matkalaiset soluttautuvat teltojen lämpöisen harmoniaan. Pyörien pärinä vielä jossakin kaikka. Joku tulee yömyöhälläkin. Kipinä pelaa.

Lauantai, aamu alkaa valjeta. Ensimmäiset "keltaiset" jäljet ilmestyivät metsän laitaan. Totuushan kuitenkin oli, että meillä oli 10 sisävessaa käytössä. Siis liian yllälistä! Ajatelkaapa monia muita kokoon-tumisia! Tytöt olivat taikoneet makoisat aamupalat. Täytyy kyllä todeta, ettei sak-salaiset oikeen puurosta syttyneet. Ilmei-sesti kaunis ja suht' lämmin talvisää n. -

2...-5 astetta, houkutteli enempikin tosi motoristeja liikenteeseen. Lauantain aika-na kun ilmestyi vielä parikymmentä telt-tailijaa lisää.

Ja koko urheilleva kansa odotti kiihkeä-nä päivän urheilutapahtumia. Uusi ja to-della viehkeä talvirallilaji mäkihyppy oli ehdottomasti päivän suosituin laji. Me kerholaiset teimme jo aamutuimaan koe-laskuja uljaasti liitäen K-2 mäestä jopa yli kahden metrin pituisia kaaria? Ainahan noissa pituuksissa tulee liioteltua, mut' aika pitkästi kuitenkin hypättiin! Sitten seurasi kova kansainvälinen hiihtokilpailu. Tandemhiihdon aloittivat kova Eestin kak-sikko. He valitettavasti eksyivät eka yrit-tämällä (ratahan oli yli 200m pitkä). Kil-pailun voitti nopein ja niin edelleen?

Olipahan kisojen välillä tankkaustauko. Prätikäysläiset tehtiin oikein gourmet-annos. Salakaadettua hirvenlihaa ja kok-kien kokemus maistui sapuskassa. Alueen ympäri kiersi endurorata, jossa sai kokea vauhdin hurmaa. Mönkijäperuutuskilpailu yllätti, sillä tuntui, et' kaikki kilpailijat oli-sivat salaa harjoitelleet. Onko ollut vaka-va tietovuoto jollain taholla. Rysselin EU-

istuun tutkii asiaa ja loppulausunto saa-daan ilmeisesti Vatikaanin kardinaaleilta?

Perinteinen palkintojenjakokin oli vuo-rossa ja jaettiin palkintoja runsainmäärin. Ei mitään viileitä pyttyjä, vaan käsinveis-tettyjä moottoripyöriä. Sählasimme sen verran, että paperit, joissa on osallistujat ja voittajat, ovat jossain. Yhtä hyvä tilan-ne, kuin kotona omilla papereilla? Jos joku löytää moottoripyöriäihäisen patsaan kir-jahyllystä, olet todennäköisesti ollut Ve-telin Kemoran moottoriradan tuntumas-

sa Prätikäyskerhon tiloissa joskus talvel-la! Joku saksalaisista vei pitimmän korren ja naisten pitkämatkalaisin oli Eestin liik-ka. Suomalaisten sijoitukset ovat vielä hu-kassa. Pääasia on, etteivät Raahelaiset ol-leet tänä vuonna pitkämatkalaisimpia.

Ilta alkoi hämärtää ja teltat lämmitä. Niin myös tunnelma lämpeni kerhotilois-sa, kun eri maiden parhaimmisto aloitti karaoke-laulannan. Silläpä olis laulettu van-hat Kalevalan kaverit suohon. Tai ei nyt sentään, suothan olivat jäässä. Niinpä niin,

kaikki hyvä loppuu liian nope-aan. Oli painuttava telttoihin. Tarkkaa tietoa ei vielä ole kuka voitti kuorsauskilpailun? Sun-nuntaikin oli parempi pyöräi-lypäivä, kuin yksikään viime kesänä. Rensselit kyytiin ja kotia kohti. Haikeina katselim-me ja kuuntelimme loittone-vaa pärinän pauketta - näh-dään!

**Muuli**



# Korpikontion tunnelmia pohjoisen yössä

Alkukesän lämpimät poutapäivät olivat menetettyä luonnonvaraa, kun harkinnassa oli Kontioralliin lähtö. Matkaa arviolta 800 km. Osa-aikaisena pätkätyöläisenä vapaata oli vasta perjantaina iltapäivällä. Mutta kun ilma alkoi yllättäen hemmotella, niin nyssäkät pyörän kyytiin ja nokka Jämsän kulmilta kohti pohjoista. Itselleni eka kontioretki antoi omat mausteensa matkalle.

Nelostie on tukkoista väylää ja sitä kannattaa välttää. Viitasaarella itää kohti ja liikenne hiljeni saman tien. Iisalimesta Kajaniin päin pohjoinen alkoi näkyä ja tuntua. Etäisyydet kasvavat kutakuinkin poronkuseman verran joka taajamaan. Suomussalmen tienoilla lätkä ilmoitti poronhoitoalueesta. Ei ollut hukkatieto, kun tienvarressa aterioi porotokka. Eivät ole yhtä päättömiä tielle tölvääjiä kuin hirvet. Mutta kiva on ehtiä jarrutella ennen kohtaamista. Maisemaa ja poroja pitää oikeasti vahtia pohjoisen teillä.

Rukatunturin laella luonnontila on saanut väistyä, mutta jyrävä näkymä puhuu puolestaan. Kuusamon eteläpuolella ohi vilahtaa Kuolion tienviitta. Mitähän löytyisi ja mihin joutuisi Kuolion perukoilla? Kartasta päätellen kohtalaisen kokoinen kylätaajama. Ei liene se paremmin tunnettu kuolio uhkaamassa kyläläisiä. Selkosia ja vaaroja täällä riittää. Sitten tunturien lakia nousee taivaanrantaan. Tuntuma on juuri kuin keskellä ei mitään. Tienvarsi vain vilisee ohi. Ainoa mielenkiinnon kohde on, milloin Sallan taajama ilmestyy korven kätkestä näkösalille.

Kaarran matkaintoa täynnä Sallan keskusta. Teboililla kontrollissa tunnelma kohenee kummasti, melkein perillä, matkaa takana 760 km. Olo muutoinkin plussan puolella, vaikka matkatauot ovat olleet 10 minuutin luokkaa. Selviää, että vielä taival Naruskan kylän lähelle. Lämpöä pyörään ja pari muuta pyörää lähtee veturiksi. Vähän ylimittaista vauhtia lennetään Tenniojoen sille ja Kontion portille. Reilut 800 km. Matkavauhtina lasken, että 11 tuntia tänne riittäisi Iron Butt, kotoisemmin Rautaperse-ajon 1000 mailin selvittämiseen vuorokaudessa. Tiettyjä paikkoja hellänä, mutta elämäntavan koitosta rikkaampana. Tuo koitos lienee mukana lähiaikojen ohjelmassa.

Sateesta ei tietoaakaan perjantain menomatalla. Idässä ja pohjoisessa olikin koettu kesän ainoat hellepäivät, peräti 4 päivää Kontioon mennessä. Tie käy Venäjän rajan pinnassa. Joitakin talvia sitten Naruskan kyläläiset kärvelivät vuosisadan pakkaslukemissa, yli 50 astetta miinusta. Myllyjen tai kuskien hyttymistä noissa lämpötiloissa ei liene tarpeen pohtia.

Tunnelma Tenniojoen varressa on valmiina. Korpi täynnä pyöriä, porukat ilta-, yötauolla. Teltan kokoinen kolo korpea riittää ja unta silmään. Aamuyön sateen jälkeen selkenee ja tunnelma taas korkealla. Päivätienoo menee alueen silmäilyssä. Tuttujen porukoiden kesken riittää istuntoja. Rakennellut pyörät, kromia kiiltävät kaunottaret ovat nähtävyyksiä. Erikoisuutena mieleen vaikkapa rommi- tai viskitynnyrin näköiseksi rakennettu perävaunu. Ruokailujonoja on, mutta turhaa kiirettä ei ole. Korven kätkö korostuu, kun kännykkä pimenee, kenttätolpista ei tietoaakaan. Ehkäpä laite ihmettelee omaa hiljaisuuttaan.

Miesväen telttasauunassa kaksi kiuasta vierekkäin hoitaa homman. Joku kommentoi, että vedenheittäjästä ei ihme tarkkuutta vaadita. Jompaankumpaan kiukaaseen osuu kuitenkin. Tenniojoki virtaa vauhdilla, pyörteet voivat viedä mennessään, uinti on riskialtista. Joku käy silti jokiinnilla. Kuumelma naisten saunan liepeillä oli tasaisempi suvanto polskimiseen. Miten lie tunnelma sillä suunnalla.

Miesväen telttasauunassa kaksi kiuasta vierekkäin hoitaa homman. Joku kommentoi, että vedenheittäjästä ei ihme tarkkuutta vaadita. Jompaankumpaan kiukaaseen osuu kuitenkin. Tenniojoki virtaa vauhdilla, pyörteet voivat viedä mennessään, uinti on riskialtista. Joku käy silti jokiinnilla. Kuumelma naisten saunan liepeillä oli tasaisempi suvanto polskimiseen. Miten lie tunnelma sillä suunnalla.

## Pasi "Hepe" Heikkilä ilmiö pyörän päällä

Lauantain iltapuolella jysähtää uutinen. Stuntmanian taitoajoryhmän esitys. Asialla on Pasi "Hepe" Heikkilä. Stuntmania on stunt- ja freestyleajoon erikoistunut showryhmä, joka tekee vuosittain noin 20 tilausesiintymistä, vaihdellen yksityistilaisuuksista ja vauhdikkaista polttareista aina suuren yleisön massatapahtumiin. Käytössä oli nyt vain kapoinen tie, kuinkahan tilaa riittää tempuihin. Tuttu porukka, oli mukana Kauhavalla lentäjien juhannusjuhlassa.

Hepe aloittaa mönkijällä. Nopeutta eikä ääntä tarvita, kun vehje lipuu syrjällään kahdella pyörällä. Sitten nokkapyörät taivaalla. Mönkijöillä saadaan pienikin tila helposti hyödynnettyä, ja äänimaailma voidaan pitää hyvin mietona. Perheen pienimmillekin helposti hahmottuvat, hitaassa vauhdissa tehtävät temput jäävät aikuisemman yleisön mieliin ennen kaikkea akrobaattisuudesta ja tasapainottelustaan.

Esityksen loppuksi mönkijän kone taisi mennä umpitunneliin ja sammahti tielle. Ehkä sai kieputtelusta tarpeekseen, hullaantui pyörryksiin. Aivan tavallinen kaasutin pitää kuitenkin merkillisen hyvin mönkijän konetta käynnissä, vaikka mennään miten vink-sallaan.

Showmaisuuksia, menoa ja meininkiä esitykseen saadaan moottoripyörillä. Stuntajoon muokatut, yli 130 hevosvoimaan ylittävät katupyörät vaativat mönkijöitä enemmän tilaa, mutta tarjoavat vastineeksi ison annoksen lisää vauhtia, ääntä ja koettavaa. Kierrosherkät koneet yhdessä näyttävien, ajajalta paljon vaativien tempujen kanssa takaavat yleisön mielenkiinnon kerta toisensa jälkeen. Nykyaikaisten supersport-moottoripyörien suorituskykyä ei rata-ajoissa pääse kokemaan kuin etäältä, suojavallien takaa.

Hepe nousee 900 -kuutioisen Honda CBR:n selkään. Äänen säestyksellä kapealla tiellä keulimaan. Jalkatavalla seisoo sama juttu. Tankin päällä ja vielä ohjaustangon päällä istuen. Mukaan tulee matkustaja Saara Marjomaa, etuperin ja takaperin istuen!? Kapealla tiellä ympyräkäännös ohjaustanko vapaana!!!! Lopuksi kaveri hukuttaa itsensä savupilveen. Kumi ja asfaltti saavat kyytiä. Pyörän käsittelyssä ei ole rajoja, kun osaa homman. Terveiset Hepelle. Korpikontio sai arvoisensa näytöksen. Kiinnostuneille ryhmän kotisivu on osoitteessa [www.stuntmania.net](http://www.stuntmania.net).

Olen harrastanut moottori- ja purjelentoa. Kaikissa porukoissa lennetään silloin tällöin vapaalle. Ei välttämättä oluen tai muunkaan nestemäisen aineen ansiosta. Lienee kylläkin tositapaus, kun taitolentäjältä kysyttiin, onko taitolento vaikeaa hallita. Lentäjä oli vastannut kysyjälle, että ei se itse asiassa niin vaikeaa ole. Pitää vain ajaa tarkasti. Vähän niin kuin olisi hyttystä lypsä-



mässä. Olisiko tällaisella laskuopilla mahdollisesti käyttöä Stuntmanian ryhmän Hepellä?

## Tenniöjoen sillalla keskiyön aurinkoon

Illalla näyttää siltä, että keskiyön aurinko voisi olla nähtävissä, kun paikka on napapiirin pohjoispuolella. Tenniöjoen sillalla aurinko painuu joen suuntaan. Metsä häittää, pitäisi kiivetä korkeammalle mäelle, tunturiin. Aurinko ei kuitenkaan katoa kokonaan ja tähyilen näkymää keskiyön aikaan. Sumu kiipeää varjosta jokea pitkin. Ilta- yömenoa siivittää bändiporukka ja kerää kontiolaisia lavan ääreen. Loimulohen kauppias myy maukkaan tarjottavansa kuin kuumille kiville, lohivaloja parempiin suihin, parina iltana yli 150 kiloa. Tarvikekaupat keräävät kiinnostuneita. Yö tuntuu leppoisaalta, kylmää ei ole ja uni maistuu.

Pyhäaamuna alkaa kotimatka. Pitäisi kerrata kiitämään 800 km takaisin hyvän sään aikana. Säätilaus on taas kohdallaan. Portilla huiskutukset järjestäjille. Vauhtia Sallan Teboililta. Sitten ehkä Kontiorallia parhaimmillaan. Etelää kohti kymmenkunta pyörää jonossa. Matka tuntuu taivuttavan vikkelimmin kuin yksin ajaessa. Puuskainen tuuli vasemmalta on jotain tavatonta. Ravistelee, tuuppii, tönii ja paiskoo pahemmin kuin luojurukasta. Tuntuu kuin joku olisi repimässä kypärää juurineen irti. Hyvä että matkakamat, napit ja nauhat ovat hyvin kiinni. Muuten tavaraa leviäisi pitkin pohjoisen jänkkää.

Puuskatulessa jono aaltoilee, ajolinjat koko ajan hakusessa. Vaikka pyörän hallintaan pitää oikein keskittyä, niin selkäpiissä kutisee hieno tunnelma. Kyyti sopii porukalle ja satakilometrinen taival on äkkiä takana.

Menomatkalta tuttu, tienpenkalle särkyneet auto on jäljellä. Kolmiot varoittavat muttatietysti sillä kohtaa auto vastaan. En kat-

so tarpeelliseksi muuttaa ajolinjaa. Tila riittää, mutta vastaantulija siirtyy keskiviivalle ja sipaisee olemuksensa epämiellyttävän läheltä.

Etelän rintamaille tullessa poronkusemat jäävät taajamien välistä pois. Silti matkaa pitää vahtia, kun tankki vetää vain 17 litraa. Riittää 230 km matkalle, vielä varatankki kolmisen litraa. Suzuki GS 500, rivinelonen, normaali kaasuttimilla kuluttaa keskimäärin 5,4 litraa satasella. Tavaksi on tullut nollata trippimittari tankatessa. Yleensä ehdin siirtyä vauhdissa varatankille, kun kone aloittaa äyskimisen.

Mylly oli kerran valmiiksi varatankilla, niin tuloksena oli äyskintä, uinahdus ja pitkäaikainen hiljaisuus. Olen joskus pitänyt mukana varapänikkää. Miinuspuolelle menee tosin se, että pänikän asennus tavaroiden joukkoon levittää menoveden hajua ympäristöönsä. Parempi menetelmä silti, kuin hiljaisuuden vahtiminen. Sivulaukuista saattaisi varata oman pänikkäkolon.

Kontion rallipäällikkönä toimi Jarno Saarinen. Pisimmät matkat ulkomailta ajoivat Naagy Zoltan ja Terezia Havancsák Unkarista. Kotimaasta matkapystin saivat Anne Ilvola Salosta ja Sakke Häyrinen Joroisista. Nuorten alle 18-v. matkan kuittasi Eero Apiainen Vammalasta. Mopolla ajoi Lalli Mustakallio Ylitorniosta, vanhin osanottaja Tuomo Huhtamaa Raumalta.

Kotinurkilla viimeisiä risteyskohtia ohittaessa kesän olemus paljastuu, sadekuuro tuiskahtaa päin näköä. Mutta Korpikontion tunnelmat jäävät jäljelle. Pirkanmaan Matkamotoristit, mukana MP-69 kerho junailivat toimivan tapahtuman. Tunnelmiin tutustui liki parituhatta motoristia. Koko porukka kuin yhtenä perheenä. Naruskan Eräleirinnän alue jokitörmällä tarjosi sävyksen pohjoisen luontoa. Korpi otti omansa.

# KUINKA LUJAA?



Siitä asti kun ihminen on keksinyt nopeuden käsitteen, on varmaan pohdittu kuinka lujaa milläkin laitteella pääsee. Lapset vertailevat isien autoja nopeusmittarin mukaan, ja kun lapset aikanaan ostavat jonkun kulkineen, se kulkee isien mielestä kuitenkin liian lujaa.

Olemme usein miettineet kaverini Arskan kanssa laskettelumäessä, kuinka lujaa me laskemme suksillamme. Olemme verranneet nopeuden tuntua mielesämme mopoiluun ja tulleet siihen tulokseen, että nopeus on 40-60 km/h.

Laskettelurinteissä taitaa yleisesti lukea vielä että "Syöksylasku kielletty". Nykyisillä muotoilluilla suksilla voi kuitenkin tupelokin laskea leikkaavaa käännostä ilman, että nopeus juuri hidastuisi. Siinä mielessä tuo syöksylaskukielto on aikansa elänyt, että nopeuksia sillä ei enää saada juurikaan hillittyä.

Mutta kuinka lujaa niillä suksilla pääsee? Otin kevään viime lumilla GPS-vaatanottimen mukaan rinteeseen. Laskin useaan otteeseen mäkeä siten, että kun tilaa oli, aloin tekemään leikkaavaa käännostä pyrkien kasvattamaan vauhtia koko ajan. Sitten, mikäli rinteiden loppuosa oli riittävän tyhjä, menin jyrkimmässä kohdassa 2-5 sekunniksi muna-asentoon, jonka jälkeen otin taas vauhdin hallintaan. Tein useita laskuja minimoidakseni GPS:n virheet. En toki tuijottanut vastaanotinta kädessäni, vaan katsoin olkavarressani olleesta vastaanottimesta tallentuneen maksiminopeuden joka laskun jälkeen. Tulokset olivat uskomattomia. Sappeen ko-

koisessa eteläsuomalaisessa rinteessä 75 km/h, Pallaksen porrasmäessä päärinteessä 87 km/h ja Iso-Ylläksen mustassa rinteessä 95 km/h.

Kun Pallaksella pääsin tuon 87 km/h, lähetin heti Arskalle tekstiviestin, jotta nyt on tietoa, kuinka lujaa suksilla menään. Vastausviesti kuului: "Aika haipakkaa! Koita saada sata rikki!" Tuo Arskan viesti kaikui päässäni, kun päästelmin anorakki lepattaen Iso-Ylläksen mustia rinteitä, mutta niin vain jäi sata rikkomatta. Mutta miksi? Rinteessä oli muitakin.

Jälkeenpäin istuin vaimon kanssa kahvilla Ylläksen rinneravintolassa ja aloin verrata MP-kouluttajan ominaisuudessa tuota laskettelurinnettä liikenteeseen.

Siellä on sekaisin aloittelijoita, lapsia, kokeneita ja kokemattomia. Jotkut istuvat jalat sidottuina lumilautaan juuri jyrkän paikan alussa näkemäesteen takana, jotkut muuttavat ajolinjaansa yhtäkkiä poikittain... Ja sitten joku tulee takaa melkein sataa. Hiihtoetikettiin kuuluu, että kannissa ei lasketa, mutta silti rinteessä on ravintoloita, joissa tarjotaan alkoholia, ja joista ei pääse pois käytännössä muuta kuin suksilla laskemalla. Kypäräpakkoa ei ole, ei kaistaviivoja, ei etuajo-oikeutta, ei liikennevaloja; ainoa sääntö on, että takaa tuleva väistää.

Mihin tuo tieliikennekin menisi, jos ai-

noa sääntö olisi että takaa tuleva väistää? Nykyaikaisia kyykkypyöriä voi hyvin verrata noihin uudenaikaisiin suksiin. Niillä tupelokin voi kohtalaisissa olosuhteissa ajaa melko lujaa ja tyylikkäästi. Vauhdit kasvavat varkein ja suhteellisuudentaju ka- toaa. Juuri uutisoitiin tämän kevään ennä- tystylinopeudesta. Poliisi oli mitannut mat- kustajan kanssa ajaneelle moottoripyö- räilijälle pitkällä matkalla yli 230 km/h kes- kinopeuden. Mutta ei tulisi mieleenkään kommentoida siihen: "Aika haipakkaa, koi- ta saada 300 rikki!", etenkin liikenteen seassa. Mistä tämä johtuu? Miksi lasket- telurinteessä on jossain määrin hyväksyt- tävää kokeilla nopeusennätyksiä, mutta liikenteessä ei?

Suomessa oli vielä 60- ja 70-lukujen taitteessa vapaat nopeudet. Ja tuntuu, et-

tä silloin maanteillä oli voimassa juuri tuo sääntö: Takaa tuleva väistää.

Liikenneonnettomuuksien vähentämi- seksi nopeusrajoituksia ja sääntöjä on noilta ajoilta tullut, ja tulee koko ajan li- sää. Samalla, kun liikennekuolemia pyri- tään minimoimaan, lasketteluvammat li- sääntyvät koko ajan. Tosin rajut yhteen- törmäykset laskettelurinteissä ovat edel- leen harvinaisia. Miksi toisaalla on täydelliset viidakon lait ja toisaalla jätetään vuo- si toisensa jälkeen sadoilla ja taas sadoilla kilometreillä talvinopeusrajoituksia voi- maan? Siinä missä lasketteluetiketti jät- tää paljon ihmisen oman harkinnan va- raan, liikennesuunnittelussa harkinta tun- tuu olevan liikennesuunnittelijalla. Olisi- ko näillä kulttuureilla toisilleen jotain an- nettavaa?



KANSAINVÄLINEN MOOTTORIPYÖRÄILIJÖIDEN KOKOONTUMISAJO

## 35. KOKKO-TREFFIN 10. – 12. 6. 2005

Himangan luonnonkauniilla "Sautinkarilla" noin 35 km Kokkolasta valtatie 8:n varrella, meren rannalla.  
– KONTROLLIPAikka SAUTINKARI: AVOINNA 10.6. klo 17.00 – 03.00  
11.6. klo 10.00 – 17.00

- OPASTUS KOKKOLASTA JA HIMANGALTA SAUTINKARIIN.
- OSANOTTOMAKSUUN SISÄLTYY: leiriytyminen, ohjelmat, ateria, aamukahvi, saunominen ja kokoontumisajo-tarra.
- Lauantaina erilaisia kilpailuja, sekä perinteinen kokonpolttio.
- Palkintojenjako lauantai-iltana. Uutuutena: Matka Enduro ajo.
- Vuotuinen kävijämäärä n. 1500 henkilöä.
- ALUEELLA ON mm: Baari, sauna, uimaranta, Maretaario mökkejä n. 40 sekä oluttelta.
- ENNAKKOILMOITTAUTUMINEN SUOTAVA JÄRJESTELY- TEHTÄVIÄ HELPOTTAVASTI VIIMEISTÄÄN 31.5. 2005 Sampo pankki 800014-328630.

**MENOSSA MUKANA:  
FREUD MARX ENGELS & JUNG**

Järj. KOKKO MC-CLUB r.y.

TIEDUSTELUT JA MÖKKIVARAUKSET: c/o Mykrä Harri, Ilkantie 24 A4,  
67100 KOKKOLA. Puh. (06) 822 4656, 040 554 7063 ILTAISIN!

OSANOTTOMAKSU .....22 €  
Jäiki-ilmoittautumiset .....27 €  
YKSI SUOMEN VANHIMMISTA  
KOKOONTUMISAJOISTA  
TERTVETULOA REILUUN  
MOTORISTIN PORUKKAAN!



◆ Koonnut Keijo Lumme

# Rallikalenteri 2005

## XXIV ITÄPYÖRÄRALLI

Aika: 22.-24.04.2005  
Paikka: Veteli, Kemora, Prätkähyksen kerhotilat  
Järjestäjä: Prätkähy  
Yhteyshlö: Rymy 040-833 9336 ja Repe 040-757 1403  
Eur / hlö: Itäpyörät 25,- muut 30,-  
Huom: Majoitus kerhotalon lattialla.

## GOLD WING KEVÄTKOKOONTUMINEN

Aika: 13.-15.05.2005  
Paikka: Nummela, Elohoivi/Lepolampi  
Järjestäjä: Gold Wing Club of Finland (www.gwcf.fi/)  
Yhteyshlö: Jore Sauli ja Harri Landen <jorma.sauli@nokia.com>  
Eur / hlö: Jäsenet 10,- muut 20,-  
Huom: Majoitusvaraukset 04.04 mennessä, kts. ohjeet netistä..

## SIVUVAUNUJEN KEVÄTKOKOONTUMINEN

Aika: 13.-15.05.2005  
Paikka: Kemiö  
Järjestäjä: Suomen Sivuvaunuyhdistys  
Yhteyshlö: Vesa Nykänen, 040-862 1565 <v.nykanen@kolumbus.fi>  
Eur / hlö: ???  
Huom: Info: http://personal.inet.fi/yhdistys/sivuvaunu/

## HYMYILEVÄN MOTORISTIN KEVÄTPÄIVÄ

Aika: 21.05.2005  
Paikka: Nummela - Helsinki (Katso netistä: www.smoto.fi/hmkp/)  
Järjestäjä: Nummelan MK, Ducati Club, Zoo MC, TFMK  
Yhteyshlö: Heikki Penttilä, 040-513 0805 <heikki.penttila@logistep.fi>  
Eur / hlö: ---  
Huom: Kokoontuminen Nummelan lentokentällä, klo 14 lähtee Suomen

pisin mp-paraati kohti VR:n Makasiineja jossa rajut iltabileet!

## 10. LINNAREISSU

Aika: 27.-29.05.2005  
Paikka: Savonlinna, Varparanta, toimintakeskus Willanuttu  
Järjestäjä: Savonlinnan Motoristit (www.finnbike.com/samo)  
Yhteyshlö: Mervi Kempainen, 044-270 25 10 <linnareissu@luukku.com>  
Eur / hlö: 23,- (alle 12-v ilmaiseksi, päiväkävijät 5,-)  
Huom: Huonevaraukset yhteyshenkilöltä.

## 21. NUMMIJÄRVIAJO

Aika: 27.-29.05.2005  
Paikka: Nummijärvi Camping, Kauhajoki  
Järjestäjä: Kauhajoen MP (www.finnbike.com/kauhmp/)  
Yhteyshlö: Erkki Palonkoski, 050-597 4266 <erkki.palonkoski@kauhajoki.fi>  
Eur / hlö: 25,-  
Huom: Mökkivaraukset: Jari Lehtinen, 0400-666 167.

## AJOLEIRI KOKOONTUMINEN

Aika: 28.-29.05.2005  
Paikka: Veteli, Kemora  
Järjestäjä: Prätkähy  
Yhteyshlö: Reijo Pulkkinen, 040-7571403 <tupu58@luukku.com>  
Eur / hlö: ???  
Huom: ---

## IC-AJO 2005

Aika: 03.-05.06.2005  
Paikka: Ilmajoki, Kalajaisjärven leirikeskus  
Järjestäjä: IC-kerho  
Yhteyshlö: Tapani Majaharju, 0400-414 573  
Eur / hlö: ???  
Huom: ---



### HÄMPY-MEETING 2005

Aika: 03.-05.06.2005  
Paikka: Hämeenlinna, Kipinäniemi  
Järjestäjä: Hämpy ([www.hampy.fi](http://www.hampy.fi))  
Yhteyshlö: Eliisa Olin, 040-514 4455  
<eliisa.olin@hotmail.com>  
Eur / hlö: 22,-  
Huom: Sisämajoitusta lisämaksusta, ennakkovaraukset yht.hlöille!

### WILLIMIESAJO 2005

Aika: 03.-05.06.2005  
Paikka: Savitaipale, Pöksänlahden Leirikeskus  
Järjestäjä: Lappeenrannan MP (<http://yhdistykset.etela-karjala.fi/lrmp>)  
Yhteyshlö: Lelle Turtiainen 040-523 6807  
<leena.turtiainen@ptr.wihuri.fi>  
Eur / hlö: 25,-  
Huom: Sisämajoitustilaa runsaasti.

### 34. LAKE PIELINEN RUN

Aika: 04.-05.06.2005  
Paikka: Lähtö: Kuoringan levähdysalue (tie 17 Joensuu - Kuopio)  
Järjestäjä: Guerrilleros MC & Kaks Speed Kantarit  
Yhteyshlö: Pekka Karttunen, 040-500 5491  
<am.karttunen@co.inet.fi>  
Eur / hlö: 15,-  
Huom: Lisätiedot internetissä: [www.gmc-finland.com](http://www.gmc-finland.com)

### AKKARALLI

Aika: 10.-12.06.2005  
Paikka: Hamina  
Järjestäjä: MP 69 ([www.mp69.fi](http://www.mp69.fi))  
Yhteyshlö: Tarja Rautamies, 050-321 0510  
<tarja.rautamies@gmail.com>  
Eur / hlö: ???  
Huom: Kokoontumisajo vain naisille!

### BOMBER WEEKEND

Aika: 10.-12.06.2005  
Paikka: Kiiikan lentokenttä  
Järjestäjä: Bombers  
Yhteyshlö: Bomber Magazine, 09-223 5215  
<info@bomberweekend.com>  
Eur / hlö: Kisat 20,- bileet 30,- tai koko paketti 40,-  
Huom: Lisätiedot netissä, [www.bomberweekend.com/](http://www.bomberweekend.com/)

### JAPSISTAROJEN KOKOONTUMISAJO

Aika: 10.-12.06.2005  
Paikka: Hankasalmi, Lomakeskus Revontuli  
Järjestäjä: Japsistarot ([www.sci.fi/~vmpk/kerhot/starat/hanka04.htm](http://www.sci.fi/~vmpk/kerhot/starat/hanka04.htm))  
Yhteyshlö: Tarja Seppi, 014-844 8291  
Eur / hlö: 5,- plus majoitus  
<myynti@hankasalmenrevontuli.fi>  
Huom: "Wanhon japsien" harrastajille!

### K - 18

Aika: 10.-12.06.2005  
Paikka: Pornainen, Isojärven leirimaja  
Järjestäjä: MP 69 ([www.mp69.org](http://www.mp69.org))  
Yhteyshlö: Kaisa Järvinen, 040-756 5535  
<kaisa.jarvinen@mp69.fi>  
Eur / hlö: 15,-  
Huom: Kielletty yli 18-v!

### XXXV INT. KOKKO-TREFFEN

Aika: 10.-12.06.2005  
Paikka: Himanka, Sautinkarin leirintäalue  
Järjestäjä: Kokko MC-Club (06-822 4656)  
([www.finnbike.com/kokkomc/](http://www.finnbike.com/kokkomc/))  
Yhteyshlö: Harri Mykrä, 040-554 7063  
(myös mökkivaraukset)  
Eur / hlö: Ennakkoon 22,- tai perillä 27,-  
Huom: Enn.maksut 31.5 menn.  
Kokko MC:n tilille 800014-328630.

### RUTAKKORALLI VI

Aika: 10.-12.06.2005  
Paikka: Viljakkala, Lavajärvi (30 km Tampereelta länteen)  
Järjestäjä: Corona MC ([www.coronamc.finnbike.com/](http://www.coronamc.finnbike.com/))  
Yhteyshlö: Josu, 050-304 8007  
<Johannes.Heinimaki@radiolinja.fi>  
Eur / hlö: 25,-  
Huom: Lämmitettyjä puolijoukkuelettoja varattavissa yhteyshenkilöltä.

### BMW KEVÄTKOKOONTUMINEN

Aika: 11.-12.06.2005  
Paikka: Koskenniemi  
Järjestäjä: BMW MP-kerho ([www.saunalahdi.fi/bmwkerho/](http://www.saunalahdi.fi/bmwkerho/))  
Yhteyshlö: Stina Tuulensuu  
Eur / hlö: ???  
Huom: Lisätiedot netissä ja Rikastin-lehdessä.

### TOINEN 8-RUUKIN KIERROS

Aika: 11.06.2005 (lähtöaika klo 13)  
Paikka: Tammisaari  
Järjestäjä: Ekenäs-Tammisaari Touring MC ([www.ettmc.com](http://www.ettmc.com))  
Yhteyshlö: Jukka Penttinen, 044-744 6673  
<jukka.penttinen@yhteiskoulu.fi>  
Eur / hlö: 20,- ennen 10.5, myöhemmin 25,-  
Huom: - - -

### BRITTIRALLI 2005

Aika: 17.-19.6.2004  
Paikka: Pyhäjärvi, Emolahti Camping  
Järjestäjä: Iisalmen Brittimotoristit  
<nina.jeskanen@dnainternet.net>  
Yhteyshlö: Ale Repo, 0500-568 626 ja Nina Jeskanen, 050-324 4863  
Eur / hlö: Brittipörät 25,- muut 30,-  
Huom: Lisätiedot postitetaan brittitalleille ja muille aikaisemmin olleille!

### HIRVIRALLI

Aika: 17.-19.06.2005  
Paikka: Orimattila, Salusjärven leirikeskus  
Järjestäjä: Moosehead Bikers ([www.mooseheadbikers.org](http://www.mooseheadbikers.org))  
Yhteyshlö: Marco Wilen, 050-577 0220  
Eur / hlö: ???  
Huom: Rajoitetusti sisämajoituspaikkoja, portilta 10,-/hlö/vkl.

### JUMBO RUN 2005

Aika: 17.-19.06.2005  
Paikka: Maarianhamina, Prästö Camping  
Järjestäjä: Suomen Sivuvaunuyhdistys  
Yhteyshlö: Ove, 0400-987 923  
Eur / hlö: Campingmaksut  
Huom: Info: <http://personal.inet.fi/yhdistys/sivuvaunu/>

### KOITERE CUSTOM 2005

Aika: 17.-19.06.2005  
Paikka: Ilomantsi, lomakeskus Ruhkaranta  
Järjestäjä: Pogosta MC  
<mc\_pogosta@hotmail.com>  
Yhteyshlö: Keijo Parviainen, 0500-181 828  
Eur / hlö: 25,-  
Huom: Lisätiedot internetissä: <http://pogosta.smoto.fi>

### YLISENLAMPI KOKOONTUMINEN

Aika: 17.-19.06  
Paikka: Parkano, Seitsemisen kansallispuisto  
Järjestäjä: Savage Club Finland (<http://savageclub.org/>)  
Yhteyshlö: Marru, <jasenasiat@savageclub.org>  
Eur / hlö: Jäsenille ilmainen, muilta 20,-  
Huom: Merkkikokoontuminen Suzuki Savageille.

### GW COUNTRY & WESTERN PARTY

Aika: 18.-19.06.2005  
Paikka: Nummi-Pusula, Pietilän tila  
Järjestäjä: Gold Wing Club of Finland ([www.gwcf.fi/](http://www.gwcf.fi/))  
Yhteyshlö: Riku Pasanen, 040-570 2779  
<riku.pasanen@pietilasubcon.fi>  
Eur / hlö: ???  
Huom: Info ja ilmoittautumiset: [www.pietilasubcon.fi/party](http://www.pietilasubcon.fi/party)

### KOKKOONTUMISAJO XIII

Aika: 23.-26.06.2005  
Paikka: Suolahti, lomakeskus Hankala (opastus 4- ja 69-tieltä)  
Järjestäjä: AMK (<http://members.surfeu.fi/mc/kokoontumisajo/rally.html>)  
Yhteyshlö: Sami Väisänen, 0400-777 144  
<sami.vaisanen@ppc.inet.fi>  
Eur / hlö: 30,-  
Huom: - - -

### YÖTTÖMÄN YÖN AJOT

Aika: 24.-26.06.2005  
Paikka: Levi  
Järjestäjä: MC Levi ([www.mclevi.net](http://www.mclevi.net))  
Yhteyshlö: Jarkko Kuusisto, 0400-732 029  
Eur / hlö: ???  
Huom: Info: [jarkko.kuusisto@laplandhotels.com](mailto:jarkko.kuusisto@laplandhotels.com)

### 39. KONTIORALLI

Aika: 01.-03.07.2005  
Paikka: Kontrollipaikka: Ristiinan Neste, jossa selviää lopull. osoite  
Järjestäjä: MP 69 / Road Runners Kouvola  
Yhteyshlö: 040-8793018 <kontio@mp69.fi>  
Eur / hlö: Jäsenet enn. 24,- tai perillä 28,- Muut 27,- / 31,-  
Huom: Korpikontio, ei sisämajoitusta!

### 5TH MONGREL RUN

Aika: 01.-03.07.2005  
Paikka: Muhos, Camping Montta  
Järjestäjä: Mongrel MC  
(www.mongrelmc.com)  
Yhteystiedot: Ari Illikainen, 0440-581 577  
<mongrelmc@mongrelmc.com>  
Eur / hlö: 30,-  
Huom: Mökkivaraukset 040-535 4340.

### HUHMARI TAPAAMINEN

Aika: 02.-03.07.2005  
Paikka: Polvijärvi, Lomakeskus Huhmari  
Järjestäjä: MC Huhmari  
(www.mchuhmari.com/)  
Yhteystiedot: Heikki Mustalahti, 040-502 8954  
<heikki.mustalahti@aka.fi>  
Eur / hlö: Vain majoitusmaksut  
Huom: Majoitusvaraukset lomakeskuksesta,  
013-686 9200.

### WALKKA-AJO 17

Aika: 02.-03.07.2005  
Paikka: Ajon kohde selvää ajon aikana  
(lähtö Helsingistä)  
Järjestäjä: Walkka MC (www.walkka-mc.fi/)  
Yhteystiedot: <walkka-mc@kolumbus.fi>  
Eur / hlö: ???  
Huom: HD-talleille toimitetaan ajoissa  
lisätiedot...

### KIPINÄ -05

Aika: 02.-03.07.2005  
Paikka: Säköylä, Lomasäköylä  
Järjestäjä: Yamaha Custom Club Finland  
www.yccf.fi  
Yhteystiedot: Sanna Sveholm, 044-333 6832  
<nuoris@yccf.fi>  
Eur/hlö: 14,-  
Huom: Tapahtuma 16-24 vuotiaalle!

### 21. PORONPURIIJAISET

Aika: 08.-10.07.2005  
Paikka: Rovaniemen MLK, Leirikari  
Järjestäjä: Karu MC (www.karumc.com)  
Yhteystiedot: Petri Perttunen, 040-537 9951  
<karumc@nic.fi>  
Eur / hlö: ???  
Huom: HD- ja brittipyörätapahtuma!

### KUVERNÖÖRIKIERROS

Aika: 05.-08.07.2005  
Paikka: Alkaa Porvoosta,  
päättyy Saaristoralliin  
Järjestäjä: Yamaha Custom Club Finland  
(www.yccf.fi)  
Yhteystiedot: Matti Hiitola, 0500-896 986  
<e-suomi@yccf.fi>  
Eur/hlö: Ei varsinaista osallistumismaksua  
Huom: Kysy reitti ja aikataulut  
yhteysenkilöltä tai katso netistä

### SAARISTORALLI 2005

Aika: 08.-10.07.2005  
Paikka: Kemiö, Tamminiemen leirintäalue  
Järjestäjä: TUMP (www.tump.fi)  
Yhteystiedot: Tuomas Keski-Korsu, 0400-86 2015  
<tump@smoto.fi>  
Eur / hlö: 25,- (12-16 v = 15,- ja  
alle 12-v ilmaiseksi)  
Huom: Kerhotelttoja vuokrataan,  
kysy yhteysenkilöltä.

### KALAJOEN PIIKKIMIITTI

Aika: 08.-10.07.2005  
Paikka: Kalajoki, Top Camping  
Järjestäjä: kalajokimiitti@quakenet  
Yhteystiedot: Juha-Pekka Laajalahti, 050-4059486  
<laajalahti@omistaja.net>  
Eur / hlö: Ei maksua  
Huom: Lisätiedot netissä  
(www.sexan.net/miitti)

### FIM RENDEZ-VOUZ MERITUM

Aika: 14.-17.07.2005  
Paikka: Hyvinkää, Rantasipi Sveitsi  
Järjestäjä: Zoo MC / HyMer Ryhmä  
(www.fimmeritum.com)  
Yhteystiedot: Jarkko Ovaska, 0400-225 011  
<jarkko.ovaska@fimmeritum.com>  
Eur / hlö: 85,- plus camping 12,- / vrk  
Huom: FIM Meritum -mitalin saaneiden  
motoristien kokoontumisajo.

### 25TH INTERNATIONAL HDCF-RALLY

Aika: 14.-17.07.2005  
Paikka: Jämsä, Himos  
Järjestäjä: HDCF (www.hdcf.fi)  
Yhteystiedot: Kimmo Vuorinen, 0400-568 889  
<kimmo.vuorinen@hdcf.fi>

Eur / hlö: Jäsenet 25,- muut 50,-  
Huom: Mökkivaraukset 014-717 5500  
<himoslomat@himoslomat.fi>  
Harleys & Indians only!  
Ei autoille eikä asuntovaunuille!

### 30. KIRJAVANKIERROS

Aika: 15.-17.07.2005  
Paikka: Haapavesi, Kylpyläsaari Camping  
(08-452 720)  
Järjestäjä: Kärämäen MPK Seven Flames  
<sevenflames@smoto.fi>  
Yhteystiedot: Raimo Kangaskokko,  
040-549 2482, 08-452965  
Eur / hlö: 25,-  
Huom: Lisätiedot netissä  
(http://sevenflames.smoto.fi)

### MOJ-MEETING

Aika: 15.-17.07.2005  
Paikka: Suolahti, Lomakeskus Hankala  
Järjestäjä: Gospel Riders  
(www.gospelriders.fi)  
Yhteystiedot: Kimmo Lahtinen, 040-537 8132  
Eur / hlö: ???  
Huom: Kristillinen koko perheen  
tapahtuma.

### 11. RESSU MEETING

Aika: 15.-17.07.2005  
Paikka: Somero, Hovimäki Camping  
(www.hovimakicamping.com)  
Järjestäjä: Someron MK  
(http://somk.smoto.fi)  
Yhteystiedot: Jussi Ryhänen, 0400-465 718  
<jryhanen@ebaana.net>  
Eur / hlö: 20,- (alle 12-v ilmaiseksi)  
Huom: Mökkivaraukset 040-540 2812.

### SR KOKOONTUMINEN

Aika: 15.-17.07.2005  
Paikka: Loppi  
Järjestäjä: SR Riders  
(www.mantykivi.com/biker/)  
Yhteystiedot: Jari Hammar, 040-515 4221  
<jari.hammar@pp.inet.fi>  
Eur / hlö: ???  
Huom: Yamaha SR-pyörien harrastajille,  
kerhon 10-vuotis juhla!

### KYMPPIRALLI 2005

Aika: 22.-24.07.2005  
Paikka: Alavus, A-SMP:n kerhotalon maasto  
(op. vt 66 Alavus-Kuortane)  
A-SMP, 06-512 0822  
Järjestäjä: <jussi.asmp.ry@luukku.com>  
Yhteystiedot: Juha-Matti Sohlström,  
040-509 9651  
Eur / hlö: Järjestäjä maksaa 10 mk  
(vanhaa rahaa) per pyöräkunta!  
Huom: Infoa myös netissä:  
http://kotisivu.mtv3.fi/asmp.ry

### 16. INT. ROTTARALLI

Aika: 22.-24.07.2005  
Paikka: Ristiina, Löydön kartano  
Järjestäjä: Road Rats MC  
(www.mcroadrats.com)  
Yhteystiedot: Arto Alatalo, 0400-250287  
<arto.alatalo@tka.fi>  
Eur / hlö: 30,-  
Huom: Paikalle voi saapua jo torstaina!

### MC HEHKU PERHERALLI

Aika: 22.-24.07.2005  
Paikka: Vehmaa, Rautilakeskus  
Järjestäjä: Ural Roikka  
(http://uralroikka.net/ralli)  
Yhteystiedot: Harri Hakomaa, 050-484 5381  
<harri.hakomaa@suomi24.fi>  
Eur / hlö: 28,-  
Huom: Majoitusvaraukset 02-430 8321.

### URAL ROIKKA RALLYE 2005

Aika: 22.-24.07.2005  
Paikka: Vehmaa, Rautilakeskus  
Järjestäjä: Ural Roikka  
(http://uralroikka.net/ralli)  
Yhteystiedot: Harri Hakomaa, 050-484 5381  
<harri.hakomaa@suomi24.fi>  
Eur / hlö: 28,-  
Huom: Ural Roikan 15-vuotis juhlaralli.  
Majoitusvaraukset 02-430 8321.

### TOURING MEETING 2005

Aika: 28.-31.07.2005  
Paikka: Posio, Lomakylä Himmerki  
(www.himmerki.com)  
Järjestäjä: Touring Finlandia MK  
(www.tfmk.com)  
Yhteystiedot: ???



Eur / hlö: Jäsenet 25,- muut 35,-  
(lapset 6-16 v. 15,-)  
Huom: Majoitusvaraukset  
016-352 602 t. 0400-395 155.

### IMATRA MOTORCYCLE TOURING CONC

Aika: 29.-31.07.2005  
Paikka: Imatra, Vuoksen valli  
Järjestäjä: Imatran MK  
(www.imatranmoottorikerho.fi)  
Yhteyshlö: Taina Tujula, 050-523 0620  
<taina.tujula@luukku.com>  
Eur / hlö: 25,- (sis. lipun  
Muistojen Imatranajoihin)  
Huom: Samana viikonloppuna  
Muistojen Imatranajo.

### 13. PONUTAIVAL

Aika: 29.-31.07.2005  
Paikka: Kesälahti, Karjalan Kievari  
Järjestäjä: Kitee MC  
Yhteyshlö: Kari Kosonen, 0400-943 934  
<kari.kosonen@kidex.fi>  
Eur / hlö: 23,-  
Huom: Opastus vt 6.

### RUN TO THE 60'S

Aika: 29.-31.07.2005  
Paikka: Kemi  
Järjestäjä: Northern Vikings MC  
(www.northernvikingsmc.com/)  
Yhteyshlö: Toni, 0400-710001  
Eur / hlö: ???  
Huom: HD- ja brittipyörätapahtuma.

### XXX VETERAANIRALLI

Aika: 29.-31.07.2005  
Paikka: Pori, Yyteri  
Järjestäjä: VMPK / Porin aluekerho  
(www.sci.fi/~vmpk/)  
Yhteyshlö: Jari Tenhunen, 0400-722 763  
<jari.tenhunen@binzel.fi>  
Eur / hlö: ???  
Huom: Majoitusvaraukset 014-717 5500

### HDCF FAMILY RALLY

Aika: 30.-31.07.2005  
Paikka: Palvaanjärven Loma  
(www.palvaanjarvi.com)  
Järjestäjä: HDCF (www.hdcf.fi)  
Yhteyshlö: Kimmo Vuorinen, 0400-568 889  
<kimmo.vuorinen@hdcf.fi>

Eur / hlö: Aikuiset 15,- lapset 8,-  
perhe max. 45,-  
Huom: Majoitus 05-466 310  
<palvaanjärven.loma@co.inet.fi>

### INTERNATIONAL GOLD WING MEETING

Aika: 04.-07.08.2005  
Paikka: Kuhmo  
Järjestäjä: Gold Wing Club of Finland  
(www.gwcf.fi/)  
Yhteyshlö: Kari Ringman, 040-766 6179  
<kari.ringman@virpi.net>  
Eur / hlö: 30,- jäsenet, muut 40,-  
Huom: Hotelli-, telтта-, mökki- ja  
asuntovaunumajoitus.

### WILD VIKING FESTIVAL

Aika: 04.-07.08.2005  
Paikka: Hanko, Viikinkikylä  
(Deep South kerhotilat)  
Järjestäjä: Deep south MC  
(www.deepsouthmc.com)  
Yhteyshlö: Bosse Grahn, 040-834 5091  
<deepsouth-mc@pp.inet.fi>  
Eur / hlö: 20,-  
Huom: ---

### 5. FINITA MEETING

Aika: 05.-07.08.2005  
Paikka: Kuopio, Rauhalahdi  
(www.rauhalahdi.com/index.asp)  
Järjestäjä: Moto Club Kuopio  
(http://koti.mbnet.fi/finita/)  
Yhteyshlö: Helena Franchi, 050-564 0143  
<gio.franchi@dnainternet.net>  
Eur / hlö: Majoitushinnat  
(kysy yhteyshenkilöltä)  
Huom: Vuorovuosina Suomessa ja Italiassa.

### INTRUDER MEETING

Aika: 05.-07.08.2005  
Paikka: Kangasala, Kisaranta  
Järjestäjä: Intruder Club  
(http://www.intruderclubfinland.fi/)  
Yhteyshlö: Raili <raili@intruderclub.fi>  
Eur / hlö: 15,- plus telttapaikat 10,-  
Huom: Kysy yhteyshenkilöltä myös  
paikkoja puolijoukkueeltoissa.

### GUZZI-RALLI 2005

Aika: 12.-14.08.2005  
Paikka: Muhos, Camping Montta  
Järjestäjä: Gruppo Moto Guzzi  
Yhteyshlö: ???  
Eur / hlö: ???  
Huom: Lisäinfo netissä: www.finnbike.com/  
guzzi/suomi/index2.htm

### KAHVAKOPLA EXTREME VII

Aika: 12.-14.08.2005  
Paikka: Loppi, Räyskälän lentokeskus  
(opastus tieltä nro 54)  
Järjestäjä: Riihimäen MPKK Kahvakopla  
(www.kahvakopla.com)  
Yhteyshlö: J-P Lankinen, 040-767 4540  
<kahvakopla@hotmail.com>  
Eur / hlö: 25,- (7-15 v 12,- ja alle 7-v  
ilmaiseksi)  
Huom: Myös RR-ajot, nopeusmittausta,  
ja enduroajoa.

### XXXI INT. KOTAS-RALLI

Aika: 12.-14.08.2005  
Paikka: Jyväskylä, Kotasen leirialue  
(opasteet JKL:n sisään tuloteiltä)  
Järjestäjä: Jyväskylän Moottoriklubi JMK  
(http://go.to/kotas-ralli)  
Yhteyshlö: Simo Ruuska, 040-833 3337  
<jmk@smoto.fi>  
Eur / hlö: ???  
Huom: Ei suositella alaikäisille.  
Puolijoukkueeltovaraukset  
040-716 6814

### XIII NASU-KOKKOONTUMINEN

Aika: 12.-14.08.2005  
Paikka: Suomussalmi, Roinilan leirikeskus  
Järjestäjä: Suomussalmen Moto-Nasut  
Yhteyshlö: Lepe Haapalainen, 050-304 8498  
Eur / hlö: 23,-  
Huom: Sisämajoituspaikat yhteyshenkilöltä!

### 31. TURKIAN LINTUKOTO

Aika: 12.-14.08.2005  
Paikka: Pyhäntö, Turkian kylä  
(opastus tieltä nro 26)  
Järjestäjä: Karhulan MK (www.karmk.net)  
Yhteyshlö: Juha Seppä, 0400-750 164  
Eur / hlö: 20,-  
Huom: Sisämajoituspaikat yhteyshenkilöltä!

### BMW KESÄKOKOONTUMINEN

Aika: 19.-21.08.2005  
Paikka: Isokyrö, Kalliojärvi  
Järjestäjä: BMW MP-kerho  
(www.saunalahti.fi/bmwkerho/)  
Yhteyshlö: Lasse Vuorinen ja Hasse Heino  
Eur / hlö: ???  
Huom: Lisätiedot netissä ja Rikastin  
-lehdessä.

### SUDENAJO 2005

Aika: 19.-21.08.2005  
Paikka: Lieksa, Timitranniemi Camping  
Järjestäjä: Lieksan MK  
Yhteyshlö: Sami Kiiskinen, 040-507 5515  
Eur / hlö: 23,-  
Huom: Mökkivaraukset 013-521 780  
t. 040-503 1323 Ilkka Uusitupa.

### 13. YYTERI-MEETING

Aika: 19.-21.08.2005  
Paikka: Pori, Yyteri Camping  
Järjestäjä: Konepyöräklubi  
(www.konepyoraklubi.fi)  
Yhteyshlö: Harri Salo, 0400-786 137  
<hapa.salo@luukku.com>  
Eur / hlö: 20,- (alle 12v ilmaiseksi)  
Huom: Ohjelmassa myös SMOTO:n  
mp-arvonnan palkintopyörän  
luovutus ja Suomen Hitain Motoristi  
-kilpailu.

### BACK TO THE ROOTS -RALLY

Aika: 26.-28.08.2005  
Paikka: Koli, Lomakoli Camping  
(www.lomakolicamping.fi)  
Järjestäjä: HDCF (www.hdcf.fi)  
Yhteyshlö: Kimmo Vuorinen, 0400-568 889  
<kimmo.vuorinen@hdcf.fi>  
Eur / hlö: Jäsenet 20,- muut 40,-  
Huom: Majoitukset 013-673 212  
<info@lomakolicamping.fi>

### XXVIII HAILUOTOAJO

Aika: 26.-28.08.2005  
Paikka: Oulu, Nallikarin leirintäalue  
Järjestäjä: Oulu MC (www.oulumc.fi)  
Yhteyshlö: Kati Korento, 040-778 4232  
<kati.korento@oulumc.fi>  
Eur / hlö: Aikuiset 25,- ja lapset alle 12-v 15,-  
Huom: Mökkivaraukset 08-558 61350.

## 7. JÄNKHÄLLÄ JYTISEE

Aika: 26.-28.08.2005  
Paikka: Saariselän Tunturihotelli  
Järjestäjä: Saariselän MK:n mp-jaos  
Yhteyshlö: Satu Sales, 016-681 501  
<satu.sales@saariselka.fi>  
Eur / hlö: ???  
Huom: Lisäinfo netissä:  
www.saariselantunturihotelli.fi/  
suomi/jytisee.html

## 34. LATOAJO

Aika: 26.-28.08.2005  
Paikka: Kurikka, Pitkämörannan leirintäalue  
Järjestäjä: Seinäjoen MMP  
(http://smoto.smpm.fi/)  
Yhteyshlö: Heikki Tervala, 044-411 4580  
<heikki.tervala@netikka.fi>  
Eur / hlö: 25,-  
Huom: —

## LLVES-MEETING 2005 / JMP 30-V

Aika: 02.-04.09.2005  
Paikka: Jokioinen, Leimukallio  
Järjestäjä: Jokioisten MP  
(www.sci.fi/~kekku/JMP.htm)  
Yhteyshlö: Keijo Lumme, 050-562 3103  
<kekku@surffi.net>  
Eur / hlö: 20,-  
Huom: Majoitus teltoissa tai sisällä  
tanssilavalla.

## BMW SYYSKOKOONTUMINEN

Aika: 10.-11.09.2005  
Paikka: Jämijärvi  
Järjestäjä: BMW MP-kerho  
(www.saunalahti.fi/bmwkerho/)  
Yhteyshlö: Jari Peippo  
Eur / hlö: ???  
Huom: Lisätiedot netissä ja Rikastin  
-lehdessä.

## GOLD WING SYYSKOKOONTUMINEN

Aika: 09.-11.09.2005  
Paikka: Porin suunnalla  
Järjestäjä: Gold Wing Club of Finland  
(www.gwcf.fi/)  
Yhteyshlö: Juha T. Ojala  
Eur / hlö: 0 eur jäsen, 10 eur ei-jäsen  
Huom: Samalla GWC:n vuosikokous.  
Lisäinfo netistä.

## XIII MOTORISTIEN SYYSSÄPINÄT

Aika: 23.-25.09.2005  
Paikka: Ristijärvi,  
Saukkovaaran Hiihtokeskus  
Järjestäjä: Rätäkuntit MC  
Yhteyshlö: Lepe Haapalainen, 050-304 8498,  
08-624 426  
Eur / hlö: 27,-  
Huom: Sisämajoitusvaraukset  
yhteyshenkilöltä.

## POHJOISEN PYSTYMETTÄ

Aika: 23.-25.9.2005  
Paikka: Heinihaara (samat Lapin selekoset  
kuin ennenkin)  
Järjestäjä: MP 69 / Napapiirin MP  
(www.mp69.fi)  
Yhteyshlö: Veikko Harjuniemi, 0400-394 162  
Eur / hlö: - - -  
Huom: - - -

## XIV SAVOJÄRVEN TELTTAKOKOONTUMINEN

Aika: 23.-25.09.2005  
Paikka: Yläneen Savojärvi  
Järjestäjä: Auranmaan MP  
Yhteyshlö: Tapio Roininen, 040-527 0521  
<motootto@netti.fi>  
Eur / hlö: 15,-  
Huom: Valmiiseen telttamajoitukseen  
ennakkoilmoittautuminen!

## SIVUVAUNUJEN SYYSKOKOONTUMINEN

Aika: 23.-25.09.2005  
Paikka: Sysmä, leirintäalue  
Järjestäjä: Suomen Sivuvaunuyhdistys  
Yhteyshlö: Vesa Nykänen, 040-862 1565  
<v.nykanen@kolumbus.fi>  
Eur / hlö: ???  
Huom: Info: http://personal.inet.fi/yhdistys/  
sivuvaunu/

## END OF THE SEASON -RALLY

Aika: 30.09.-02.10.2005  
Paikka: Pori, Yyteri (www.pori.fi/yyteri)  
Järjestäjä: HDCF (www.hdcf.fi)  
Yhteyshlö: Kimmo Vuorinen, 0400-568 889  
<kimmo.vuorinen@hdcf.fi>  
Eur / hlö: Jäsenet 20,- muut 40,-  
Huom: Majoitusvaraukset 02-634 5700 tai  
<leirinta.yyteri@pori.fi>

## LOKAKUUN KALJANKUMOUS

Aika: 15.-16.10.2005  
Paikka: Jokioinen, JMP:n kerhohuoneisto  
"Apehanger Bar"  
Järjestäjä: Jokioisten MP  
(http://jmp.smoto.fi/)  
Yhteyshlö: Teemu Happonen,  
040-550 1219  
Eur / hlö: 10,-  
Huom: Varaa petipaikka etukäteen.  
Osallistujamäärä rajoitettu  
Katso myös viereisen sivun mainos!

## PYSTYMETTÄ 2005

Aika: 28.-30.10.2005  
Paikka: ??? (Seuraa MP69:n nettisivuja ja  
Motoristi -lehteä)  
Järjestäjä: MP 69 (www.mp69.fi)  
Yhteyshlö: ???  
Eur / hlö: - - -  
Huom: Järjestäjän puolesta juomavesi,  
polttopuu ja riuku!

## ROMPETORIT JA NÄYTTELYT:

16.04 Torppatori, Helsinki, Tattarisuo  
(HMPK), 044-525 2018  
17.04 Britti- ja HD swap, Tattarisuo  
(Buccaneer's MC),  
040-840 6398  
17.04 Swap Meet, Rauma (Mobilistit),  
0400-532 136  
23.-24.04 Hot Rod & Rock Show,  
Tampereen Pirkkahalli, FHRA  
0400-623 276  
05.05 Rompetori, Forssa (Lions Club),  
0400-484 424  
07.05 Kevätrompepäivä, Tampereen  
Pirkkahalli (VMPK),  
050-501 0119  
07.-08.05 Pohjois-Suomen MP-näyttely,  
Raahen jäähalli,  
040-557 1786

22.-23.05 Näyttely / koeajopäivä, Kemi  
(Northern Vikings MC),  
0400-710 001  
28.-29.05 100+ Motorshow,  
Tampereen Pirkkahalli,  
0400-885 512  
12.06 Kesä-Heikki, Turun Messukeskus  
(Mobilistit)  
27.08 MP-Swäppi, Helsinki (HMPK),  
044-525 2018  
04.09 Syys-Heikki, Turun Messukeskus  
(Mobilistit)  
05.11 MP-Rompetori, Forssa, Torikeskus,  
0400-526 275

## KIRKKOTAPAHTUMIA:

01.05 MP-kirkko, Pyhäjoki  
(Pyhäjoki MC & Srk),  
040-557 8590  
05.05 Motoristikirkko, Ylikiiminki,  
08-817 7565  
07.05 Drive-In Motoristikirkko, Lieto,  
02-489 4122, 050-598 0725  
22.05 Motoristikirkko,  
Iisalmi (GR & Srk),  
040-502 8558  
14.08 Motoristikirkko, Vimpeli  
(MC Crater), 040-549 1006  
22.05 Motoristikirkko, Kuopio  
(GR, KMC & Srk), 040-502 8558

## MUITA MP-TAPAHTUMIA:

23.-24.04 Hot Rod & Rock Show,  
Tampere, Pirkkahalli  
31.04.-01.05 American Car Show,  
Oulu, Ouluhalli  
06.-08.05 2-Wheel 2005,  
Lahden Messukeskus  
26.05 Rata-ajopäivä, Hämeenlinna,  
Ahvenisto (Hämpy),  
044-540 3620



- 11.06 Naisten Ajot, Porvoo,  
0400-459 195
- 11.06 Rata-ajopäivä, Hämeenlinna,  
Ahvenisto (Hämpy),  
044-540 3620
- 11.-12.06 Suur-Jämsän Ajot, Jämsä  
(Moottoriklubi),  
www.moottoriklubi.fi
- 21.06 Rata-ajopäivä, Hämeenlinna,  
Ahvenisto (Hämpy),  
044-540 3620
- 09.07 Rata-ajopäivä, Hämeenlinna,  
Ahvenisto (Hämpy),  
044-540 3620
- 14.07 Rata-ajopäivä, Hämeenlinna,  
Ahvenisto (Hämpy),  
044-540 3620
- 23.07 Bella Italia, Tammelan Mustiala,  
03-546 2437
- 23.07 Rata-ajopäivä, Hämeenlinna,  
Ahvenisto (Hämpy),  
044-540 3620
- 30.07 Muistojen Imatranajo,  
Imatran katuradalla
- 07.08 Pick Nick Forssa,  
Pilvenmäen ravirata
- 08.08 Rata-ajopäivä, Hämeenlinna,  
Ahvenisto (Hämpy),  
044-540 3620
- 03.-04.12 Helsinki Motor Show,  
Helsingin Messukeskus

## ILTAKOKOONTUMISPAIKKOJA:

- Maanantai: Pietarsaari, rautatieasema  
Helsinki, Martinlaakson Hesburger  
(itäpyöriä)
- ” Bembölen kahvitupa
- Tiistai: Tampere, Pyynikin näkötorni  
Tampere, Mustalahti  
(Särkänniemen vieressä)
- ” Kuopio, Puijon maja
- ” Varkaus-Pieksämäki, Pahkatupa  
("Sawo-miitti")
- ” Porvoo, Romssin kahvila
- ” Eurajoki, Kämpän kaffetupa
- ” Tammisaari, tori
- Keskiviikko: Oulu, Linnasaari  
Helsinki, Maunulan maja  
(vanhat Kawat ja bemarit)
- ” Helsinki, Tattarisuo  
(veteraanilaitteita)
- ” Turku, Aurajokiranta
- ” Halikko, Kokkilan lossiranta
- ” Lohja, Lohjanharjun Teboil
- Torstai: Jyväskylä, Vaajakosken ABC  
Lahti, Vesijärven satama
- ” Merimasku / Naantali, Särkän Grilli
- ” Kajaani, venesatama
- ” Turenki, Suviranta
- ” Mäntsälä, Kaukalammin Teboil
- Perjantai: Nokia, STI Blond Cafe  
Kangasala, Vehoniemen Automuseo  
Nakkila, Lounaskahvila Sarastus
- Lauantai: - - -
- Sunnuntai: Oulainen, TB-huoltamo (jo klo 15)

Tuoreimmat tiedot  
moottoripyöräalan  
tapahtumista löydät netistä, esimerkiksi:

<http://www.sci.fi/~kekku/kokoontumisajot.htm>

<http://www.finnbike.com>

◆ Teksti ja kuvat: Tomi Kononen



# MPO5 - Unelmien tavaratalo

Lehden ilmestymisen aikoihin kevät on jo melko pitkällä. Palataan kuitenkin ajassa hieman taaksepäin. Helmikuun ensimmäinen viikonloppu ei antanut vielä paljoa viitteitä kevään tulosta. Mutta tunnelma messuhallin sisällä toi kesän ehkä hieman lähemmäs.

Tämän kevään prätäkämessut olivat ainakin näin nuoremman polven kävijän silmin mukava kokemus. Nähtävää ja ihmeteltävää riitti kahdeksi päiväksi asti. Tors-tain lehdistöpäivä meni lähinnä kuvailun ja hämmästelyn merkeissä. Sunnuntaina

Tämmönen tilaukseen, kiitos!



Otto Brandt konserni juhlisti 100-vuotista taivaltaan näyttävästi historian havinoiden saattelemana osastollaan. Juhlan kunniaksi Otto Brandt konsernin yhteistyökumppaneineen sotaveteraaneille lahjoittama 106000€ oli mielestäni hieno ja suorastaan isänmaallinen ele. Brandtin osastolla oli uusien pyörien lisäksi nähtävänä paljon muistoja vuosien varrelta.

ehti hieman enemmän itse asiaan ja päivä vierähtikin uusia ajovarusteita etsien. Toki uusia pyörämallejakin ihasteltiin. Pitihän sitä paria jopa koeistua...

Pyöriä löytyi tuttuun tapaan laidasta laitaan. Parhaiten mieleen jäi Triumph Rocket III:n massiivisuus, uuden Kawasaki KLE 500:n hieno ulkonäkö, KTM 990 Super Duken futuristiset muodot sekä Yamahan "jokapyörävetoisen", kura-ajeluun suunnatun WR450F 2 Trac-mallin tekniikka.



**Tuleva katujen kingi?**

Suzukin osastolla ollut vuoden 1985 750 GSX-R herätti muistoja menneiltä vuosilta. Paljon mahtui insinöörien kehitystyötä vanhan ja uuden mallin sekä 10 vuoden välille. Eksotiikka löytyi myös messujen kalleimman pyörän, MV Augustan F4 Tamburinin hiilikuituisten katteiden alta. Hintaa tällä komeudella taisi olla 53.900 euroa.

Meidän perheen tärkein asia messuilla oli löytää uudet ajovarusteet kesäksi. Odotukset varusteiden löytymisen suhteen olivat kovat, mutta saimme kokea pienen pettymyksen. Vain parilla osastolla oikeasti haluttiin auttaa sopivien asujen löytämisessä. Messut ovat kuitenkin hyvä paikka tutustua tarjontaan kattavasti ja jopa tehdä hankintaan johtavia päätök-

siä. Ehkä ajo-  
varusteiden valmis-  
tajille ja maahan-  
tuoille eivät yksittaisen sukan-  
kuluttajan tarpeet ole kovin  
tärkeitä.

Rukan osastolla olleet All-road Tour Teamin jäsenet osasivat kertoa hyviä käytännön vinkkejä

Rukan tuotteista sekä auttaa sopivien asujen valinnassa. Eipä liene ollut ihme, että Rukan asut lähtivät tilaukseen heti messujen jälkeen!

Kaiken kaikkiaan messuista jäi hyvä mieli. Kaikki tarpeellinen löytyi ja vähän ylimääräistäkin. Hyviä tarjouksia käytettiin hyväksi ja pieniä hankintoja tehtiin jo paikan päällä. Pahasti näyttää siltä, että ensi keväänä toisen pyörän hankinta perheeseen tulee ajankohtaiseksi. Siispä vuoden päästä on taas hyvä syy lähteä messuille, kuumetta hakemaan!

*Turvallisia kilometrejä kaikille,  
toivoo Tomi ja Eeva*



◆ Teksti ja kuvat: Leila Suutarinen



## *Tiskin toiselta puolelta*

Oli huhtikuun lopun myöhäinen perjantai-iltana vuonna 2002 kun mieheni kanssa tulimme autolla Tampereelta kohti Kangasalla sijaitsevaa kotiamme. Edessämme ajoi muutama moottoripyörä, joista yksi irtaantui Messukylään, toinen Kaukajärvelle, kolmas Vehmaisiiin jne. Mieheni Aki totesi ajatuksissaan, että ”niin sitä ajeltiin ennenkin eikä ollut mikään paikka aukei edes kahvilla poikettavaksi”. Siinä samassa muistimme, että edellisellä viikolla eräs motoristipariskunta oli todennut, että ”Vehoniemen Automuseo on erinomaisten moottoripyöräilylle sekä maisemallisesti että tiestöllisesti soveltuvien väylien keskellä, mutta kun Te suljette museon ja kahvion jo klo 19.00. Eikä oikein mikään muukaan kahvipaikka yöhuoltamoita lukuunottamatta ole avoinna”.

### **Siitä se alkoi – perjantai-illan motoristikahvilat**

On reilusti todettava, että kyllähän me tytöt Akille naureskeltiin, että kuka nyt perjantai-iltana iltamyöhällä ajelisi? Aki teki kuitenkin päätöksen, että museo on avoinna seuraavana perjantaina puoleenyöhön ja samalla meidän tietämättämme kertoi asiasta pyörällä liikkuneille kavereilleen ja toivoi, että nämä eivät jättäisi häntä tässä asiassa häpeään ja akkojen naurtavaksi. Ensimmäisenä perjantaina oli paikalla vajaa kolmekymmentä pyörää. Motoristit toivoivat jatkoa ja lupasivat kertoa kavereillekin. Me puolestamme lupasimme jaksaa aina joka toinen perjantai pitää yökahvilaa avoinna. Tosin muuttaman kerran jälkeen jo pidimme avoinna joka perjantai - motoristien pyynnös-



tä. Motoristien yökahvilakausi aloitetaan keväällä säiden mukaan, mutta viimeistään huhtikuun lopulla - aina on kuitenkin avattu aikaisemmin ja syyskuun lopulla lopetellaan ellei sitten hyvien säiden johdosta jatketa. Joustava perhekeskeinen organisaatio pystyy nopeisiin muutoksiin.

Vehoniemen Automuseo on meidän perheelle täyspäiväinen harrastus ja elämäntapa. Siis oma perhe on perjantai-illat sataprosenttisesti paikalla museokoira Tassu mukaan lukien. Vaikka perjantain jälkeen Vehoniemenharjulla - Suomen suosituimmassa automuseossa (vuoden 2004 kävijämäärä 148.000) - on aina kiireinen viikonvaihe, niin

perjantai-illat antavat meille museoväelle piristystä ja lisäpotkua seuraavaan viikkoon. Ja perjantain yökahvila on poikunut tiistain iltakahvilan. Pyynikiltä ja Mustalahdesta Lahden (valtatie 12) suuntaan purkautuva motoristijoukko on ottanut tavakseen poiketa vielä Vehoniemenharjulla tai tulla ihan vartavasten! Koskaan ei tiedä ketä on tuossa ja kuinka paljon ja kun säätkin vaikuttavat joidenkin motoristien kulkemiseen, museon keittiöllä saatetaan paistaa 20-luvun reseptillä lusikkamunkkeja koko ilta.

### Epävirallinen ohjelma

Virallista ohjelmaa perjantai-iltaisina on

harvoin ellei nyt sitten ohjelmaksi katsoa sitä, että joka perjantai on moottoripyöräiheinen yleisökysymys. Kysymys on välillä tekniikasta, liikennesäännöistä, kilpailutoiminnasta, historiasta - milloin mistäkin jotenkin moottoripyörään tai moottoripyöräilyyn liittyvistä osa-alueista. Oikein vastanneiden kesken arvotaan omavalintainen posliinimuki, joista useimmat on nimellisinä päätyneet kahvion vakioasiakkaiden mukihyllyyn. Joskus on ajettu jokin letka-ajo ja palattu takaisin museolle. Joka perjantai on tietysti ollut automuseo avoinna ja museoonhan on aina vapaa pääsy. Joskus munkit ovat loppuneet kesken, mutta kahvi ei kos-



kaan. Pauliinan terassilla paistamat muurinpohjaletut ja lämmin mustamakkara ovat yleensä myös riittäneet ja jos joskus on vähän jäänytkin, niin museokoira on pitänyt lopuista huolen.

### Tervetuloa motoristikirkkoon Kangasalle

Yökahvila on poikunut virallisia ja epävirallisia kokoontumisia harjulle, likkojen mopolenkkejä, merkkikerhokokouksia ja sekalaisia seurakuntia. Virallisempaan tapahtumana on jo kolmatta kertaa Kangasalan seurakunnan ja paikallisen moottoripyöräkerho MC Rennon järjestämä motoristikirkko. Tänä vuonna kirk-

kopyhää vietetään 15. toukokuuta Kangasalan kirkossa, jonka jälkeen on paraati-ajo Vehoniemenharjulle, jossa kaikille tarjotaan keittolounas. Aiempina vuosina paraatin ovat vetäneet keskustasta mm. MC Corona ja MC Otto. Kuluvan vuoden paraatin veto taitaa olla vielä päätämättä.

### Itse pyöränpäällä - sadesäällä !

Me molemmat Suutariset olemme nuoruudessaamme ajaneet paljon erilaisilla moottoripyörillä ja erilaisilla teillä ja pikusen maastossakin. Minä olen katkaisut kätenikin, mutta suuremmilta vaurioilta on säästyty. Meillä molemmilla oli reilut parikymmentä vuotta väliä moottoripyörän päälle istahtamisessa, kunnes tuli taas halu ja mahdollisuus. Kun on tutustunut uusiin motoristeihin ja ne vanhat tututkin vuosien takaa ovat löytyneet uudelleen, vaikka kaikkien nimiä eikä ammatteja tiedäkään - eikä tässä porukassa tarvitsekkaan tietää, niin on ymmärrettävää, että joskus tekee itsenkin mieli päräyttää pyörällä lenkki. Ja on tullut päräytettyäkin - tosin lainapyörillä ja viime kesänä aina sattumoisin sadesäällä. Mutta sateessa ajaminenkin on tehnyt tehtävänsä, sillä mieheni kysyi erään rankkasateen jälkeen, että kuinkahan hyvällä päällä olisitkaan, jos olisit saanut ajaa pou-

tasäällä, kun rankkasateessakin ajaminen virkistää mieltä ja saa noin hyvälle tuulelle.

Ja vapaasti mukailen Akin suusta sanottuna.

"Jos olisin olettanut, että joku perjantai ja moottoripyöräilta olisi ollut viimeinen lajissaan, kun näen Teidän astuvan sisään ovestamme, olisin tervehtinyt Teitä vieläkin lämpimämmin ja tarjonnut vieläkin suuremman munkin. Jos olisin olettanut, että mennyt kesä olisi viimeinen yhteinen kesämme moottoripyöräiltoineen, minulla varmasti olisi ollut rohkeutta sanoa Teille, kuinka tärkeitä tapaamisemme ovat minulle ja perheelleni olleet. Mutta eihän viime kesäkään ollut viimeinen. Yksi kesä sinne tai tänne. Onhan vielä kesä moottoripyöräiltoineen tänäkin vuonna, onhan? Todennäköisesti on. Ehdin rohkaista mieleni ja korjata laiminlyöntini. Onneksi elämä tarjoaa uusia mahdollisuuksia tapaamisiin. Siltä varalta, että olen väärässä, eikä minulla olekaan kuin tämä mahdollisuus, sanon, että yhteiset iltamme ovat minulle tärkeitä, sillä niinä hetkinä ja Teidän kanssanne voin olla vapaasti oma itseni ja nähdä kuinka tyttärenikin oppii rakentamaan ihmissuhteita. Miksi siis odottaisiin kesään, kun voin sanoa sen tässä ja nyt, sen mikä usein Teidän kanssanne jää asiakkaalle sanomatta: Kiitos ja tervetuloa uudelleen!"



# LT AUS LENGGRIES BAYERN, OSA II

Sade lakkasi sopivasti ja samalla kun ajelin kohti Bad Tölziä, näpräsin radion näppäimiä. Hyvin tuntui stereot soittlevan, vaihdoin kanavaa ja samalla kaiuttimista alkoikin tulvimaan Eaglesin se nostalginen "Hotel-California". Laitoin volumea vaistomaisesti isommalle ja kiihdytin samalla sataseen. Vasemman käden peukalo hakeutui cruisen hanikalle ja tuumailin, että näinkös se sitten tämä värkki asetettaisiin päälle, jos se sitten joskus toimisi mutta samalla hetkelä kun tuikkasin kevyesti peukaloa, kuinkas ollakaan, tuntuikin lievästi sellainen keveä, hento nykäisy? Joku keltainen valo ilmestyi kojetauluun ja taustalla Eaglesin kitaraintro sen kuin vain kiihtyi! Hetkinen, siis cruisehan toimii ja se onkin tässä vakiona! Täytyy sanoa, että ei muuten suomipojalla ollut tipat silmäkulman nurkilta kaukana, niin korkeat fiilikset tuli puseroon ja nyt sitä sitten ajettiin kohti Munichä, jonne ei olisi kovin pitkästi. Autobahnilla mentäisiin kolmoiskaistaa niin nopeaan kuin mahdollista keli-, liikenne- ja muut olosuhteet tietenkin huomioon ottaen, mutta ainakin alkuun pari ensimmäistä tankillista nyt kuitenkin yhteen menoon ajettaisiin eikä taukoja tarvitsisi heti pitää, olihan pyörän tankki vain varttia vajaa, vatsa täynnä ja nukuttu oli, eli ei muuta kun menoksi. Lisäksi pyörässähän oli "Reifen und service neu". Tarkoitus oli muuten vielä pyörää hakiessa, että sen sitten joskus keväällä -05 laittaisin myyntiin, mutta kun sitten pari kolme ensimmäistä kilometriä olin sillä ajanut, ei sellainen enää tullut mieleenikään!

Nyt siis mentiin kohti Munichä, jonne ei matkaa olisi kuin jokunen 70 km. Siitä ylös pohjoista kohden, aina pimeään tuloon asti eli olettais, että jossain Hampurin - Lybeckin tasalle pääsisi helposti, kunhan vain malttaisin ajaa "reippaasti". Siellä jossain sitten vetäisin ulos autobahnilta ja heti lähimpään hotelliin yöksi. Olinhan halunnut ottaa samalla selvää pyörän kunnosta, että mitä tulikaan ostettua, ja pitivätkö siis oletetut tiedot huoltokirjan merkinnöistä paikkaansa. Ajamalla ja vain ajamalla ne saisin selville. Sitten lauantai aamulla jatkaisin Neumunsterin ja Flensburgin läpi tanskan maalle, sehän olisi kuitenkin vaan semmoisen läpihuuto juttu. Eihän tanskanmaan valtaus vuonna 1940 saksalaisiltakaan silloin aikoinaan vienyt kuin kolme tuntia. Mikäs homma se nyt olisi läpi ajaa parissa tunnissa. Sitten iltasella lähtisikin Viking Tukholman Stadsgårdenin satamasta Turkuun, johon olin liput etukäteen varannut. Kotiväki Jyväskylässä odottelisi pyörääni ja sen kuljettajaa puolenpäivän aikoihin. Näin helposti se menisi. No helposti ja helposti, olin toki hiukan selviteltyt kilometrilukemia edeltäkäsini ja sen ensimmäisen päivän ajoksi Lengriesistä Lybeckiin tulisi noin 850 km. Lauantaille noin 1000 km ja sunnuntaina sitten olisikin aikaa seurustella pyörän kanssa hiukan hartaammin, kilometrejä vain pikkuisen päälle 330 km. Eli ei olenkaan paljoa mitä nyt RT:llä olin ajellut. No aikaa ei nyt kuitenkaan olisi ylimääräisesti, koska Niederbergeriltä pääsin liikkeelle vasta näin puolenpäivän aikoihin.

Saksan karttaa ei minulla ollut eikä tosin Tanskakaan, olin kuitenkin kirjoitellut kotona yhdelle A4 paperille ne saksanmaan isoimpien kaupunkien nimet, joita sivuten pääsisin suorinta tietä Tanskaan. Tätä A4:sta sitten pidin kaasukäden alla kelaten sitä alaspäin sitä mukaa kun matka eteni. Tärkeätä olisi vain pitää paperista kiinni, ettei tuuli sitä veisi. Teiden numeroita en ollut kirjannut mihinkään, koska niitä minulla ei ollut saatavana, netissähän nekin olisi varmaan kyllä ollut.

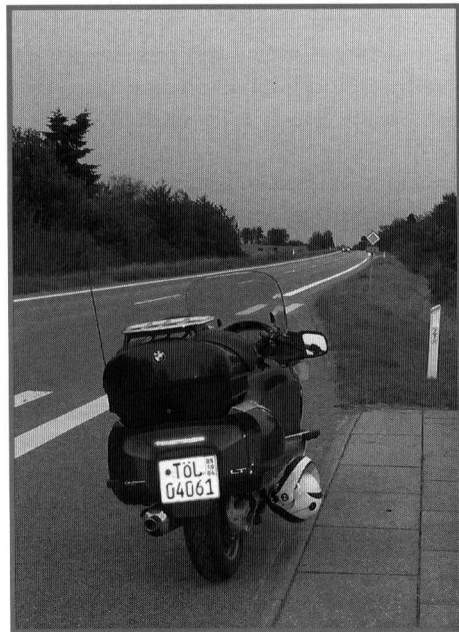
Mutta ensimmäinen tavoite Munich, tuntuu olevan nyt saavutettu. Itse kaupunkia en nähnyt kuten en uskonutkaan, sen verran nopeaa ajoa se siinä autobahnilla tuntuu olevan. Semmoiset 140 - 170 km/h lassissa tuntui olevan ihan mukavaa marssinopeutta, vaikka liikennettä tuntui olevan yllättävän paljon? Vettä tuli vähän väliä, mutta se haittasi vain näkyvyyden suhteen. Iso ja lisävarusteena asennettu vieläkin isompi tuulilasi suojasi todella hyvin varsinkin sen yläasennossa. Munich kierrettiin sen itäpuolelta. Opaskyltti Nürnberg vilahti kaistojen yläpuolella pariin kertaan mikä rauhoitti mieltä, olihan suunta kutaquinkin oikea. Mutta sitten jossain Ingstadin kohdalla liikenne jumiutui. Jalvoja pantiin maahan ja ykkösellä madeltiin kaikilla kaistoilla. Palasin väliillä keskikaistalle, koska se tuntui väliin vetävän paremmin, sitten taas vasenta, keskimmäiselle jne. Oikean puolimmaisella olivat rekat ja asuntoautot, sinne meno ei tarvinnut eikä kannattanut edes harkita. Tuulettimien ääniä kuului sieltä täältä, omani kas kummaa ei vielä lähtenyt päälle. Tätä matelua tuntui kestävän väliin 20 minuuttia kunnes taas lähdettiin, 60km/h, 120km/h, 160km/h ja sitten taas jarruvalot paloivat edessä ja nopeus nolnaan. Siis tälläistakö tämä nyt sitten onkin? En varmasti kerkiäisi ajaa kuin

kolmesataa kilometriä tänään ja se tarkoittaisi aika lyhkäisiä yöunia, jos lainkaan niitä! Madeltiin eteenpäin ja sitten jo näkyikin tämänkertainen pysähdyksen syy. Uutukainen Saab kumollaan uloimmalla kaistalla ja vanteenkappaleita ynnä muuta uutta romua siellä täällä. Olihan siinä polizei tosin jo liikennettä ohjaamassa. Sitten taas lähdettiin, 60km/h, 120km/h 160km/h ja sitä kesti taas jokunen kymmenisen minuuttia, kun taas jalat maahan ja paikoillaan seistään kaikilla kaistoilla!?? Ei tuntunut olevan herkkua tämä autobahnin ajo ensikertalaiselle. Nürnberg saavutettiin lopulta kymmenien pysähdysten, kiihdytysten ja useiden jarrutusten jälkeen. Itse kaupunki jäi jälleen vasemmalle puolen eikä siitä mitään autobahnille taaskaan näkynyt tai sitten minä en ainakaan siitä mitään kerennyt vauhdissa katselemaan. Merkillistä miten vähän moottoripyöriä oli liikkeellä? Olihan tiet kunnossa, viikonloppu tulossa ja kelit kuitenkin aika mukavia. Ei edes poliisi-pyöriä sattunut tulemaan vastaan eikä tosin yksikään päässyt ohitsenikaan. Tosin yksi mönkijä, korotettu sellainen, päästi tulemaan kolmoskaistalla vastaan arviolta 160 km/h, se olikin vastaantulevista eksoottisin näky. Tankki alkoi tyhjenemään eikä huoltoasemia tuntunut tulevan vastaan yhtä tiheään kuin kotosuomessa. Vaikka bordcompuuteri näytti minulle tasan tarkkaan jäljellä olevan polttoaineella pääsemän kilometrimäärän, ei siitä tiedosta minulle hirveästi olisi iloa, jos jäisin keskelle autobahnia tai sen viereen ihmettelemään, että missähän minä olisin ja mistähän saisi sitä bensaa. Päätin mennä seuraavana tulevalle huoltamolle tankkaamaan. Noin vartin ajon (40-45km) jälkeen tulivatkin liikenneopasteet, jossa oli ihan suomeksi tajuttavissa polttoainepumpun kuva sekä ryhmittymistä ja autobahnilta ulosajoa tarkoittavat nuolet. Itse huol-



tamo tuntui olevan ”tyypillinen” autobahn-huoltamo, ei mitään turhaa, mutta silti kaikki tarvittavat. WC:t, hodorit, vesipullot ja se kaikki muu tarvittava sieltä kyllä sen bensa ohella löytyi. Tankkasin piripintaan koska tarkoitus oli ajaa vielä ainakin tämä tankki tyhjäksi. Pizzapalaa suuhun ja kierros pyörän ympäri, että olihan kaikki tavarat mukana, matkaikoni keulassa mukaan lukien, eikä mitään vuotoja tms. ylimääräistä missään näkyisi. Eipä näkynyt, ja nyt kun tilaisuus oli, otin tukevammat Gore-ajohansikkaat sivulaukusta valmiiksi mittariston taakse, jos nimittäin vielä joutuisin ajamaan mateluvauhtia ja sataisi, silloin ei isotakaan tuulilasista eikä kahvalämpäreistä olisi apua, vaan hansikkaani kastuisivat. Kypärä kiinni ja pyörä käyntiin. Autobahnille oli jälleen helppo liittyä mukaan. Tasaisesti nyt tuntuikin liikenne vetävän, joko han nyt pääsisi ajamaan? Noin 120 – 140 km kolmoiskaistaa, ei hyvin, mutta jos näin tasaisesti ja koko ajan pääsisi ajamaan, olisi tavoite Lybeckin tasa mahdollinen ehkä vielä ennen pimeää saavuttaa. Huomasin jossain vaiheessa että varalle ottamani Gore-ajohansikkaat alkoivat noin 150km/h nopeudessa, turbulenssissa vähän lepattaa siinä mittariston päällä, johon olin ne laittanut, otin ne polvien ja katteiden polvipaikojen väliin puristukseen, olinhan suomen- teilläkin ajellut näin satoja kilometrejä ilman ongelmia. Taas mentiinkin ja nyt ihan 200 km/h päällyks lukemia, kone tuntui pitävän sen tehtaan lupaaman 197 km/h koska mittarini näytti 225km/h tasaisella. Toki täytyy myöntää että kaarteissa oli ohjauksessa pientä voblausta havaittavissa, eli mitään nautittavaa tai rentoa ajaminen ei ainakaan näillä renkailla, vaikka olivatkin uudet ja tällä kuormalla enää ollut. Mutta hyvin tuntui tehoa vielä loivaan ylämäkeenkin löytyvän. Pitkään ei näitä kahden mar-

kan osuuksia kuitenkaan ollut, koska aina joku puikahti keskikaistalta eteen, okei varmaan ihan saksalaisittain oikein arvioituna, mutta kun minä halusin pitää edellä ajavaan semmoista 200m:n turvaväliä. Olihan pyörä minulle vielä vieras enkä ollut ABS-jarruilla hätäjarrutuksia tehnyt. Tuli jälleen hidastus ja varsinaista hidasajoa, katselin peiliin ja olihan se takanakin aikamoinen jono. Sitten huomasin peilistäni, että mikä näätä se makaa takanani tiellä kais-



tallani, jota olin juuri ajanut. Ihmettelin kun en ollut sitä huomannut sitä kuin vasta takapäin peilistä? Varmaan alan väsymään? Enkö ole enää tarkkana? Kyllä noin iso ”eläin” olisi pitänyt huomioida jo sitä ohitettaessa. Taas mentiin väliin vähän lujempaan ja sitten taas sellaista hidasajoa. Nyt piti jo laittaa ajosaapasta väliin asfalttiinkin. Sitten kiihdytys ja nopeus jonkin 140km/h, jota pystyin pitämään ehkä parikymmen-

tä minuuttia. Autoista nopeimpia tai ainakin ne jotka nopeimmin kolmosella ajoivat olivat Golfit, nähtävästi GTI-sellaiset? Jokin asia ei ollut nyt niin kuin piti mutta en tajunnut mikä se oli? Pyörä OK. Lompakko OK. Laivaliput OK, aloin kelaamaan hitaasti mielessäni asioita, joita piti muistaa ja olin ne mielestäni kaikki muistanutkin, mutta joku asia nyt ei vaan ollut. Hei, hetkinen! Gore-ajokäsineet! Pudonneet! Se näätä, sehän se olikin! Silloin, kun laitoin jalan maahan, eivät tietenkään ne voineet pysyä mukana katteen ja polvien välissä, kun en niitä enää katteeseen painanut! Voi harmi! Olihan ne vanhat, mutta erityisen toimivat. Heldin mustat ja pitkävartiset ja vasta noin 100 tkm ajoa takana. No lohdutelin itseäni sillä, että vaikka olisin huomannutkin tapahtuneen heti, ei mitään olisi kuitenkaan ollut tehtävissä koska: autobahnilta ei takaisin voinut kääntyä, kun ehkä vasta edessä, 50 km:n päässä. Kuinka olisin vastaavasti löytänyt oikean liittymän ja miten kaukana se olisi takana päin? Kaikki kolme kaistaa olivat autoja täynnä pyörää eikä mitään muutakaan ei autobahnin varteen voisi turvallisesti pysäyttää ja mitä 256 henkilöauton päälle ajamalla ajohansikkaalla enää tekisi? Olisiko se (ne) olleetkaan enää ajoradalla?

Tienvarrella ei ollut juuri mitään kiinne-kohtaa josta olisin voinut paikallistaa puotoamispaikan. Siis mennyttä mikä mennyttä! Olihan ne noin 15 vuotta vanhatkin mutta tosi hyvät myös lumella ajettaessa. Ja mitä muistoja niihin liittyikään. Oli sadetta ja pimeni pilvien takia, alkoi salamoida ihan tosissaan. Onneksi ei ajonopeudet kuitenkaan nyt kovin pudonneet, joten kastumista ei nyt tarvinnut pelätä olkoonkin, että Gore olikin päälläni. Kuten aina muulloinkin, satoi tai paistoi.

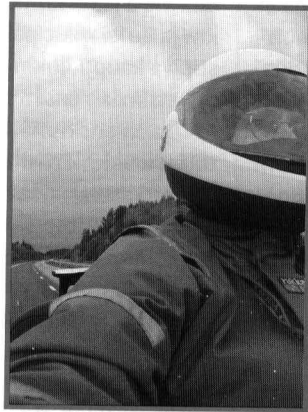
Toinen tankkaus tapahtui jossain Kas-

selin alapuolella ja sekään ei kestänyt kuin ehkä 12 minuuttia. Pikaisesti käynti wc:ssä ja loput pizzapalat suuhuni. Ei kun taas menoksi. Pitkään vielä ennätinkin päästellä kunnes alkoi tulla hämärää. Olin tavoitteestani vielä jäljessä, mutta ehkä vain noin 200 km ja se ei ollut paljon. Nyt tuntui olevan sopiva kaupunkikin edessäpäin. Päätin lähteä etsimään ensimmäisestä ulosajorampista alkaen ensimmäistä vastaan tulevaa hotellia, kaikki kävisi nyt. Eikä sitten tarvinnut pitkästi ajaa, kun tulikin vastaan hotellin mainos. Ajoin aivan hotellin oven eteen ja oioin vähän jalkojani. Astelin päättäväisesti receptioniin ja kysyin, että olihan huoneita vapaana? Mitä, eipä ollutkaan? No, ei muuta kuin seuraavaan hotelliin, joka olikin kuulemma aivan 200m:n päässä. Näin se sitten olikin, ajoin LT:n sen toisen hotellin sisäpihalle suoraan näköyhteydelle huoneeni ikkunasta, joten kontrollointikin olisi yön mittaan mahdollista, jos sellaiseen tarvetta olisi. Receptionin väki kuitenkin vakuutti, ettei mitään vaaraa eikä varkaita tms. siellä ole. Huoneeni oli kahdelle ja aika hieno. Hinta ilman aamiaista 42 €, sellainen roomalaistyylinen isoine seinämaalauksineen ja pylväikköineen. TV ei jaksanut kiinnostaa, vaan söin nyt kaikki loput eväitäni, mitä mukanani laukuissani oli jäljellä. Kävin makuulle ja mielessäni kertosin päivän tapahtumia kunnes nukahdin. Uneni ei ollut levollista, koska en tällöin vielä tiennyt miten kaukana Hampurista vielä olin. Vain sen olin illalla tajunnut, että jossain Hannoverin alapuolella ollaan ja tanskanmaan läpiajokin olisi verrattain mysteeri. Matkaa Tukholmaan olisi ehkä 1000 km? Hildechm oli paikka, jossa olin yöpynyt, mutta tämä selviäisi minulle vasta kotona, kun receptionista en sitä ollut huomannut kysyä.

Koska en ollut nukkunut hyvin eikä kokonaismatkasta Tukholmaan minulla ollut



täsmällistä tietoa, päätin lähteä ajelemaan eteenpäin. Kello oli suomen aikaa ehkä 06.20. Tavarani olin pakannut jo valmiiksi illalla. Oli pimeää, mutta nyt ei onneksi satanut. Ajelin musii-kin tahdittamana aina Hampurin eteläpuolelle, jossa vasta alkoi hämär- tää. Tankkaus piri- pintaan ja sämpy- län tapainen tas- kuun. Isot tuulivoi- malat tien molem- min puolin hämä- rässä hitaasti pyö- rivine jättilapoi- neen olivat aika pelottava näky, var- sinkin niiden pu-



naiset strobovalot, jotka välkkyivät outoon, mekaaniseen tahtiin. Näytti alkuunsa, että joutuisin väistelemään pyöriä lapoja. Sit- ten ajoinkin luultavasti harhaan. Nimittäin vaikka kuinka seurasin opasteita sinne Tans- kaan ja yritin seurata rekkaliikennettä, huo- masin olevani kivikadulla ja kapealla sellai- sella? Olin siis Hampurin keskustan tuntu- massa. Jollain pikkukadulla, joilla ei juuri muuta liikennettä minun lisäksi ollut, olisi- han niitä tietysti helppoa ja mukava ajella mutta nyt ei minulla olisi aikaa mihinkään ylimääräiseen "sight-seeingiin". Pelkäsin ni- mittäin koko ajan joutuvani liiksi länsiran- nikolle, kun ajelin eräänkin ison sillan yli, näin tällöin nimittäin merta tai ainakin ison vesistön vasemmalla puolellani. Pääsisinkö- hän tästä lainkaan Tanskaan? Pari ylimää- räistä kilometriä tuli ainakin siitä, kun kään- nyin erään alikulkutunnelin jälkeen aikai- semmin havaitsemalle huoltamolle, joita ei muuten paljoa siellä nähtykään ja kysyin rouvalta neuvoa: "Danmark?" Rouva ei

osannut ulkomaita, vaan viittoili juuri sii- hen suuntaan mistä olin tullutkin. Löysin kuin löysinkin lopulta "isolle" tielle, joka vei Flensburgiin, joka olisi nyt seuraava kaupunki tai paikkakunta ennen Tanskaa. Autobahnilla ajaessani au- rinko alkoi nousta. Liikenne alkoi verkalleen lisääntyä. Tanskan suun- taan olisi muitakin menossa. Nyt pystyin pitämään jo 180 - 200km:n nopeuksia pitempään, kun kol- moskaistalla oli lopultakin tilaa. Opasteessa luki Flensburg ja jo- tain lukemia. Mitähän lie kello nyt? Olihan LT:ssä kello tietenkä, vaan kun ei ole ollut minulla vielä aikaa laittaa aikaan sitä. Pitkän yhtämit- taisen ajon jälkeen tulin lopulta Saksan ja Tanskan rajalle. Sitä ei mistään tosin juuri huomannut.

Olipahan vain kuin joku tietulliasema joita norjanreissullakin olin nähnyt. Liikenne- merkittäkin eivät aluksi näyttäneet mi- tenkään erilaisilta saksmannien merkkei- hin verrattuina. Hyvä että näin nopeasti kä- vi tuo rajan ylitys, ei tarvinnut alkaa pape- reiden ja pyörän syynämiseen tai mihin- kään muuhunkaan aikaa vievään! Olin aja- nut taas jo tovin, kun pelkäsin jälleen, että ajautuisin liiksi länteen tai sitten ajelisin kaikkien rekkojen perässä Norjaan mene- ville laivoille. Oli noita norjalaisia rekkoja nimittäin melkein pä nuo kaikki. Kun ei ol- lut kartan karttaa ja tuntui, että eihän täs- sä tule minkäänlaisia Köpenhagen-, tai sve- rige-kylttiä vastaan, päätin soittaa kotia kysyäkseni vaimoltani tietä. Seuraavasta liit- tymästä ylös ja risteyksestä oikealle, linja- autopysäkillä parkkiin. Peltomaisemaa oli ja joka suuntaan. Tasaista ja tasankoa, tälläis- tako tämä koko maa olisi? Vaimo olikin ajan- tasalla koska olin soittanut hänelle illalla hotellista, eli jonkinlainen arvio hänellä oli

sijainnistani. Nyt oli vain epäselvää, että pitikös minun ajaa rajalta vielä Göttingenin suuntaan vai kääntyisikö tie jo aikaisem- min oikealle Köpenhageniin. Vastaus oli hel- poittava. Ajettava olisi vielä ja suuntakin oli aivan oikea. En viipynyt tuolla pysäkillä taas- kaan yhtään ylimääräistä, vaan lähdin heti valmiiksi autobahn-lämpöisellä koneella liikkeelle. Vilkaistu pa-mittariin tosin näytti, että mitenkähän suunnittelemani Tanskan, ilman tankkausta läpiajoni onnistuisi, kos- ka minulla oli vain jonkin verran Ruotsin kruunuja ja euroja ja Tanskassa ne ehkä eivät kävisi huoltamoilla? No eiköhän täs- sä vielä parisataa kilometriä päästä, tank- kaan heti Malmöössä. Ajelen ja ajelen, taas alkoi satamaan, mutta penkki, kahvat ja "tu- liliivit" lämmittivät mukavasti. Nyt olikin jo kovasti liikennettä, vaikka ajeltiin maaseu- dulla. Polttoaine alkoi käymään vähiin eikä mitään köpistä näy. Olikohan tämä sitten- kään oikea tie? Olin varmaan ajellut jo tun- nin puolitoista siitä puhelinsoitostakin eikä mitään opastekylttejä näy vielä. On- kohan tämä päätte lainkaan? Polttoaineella pääsisin enää 50 kilometriä eikä huolto- asemia ole täällä kuten Suomessa mistä vain valitaan sopiva merkki. Pakko tulla joku kylä vastaan? Vihdoin tulikin ja kas McDo- nalds ja huoltamo ihan vierekkäin, no nyt onnistuisi molempien tankkaus, jos vain eurot kävisi ajattelin, kun kaarroin huolta- mon pihalle. Kypärä pois ja kassalle kysy- mään, että voisinko tankata euroilla. Se- hän onnistuisi! Hyvä juttu. Nyt vain ensin tankki täyteen ja sitten Donaldsiin syömään joku harhaute, ruokaahan ei sieltä saisi, mutta se jokin saisi nyt kelvata. Katsoin hetkisen kassan takana olevaa kelloa!? Mitä onko tuo ajoissa, kysyin neidiltä? Kellohan oli tulossa jo 12 ja laivani lähtisi kahdek- salta! En ole tankannut! En ole syönyt! Ei ole tietoa missä asti vielä edes ollaan! Ei

ole edes siltoja näkynyt, niitä isoja jotka koneesta, noin 30000 jalasta olin aivan sel- västi tullessani nähnyt! Enkä ole edes vielä Köpiksessäkään! Ja mikä surkeinta, Ruot- sissa ei enää ajeltaisi ilman limiittiä, vaan se olisi jotain 120km/h max, ja sekin vain hyvillä teillä, tai muutoin se saattaisi käydä lompakon päälle. Nyt tuli jollekin kiirus! Äkkiä vain tankki täyteen ja sitten siirty- minen Donaldsiin. Ei ollut aikaa valita mi- tään ateriaa kun ei ollut aikaa istuakaan. Noh mitäs sitä istumaan, saisinhan istua ihan koko matkan laivalle asti, seuraavat kahdeksan tuntia. Hampurilainen ilman mi- tään pihviä maistui ihan pahvilta, mutta pa- ri palaa suklaata varmisti, että päivän ener- gialataus oli nyt saatu, vesimuki päälle ja matka Tukholmaan saattoi alkaa. Cruisen laitoin nyt 140km:iin eikä siitä varmaan voi- si yhtään vähentää, mitä nyt isojen siltojen kohdilla sen verran, että ylitys sujuisi lailli- sesti maksamalla siltojen yliajo. Seuraava sähköhdys tulikin heti kohta päätielle pää- syn jälkeen, nimittäin kyltti jossa luki: "Kö- penhagen 180km"! Näkymä sai vaistomai- sesti lisäämään kaasua "hiukan" yli sallitun, tai siis itse asiassa, en ollut varma edes mitä täällä tanskan maalla saisi ajaa. Satasen kylt- tejä oli runsaasti mutta kaikki tuntui pääste- levän tuollaista 140km/h?

Ensimmäinen iso silta tulikin lopulta vas- taan ja nyt olin jo "noin" kartalla. Ajo en- nen jättimäistä siltaa oli sekin jo nähtävyy- s. Ei ollut tuulipussien kuvat yhtään suotta. Tuntui että ajoasentoni oli ainakin 45 as- tetta kallistuneena tuulen suuntaan. Tie lähti kohoamaan ja tuulen voima tuntui vielä- kin vain voimistuvan. Ei ihme että niitä val- tavia tuulivoimaloita täällä näkee, olihan nytkin aivan kirkas keskipäivä, ihan siis sem- moinen idyllinen, tiedättehän kun suomes- sakin kesällä on ja varis raakkuu siinä risu- aidan päällä rauhassa. Tuli ensimmäinen

siltapilari ja sehän suojasi tuulelta niin että tuntui kun pyöräni kääntyikin nyt päinvas-  
taiseen suuntaan tuon samaisen 45 astet-  
ta ja välittömästi taas uudestaan toiseen  
suuntaan. Saattoivat vastaan tulevat autoi-  
lijat ihmetellä, että tuo on nyt varmasti ni-  
itä bombersseja, kuin noinkin voi mootto-  
ripyörällä tehdä! Sama liikesarja toistui jo-  
kaisen siltapilarin kohdalla ja vaikka LT:tä  
ei muutoin tarvinnutkaan varsinaisesti oh-  
jastaa, piti nyt aisankahvoista pitää kiinni  
ihan tosissaan. Inhottava tunne, kun pyörä  
tuntui vievän minua eikä päinvastoin! Tie  
lähti lopulta laskemaan ja mietin, että mi-  
tenkähän suomipojan olisikaan käynyt, jos  
olisi pitänyt pysähtyä tuolle sillalle, tuollai-  
sella tuulella?! Olisi pitänyt ajoittaa pysäh-  
tyminen siihen pilarin taakse, koska muu-  
alla kaatuminen olisi ollut todennäköinen.  
Mutta miten pysähdyt 5:ssä metrissä? Mak-  
su luukulle kävi euroilla, taas onneksi, vaik-  
ka työkaverini väittikin, ettei se muuten käy.  
Takaisin tosin sain sellaista "leikkirahaa".  
Sitten jälleen menoksi ja tulihan se köpis-  
kin lopulta sieltä, kun vain maltoi ajella,  
mutta ei ollut tuo tanskanajo mikään läpi-  
huutojuttu, koska olinhan ajellut jo aamu-  
viidestä iltapäivään ja edelleen olin täällä  
tanskanmaalla! Malmöstä tiesin olevan vielä  
650km Tukholmaan. Että jälleen sain ajaa  
ihan oikeata ajoa eikä mistään voinut juuri  
ottaa valokuvan kuvaa, ainakaan paikoiltaan.  
Köpis-Malmö silta oli ihan yhtä upea kuin  
se ensimmäinenkin ja siitä sitten alkoivat-  
kin hyvät opasteet Tukholmaan. Malmö –  
Stockholm ajo sujui kaikessa rauhassa il-  
man vesisateita, tutkia tai muita hidasteita,  
vaikka keskinopeuteni olikin noin 140km/  
h. Mutta yhtään taukoa ei juuri ollutkaan.  
Ainoastaan kaksi noin 12 ja 7 minuutin  
tankkaukset ja joku 16 minuutin tavarata-  
lo kierros Husqvarnassa, kun olisin tuo-  
nut edes joitain tuliaisja kotiväelle, kun en

Saksasta enkä Tanskasta ennättänyt niin  
edes Ruotsista, mutta sitten kun ei sitä so-  
pivaa lego-pakettia voinut maksaa euroilla  
eikä kruunuja ollut riittävästi niin takaisin  
hyllynhän sekin oli vietävä! Ne niistä tuli-  
aisista.

Tukholman läpiajo Stadsgårdenin sata-  
maan oli helppoa, olihan liikenne jo itähä-  
märissä varsin hiljaista ja mikäs siinä oli-  
kaan cruisaillen kuunnella stereota, kun li-  
put Vikingille oli varattuna. Ajoin satamaan  
autojonoon ja kun otin kypärän pois pääs-  
tä ei mennyt aikaakaan, kun tuli heti kaveri  
kysymään, että Saksastako toit? Kilpihän se  
varmaan oli sille sen kertonut ja siinä sit-  
ten sen viisi minuuttia tarinoidessa auto-  
jonot lähtivätkin jo selvitykseen ja ajo lai-  
vaan saattoi alkaa. Mittarin mukaan olin aja-  
nut päivän aikana, siis sieltä Hannoverin ala-  
puolelta 1400 kilometriä eikä aikaa jäänyt  
yhtään ylimääräistä! Yhteensä ajomatkaa  
kotiini tulisi siis 2400 km ja siinä kypärää  
uudelleen päähän pukiessani tajusin nyt vii-  
mein, että mikä tuo "soft-touch sitzbank"  
oli! Ajo ei nimittäin tuntunut juuri missään,  
vaan mielessäni kävi, että jos vain aikaa olisi  
voisihan tuon matkan ajaa takaisinpäinkin  
vaikkapa heti uudelleen.

Kokonaismatkaa tuli tälle pyöränhau-  
lle yhteensä (Lenggries-Jyväskylä) 2400 km.  
Matka-aika yhteensä (koti-koti) torstai klo  
05.30 – sunnuntai klo 12.30. Matkakulut,  
jossa mukana lennot + juna + laivalippu +  
syömiset + hotellit + siirtokilvet + poltto-  
aineet + siirtolupa Turku – Jkl, eli melkein  
pä aivan kaikki, tekivät noin 1000 euroa.  
Turun tullista hain siis vain siirtoluvan ko-  
tiini, en tullannut pyörää, koska ajokausihan  
oli muutoinkin jo takana sekä autoveron  
osuus seuraavana vuonna keväällä myö-  
hemmin olisi varmasti pienempi, olisihan  
LT:ni taas vuoden verran vanhempikin. To-  
teutuneita veropäätöksiä, vuodelta 2004

selvitellessäni, vero kyseiselle pyörälle tu-  
lisi tullin taulukoiden mukaan olemaan noin  
4000 euroa, mutta keväällä 2005 arvelisin  
pääsevän noin 3500 eurolla? No mitä oli-  
sin tehnyt toisin? Jos pitäisi tehdä uudel-  
leen samanlainen matka, niin kyllä ainakin  
sekä Saksan että Tanskan kartat olisi hyvä  
olla. Siitä olisi löytynyt ehkä vähän suorem-  
pi ajoreittikin. Lautta Puttsgardeniin? Ajo-  
aikaakin olisi saanut olla yksi vuorokausi  
enemmän, ihan vaikkapa niitä tuliasia var-  
ten. Lenggriesistä olisi ollut helppo lähteä  
eteläänkin, alas Alpeille. Itävallan rajahan oli  
aivan lähellä jne. jne. Mutta edelleen, kyllä  
pyörän tuonti ajamalla kannattaa. Siinä to-  
della näkee mikä se pyörä on, miten se toi-  
mii ja käyttäytyy Saksan suurilla nopeuk-  
silla. Samalla tulee esille varmasti kaikki  
mahdolliset öljynkulutukset tai nestevuo-  
dot jne. Sitä paitsi, eikös ne pyörät ole tehty  
ajamista varten.

Lopuksi täytyy todeta, että erittäin hy-  
vät fiilikset koko reissusta jäi ja ainakin mi-  
nun tapauksessani, kaikki mitä oli sovittu  
edeltä käsin, toteutui ja myyjä piti sanansa.  
Palvelu oli huippua ja kyllä moni paikalli-  
nen ja suomalainen moottoripyöräkaup-  
pias saisi mennä saksanmaalle ottamaan  
oppia kuinka asiakasta voidaan palvella ja  
mitä hän tarvitsee. Moottoripyöräkauppaa  
kun voi tehdä ihan hymyssä suin eikä aina  
otsanahka rypyssä. Minulta kyllä karisi kaik-  
ki se epäluulo ja pelko saksanpyöriä koh-  
taan, tosin sopiihan sinnekin monenlaista  
mm. turkkilaista tms. Yrittäjää, mutta jos  
vähän näkee vaivaa eli pitää yhteyttä ensin

esimerkiksi sähköpostilla ja kun netistä löy-  
tyy kyseiselle yritykselle siistit ja kunnolli-  
set sivut, niin kyllä se itse liikekin on sitten  
sellainen. Ai sen pyörän hintako? Niin no,  
jos se nyt ketään tässä enää yhtään kiin-  
nostaa niin vaikka sen veron osuus olisi-  
kin tuo aivan sama kuin vuosi sitten ke-  
väällä 2004, jota kyllä vahvasti epäilen, niin  
kuitenkin vastaavat suomipyörät täällä, to-  
sin puolet enemmän ajatut (100 tkm) ei  
luonnollisesti samoilla lisävarusteilla varus-  
tetut eikä, anteeksi vaan, niin täsmällisesti  
ja säännöllisesti huolletut kuin saksan-  
pyörät, maksavat 18000 € tai enemmän.  
Omalle yksilölleni jäi hintaa kaikkine vara-  
osa- ja lisätarvikepaketteineen + noutoku-  
luineen 9000 € siihen lisätynä vero 4000  
€ eli tasan 13000 €! Joten kannattaa to-  
della miettiä kannattaako käydä lomareis-  
sulla Bayerissa?

Ne kauppaan kuuluvat, uutukaiset si-  
säkassitkin tulivat sitten aikoinaan pos-  
tissa ja ihan vieläpä kotiovelle. Muuta-  
mia sopivia, ratkaisuja helpoittavia linkkejä  
ohessa:

[www.motorrad-niederberger.de](http://www.motorrad-niederberger.de)  
[www.sundrum.de](http://www.sundrum.de)  
[www.mobile.de](http://www.mobile.de)  
[www.motonet.fi](http://www.motonet.fi)  
[www.tulli.fi](http://www.tulli.fi)  
[www.motopalsta.com](http://www.motopalsta.com)  
[www.motorradreifendirekt.de](http://www.motorradreifendirekt.de)

**Terveisin BA-686**

# Turusen Aimosta ja vähän muustakin

Aloitin moottoripyöräilyn 1965 jolloin harrastus koki pahinta lomaansa ja kotikaupungissani Oulussa oli vain kymmenkunta aktiivista motoristia. Ensimmäinen pyöräni oli käytetty 350-kuutioinen Jawa ja se tuntui tuolloin aika mehevältä peliltä. Olihan Oulussa tuolloin yksi uusi Triumph Bonneville, yksi 650 kuutioinen BSA ja yksi 500-kuutioinen Triumph, joita saattoi ihailla silloin tällöin ja päiväunelmoida useinkin. Japsipyörät eivät olleet oikeastaan vielä aloittaneet maihinousuaan, joitakin Honda Dreameja ja pieniä Yamahoita lukuunottamatta. Naapurissa asui nyt jo edesmennyt Erkki Elsilä, jolla oli samanlainen Jawa ja ajelimme aikalailla yksissä erilaisia reissuja.

Kirjoitettuani ylioppilaaksi 1968 ja pyrittäväni Teknilliseen korkeakouluun kesäkuussa päätimme Erkin kanssa lähteä eteläsuomen kierrokselle. Sattumoisin pisti silmäni kesäkuun Tekniikan Maailmassa Tapio Sunellin palsta ja siinä pieni kuva Kontioralli-ilmoituksesta. Tiirailimme kuvaa suurennuslasilla ja saimme juuri ja juuri selvää ajasta ja paikasta, jolloin matkamme pääkohde tuli selväksi.

Matkaa Höytiäisen rannalla olevalle Venejoelle oli noin neljäsatä kilometria ja onnistuimme suoriutumaan siitä yhdessä päivässä. Saavuimme perille illansuussa hiekkaiselle rallialueelle, jossa oli jo joitakin kymmeniä motoristeja paikalla. Ensimmäisenä meitä riensi tervehtimään salskea sänkätukkainen noin kolmikymp-

pinen Aimo Turunen. Hän otti meidät vastaan erittäin ystävällisesti ihmetellessä olimme saaneet tiedon tapahtumasta ja että olimme tulleet Jawoilla Oulusta saakka. Aimolla oli tuolloin BMW R69S, joka oli aikanaan erittäin kallis pyörä. Asetuimme teltailemaan ja ihailemaan pyöriä, jollaisia emme olleet juuri aiemmin nähneet.

Yöllä koimme ikimuistettavan herätyksen, kun perille saapui yhtäaikaan noin kaksikymmentä brittipyörää vedättäen hiekkassa alueelle. Useimmilla oli vain megafonit ja jyly oli todella sykähdyttävä, mikä on painunut mieleeni pysyvästi. Kaikkiaan tässä ensimmäisessä virallisessa Kontiorallissa oli noin sata pyörää ja osanottajaluettelokin julkaistiin Sunellin palstalla myöhemmin. Tapio Sunell tuli paikalle koeajen juuri tuolloin myyntiin tulutta Honda CB350:tä. Mieleenjääneitä pyöriä olivat Kaino Vaakanaisen Bonneville Joensuusta, Eilo Taka-Pramin parhaiten rakennetun palkinnon saanut CB450 ja isokansi Bullet 500 Hämeenlinnasta. Olihan meillä pari pulloakin mukana, mutta tilaisuus oli niin kiinnostava, että jäivät korkkaamatta. Sunnuntaina suuntasimme etelään ja teimme noin viikon kestäneen kierroksen ennen kotiinpaluuta.

Kontioralli oli Venejoella vielä kaksi kertaa, jonka jälkeen se siirtyi Ranualle. Kävin Kontiorallissa, joka kerta kolmentoista vuoden vuoden ajan tavaten usein Aimon. Aimohan kävi ralleissa sairastumi-

sen jälkeenkin ilman pyörää. Kuluneen kolmenkymmenenkuuden vuoden aikana on minulla ollut yksi kesä ilman pyörää. Tämä kesä oli 1979 ja kävin Juukan Kontiorallissa yhdessä pitkäaikaisen brittimotoristiystäväni Mikko Aholan kanssa hänen Commandonsa kyydissä. Tällä reissulla näin Aimon viimeisen kerran pysähtyessämme huoltoasemalla paluumatkan aikana. Aimo oli tuolloin Motoristin toimittaja ja otti meistä kuvan, joka julkaistiin tammikuun 1980 lehden kannessa (mahtaako löytyä vielä).

Mielessäni Aimo oli todellinen herrasmiesmoottoripyöräilijän perikuva ja hän edusti motoristeja mitä parhaimmalla tavalla.

Perustimme Oulun Brittimotristit 1974 ja sen jälkeen olen keskittynyt Brittirallissa käynteihin ja Kontio on jäänyt käymättä etäisyyksien, työesteiden ja perheiden vuoksi. Kävin kuitenkin pikaisesti Kontiossa vaimoni kanssa Nurmeksen lähellä 2001. Tällä reissulla käväisimme katsomassa vanhaa Kontiopaikkaa Venejoella. 33 vuoden aikana muutos oli ollut melkoinen. Löysin kyllä paikan tarkkaan, mutta silloiset parimetriset männyt olivat nyt 15 metrisiä ja paikka oli muutenkin samaloitunut ja rehevöitynyt. Rannalla oli useita kesämökkejä, mutta pystyin kuitenkin paikantamaan teltaualueemme ja pidin haikean muistelutuokion.

Viime vuosina olen keskittynyt rallien sijasta enemmän veteraanikilpapyörätapahtumiin ja ns. näytösajoihin rakenta-

millani kahdella kisa-Triumphilla. Tämä harrastusmuoto on antanut aivan uutta pontta moottoripyöräharrastukselleni ja olen ehkä innostuneempi kuin koskaan aikaisemmin. Olemme käyneet kavereiden kanssa ulkomailla katsomassa classic-tapahtumia suurella innolla ja voin suositella harrastusta kaikille. Toivon hartaasti, että saisimme lisää aktiivisia klassikkoajajia SVKMK:n piiriin ja tietysti mahdollisimman erikoisia menopelejä.

Lopuksi haluaisin esittää asian, joka on varmaan monen toive. Pietarsaaren moottoripyörämuseon loppumisen jälkeen ei Suomessa ole yhtään puhdasta mp-museota. Tämä on lähes häpeällinen tilanne, koska maassa on kuitenkin suuri määrä arvokkaita klassikkopyöriä. Pitäisi jollain keinoin saada aikaiseksi mp-museo, johon koottaisiin kaikki mahdollinen näytteille. Ulkomailla on museoita, joissa pyörät kuuluvat edelleen omistajilleen, mutta ovat jatkuvasti näytteillä museossa. Omistajat voivat käydä hakemassa pyöränsä erilaisiin ajo-yms. tapahtumiin, palauttaen ne jälleen museoon. Olisiko MP69-kerholla innostusta lähteä ajamaan ponnella moista projektia? Itsekin omistan kuusi vanhaa Triumphia, joista ainakin osan haluaisin sijoittaa museoon ja myöhemmin lahjoittaa sinne kaikki.

*MP-terveisin*

**Hannu Rönköharju**  
jäsen numero 205  
Karhula



# Moottoripyörä ja GPS

Tässä kaksiosaisessa artikkelisarjassa tarkastellaan paikannus- ja reititysjärjestelmän hyödyntämistä moottoripyöräkäytössä. Ensimmäisessä osassa taustoitetaan asiaa käymällä karkealla tasolla läpi nykyisin eniten käytettyä GPS-satelliittipaikannusjärjestelmää ja reititys-järjestelmiä sekä digitaalisia karttoja. Toisessa osassa tutkitaan itse laitteen valintaa, laitteen kiinnittämistä pyörään sekä esitelään käyttökokemuksia.

## Taustaa

Moottoripyörällä liikkumisessa hauskinta on viilettää tilassa, tien tahtoa mukaillen ja aisteista nauttien. Olla vapaa ja antaa kohdalon (tien) kuljettaa minne sattuma johdattaa. Oikeasti kuitenkin sattuman antamia hedelmiä halutaan valikoitavan. Tankin ollessa tyhjä, halutaan tien vievän tankkauspaikalle – harva haluaa menon jatkuvan moottoripyörällä työntäen. Illan yhteydessä tien tummuuteen, toive on yleensä löytää majoituspaikka nopeasti. Mutta edelleen halutaan vallitsevaan tunnelmaan että kohtalo on meidän aivan sattumalta tuonut juuri tähän majapaikkaan. Historioitsija ja filosofi Oswald Spengler totesi jo 1900-luvun alkupuolella (Länsimaisen yhteiskunnan rapio, 1918) että ihminen haluaa olla vapaa,

**”Samaan virtaan astumme emmekä astu, me emmekä me.”**

Herakleitos: Yksi ja Sama.  
Aforismeja, 1971  
(suom. Pentti Saarikoski)

nauttia hetkestä ilman vastuuta. Spenglerin mielestä tästä nautintokeskeisestä ajattelusta ei voi olla muuta seurausta kuin tuho, mutta hän ei aavistanutkaan mihin 2100-luvun tekniikka

kykeneekään.

Kuinka siis valita vapaasti tie, mutta silti siten että kohdalle osuvat tarpeet tulevat aina tyydytettyä ilman vastuuta (so. lukea karttaa)? Viedä illusatorinen vapauden tunne mahdollisimman täydelliseksi. Tähän on tekniikka tarjoamassa oivallista apuvälinettä, paikanninta johon on yhdistetty karttatietokannan lisäksi automaattinen reititys; ns. reitittävä paikannin (GPSR, GPS Router). Tämä laite tietää missä kulloinkin ollaan, mitä lähiympäristö tarjoaa ja kuinka näihin tarjontapisteisiin haluttaessa päästään mahdollisimman mukavasti. Varokaa lohikäärmeet; nyt taikalaatikon avulla suunnistus-taidotonkin konepyöräritari löytää pelastettavan prinsessansa.

## Paikannusjärjestelmät

Jotta edellisen kappaleen ihmeet toteutuisivat, tarvitaan ensin tieto siitä missä ollaan. Paikannusjärjestelmä selvittää kulloisenkin paikan tarkasti ja toistettavasti. Eri-laisia paikannusmenetelmiä on paljonkin, mutta tällä hetkellä tarkimpaan koko maa-

pallon kattavaan paikannustarkkuuteen kohtuullisen edullisesti päästään satelliittipohjaisilla ratkaisuilla. Ensimmäinen satelliittipohjainen paikannusjärjestelmä oli USA:n merivoimien Transit joka kehitettiin omien Polaris-ohjussukellusveneidien paikan määrittämiseen. Paikan tarkka tietäminen oli tärkeää, koska sukellusveneestä laukaistava ohjus oli saatava toimitettua asiakkaalle mahdollisimman tarkasti. Projektin kehitystyö aloitettiin vuonna 1959 jolloin jo nähtiin että tulevaisuuden paikannusjärjestelmät ovat satelliittipohjaisia. Raha oli käytettävissä 1960-luvun vetypommiuhan aikana tuotekehitykseen reippaasti, joten Transit-järjestelmän ensimmäinen satelliitti laukaistiin radalleen jo 1961. Samalla tuli kehitettyä erittäin lyhyessä ajassa nykyisen mikropiiritekniikan ensimmäiset sovellukset sekä ydinreaktorista energiansa saava satelliitti. USA:n ilmavoimat halusivat samanlaisia avaruuslentoja kuin laivastolla ja ehdottivat Minuteman ohjuksen parantimallia jonka ohjaamiseen tarvittaisiin edistyskellistä satelliittipaikannusta. Puolustusministeriö torpedoi ilmavoimien leikkikaluhaaveet. Ilmavoimat eivät kuitenkaan lannistuneet vaan aloittivat 1963 621B-projektin yhdessä vastaperustetun Aerospace-yhtiön kanssa. Projektissa oli tarkoitus kehittää tulevaisuuden ballistinen ohjusjärjestelmä. Varsin nopeasti havaittiin että kolmen koordinaatin jatkuvatoiminen satelliittipohjainen paikannusjärjestelmä on elinehto toimivalle ohjusjärjestelmälle, käytännössä tässä projektissa tuli luotua perusta nykyisinkin käytössä olevalle satelliittipaikannusjärjestelmälle. Merivoimien Transit-järjestelmä otettiin operatiiviseen käyttöön vuonna 1964 (se palveli kunnioitettavat 32 vuotta). Paikannustarkkuus Transit-järjestelmässä oli parhaimmillaan 25 metriä mutta paikannus ei ollut koko aikaa käytettävissä

koska satelliittien radat olivat varsin matalalla (1100 km) sekä paikannus onnistui vain kaksiulotteisesti (korkeustietoa ei saatu). Maavoimat laukaisivat vastauksena tähän samana vuonna oman melko lailla salassa kehitetyn SECOR-paikannussatelliittinsa. Merivoimat hermostui ja aloitti tarkemman ja jatkuvasti käytettävissä olevan TIMATION-järjestelmän suunnittelun välittömästi. Vahvasti eteenpäin menevällä 1960-luvulla avaruusasiat olivat in, ja jokainen USA:n armeijan aselaji halusi oman satelliittipaikannusjärjestelmän ja komppanian satelliitteja maata kiertämään. Puolustusministeriö hermostui 1968 toden teolla tästä kenraalien avaruuskaasusta – taivaallahan pöristelivät kolmen aselajin satelliitteja iloisena sekaisessa parvessa (miltähän kaiken tämän kustantavan veronmaksajan naama mahtoi tuolloin näyttää satelliitista katsottuna) – ja perusti NAVSEG (Navigation Satellite Executive Committee) komitean koordinoimaan hankkeita. Komitealla ei ollut paljoa vaikutusta, mutta Vietnamin sota lisäsi sotilasmenoja niin paljon että kongressi alkoi hermostua kustannuksista. Tuohon aikaan joku ilkeämielisesti vuodatti julkisuuteen kuuluisat ilmavoimien \$10 000 arvoiset vessanpytyn kansihankinnat ja Richard Nixon joutui nimeämään apulaispuolustusministerikseen kustannusleikkuri Melvin Lairdin joka saneerasi puolustusministeriön hallintoa ja pakotti vuonna 1973 aselajit ruotuun kehittämään yhteistä paikannusjärjestelmää. Ilmavoimat määrättiin projektin vetäjäksi ja hankkeen johtajaksi tuli ilmavoimien pätevä eversti Bradford Parkinson. Ilmavoimat yritti aluksi jallittaa muut naamioimalla oman 621B hankkeensa yhteishankkeeksi, mutta muut aselajit saivat lisävoimia ministeriöstä ja piirittivät ilmavoimat. Tässä uudessa tilanteessa ilmavoimat ”suostui” kompromissiin ja NAVSTAR-

projekti aloitettiin. Sen tavoitteena oli maailmanlaajuisen paikannusjärjestelmän kehittäminen. Ensimmäinen koესatelliitti ammuttiin radalleen 1978. Satelliittien sijoittelu ja niiden radat perustuivat TIMATION-projektin ideoihin, lähetystaajuudet ja signaalien rakenne taas perustuivat 621B-projektiin. Ilmavoimat saivat lohdutukseksi NAVSTAR-järjestelmän pääkäyttökeskukseen hallintaansa. Korealaisen matkustajakoneen kurssiltaan harhautumisen ja alasampumisen jälkeen presidentti Reagan salli 1983 TRANSIT-järjestelmän ei-sotilaallisen käytön ja järjestelmän nimeksi yleisön keskuudessa vakiintui GPS (Global Positioning System). Vuonna 1995 kaikki järjestelmän 24 satelliittia olivat radoillaan ja järjestelmä valmis operatiiviseen käyttöön. Kaikki tämän ensimmäisen vaiheen satelliitit olivat amerikkalaisen Rockwellin valmistamia. Maapallon ympärillä 20 200 km korkeudessa kiertää eri kiertoradoilla alun kolmattakymmenettä satelliittia joiden paikat ovat erittäin tarkasti tiedossa. Satelliitit eivät ole paikallaan ns. geostationäärisellä radalla, vaan kulkevat kahdesti vuorokaudessa maapallon ympäri. Tämä siksi, että satelliittien täytyy olla kuuluvilla myös napaluilla ja paikannustarkkuuden parantamiseksi satelliitteja täytyy olla samanaikaisesti kuuluvilla eri puolilla taivaankantta. Satelliitti painaa n. 1700 kiloa riippuen siitä mitä muita kuin GPS-toimintoja siihen on laitettu. Useissa satelliiteissa on mm. ydinräjähdysten ilmaisimia, näin saadaan näppärästi samalla koko maapallon kattava jatkuvasti toimiva valvontaverkko. Satelliittien suunniteltu käyttöikä on ollut vähintään 7 vuotta, mutta käytännössä käyttöikä on toistaiseksi ollut n. 13 vuotta. Vuodesta 1996 lähtien on taivaalle ammuttu uudempia satelliitteja (ns. Block IIR-tyyppi) vanhojen satelliittien korvaajaksi, nämä uudet satelliitit on

valmistanut Patriot-ohjuksistakin tuttu Lockheed Martin. Lockheed Martin teki näitä satelliitteja 20 kpl ja ne odottelevat puolustusministeriön luolissa omaa vuoroaan päästä näyttämölle. Puolustusministeriö kehitysnostuksissaan muutti satelliittien speksejä tilauksen jälkeen ja valmistaja modifioi viimeiset 12 kpl hiukan viritetyksi versioiksi (Block IIR-M). Viimeinen tästä sarjasta on suunniteltu ammuttavaksi radalleen vuonna 2009. Puolustusministeriön kenraalit zoomailivat valmistajien uutuusluetteloita ja tilasivat innoissaan Boeingilta (joka osti 1996 Rockwellin avaruustuotelinjan) 12 kappaleen juhlasarjan (ns. Block IIF) edelleen paranneltuja GPS-satelliitteja. Ensimmäinen tästä sarjasta lähti taivaalle viilettämään toukokuussa 2005 ja viimeisen pitäisi lähteä vuonna 2011. Satelliitit lähettävät vapaasti kuunneltavissa olevaa enintään 24 MHz levyistä hajaspektrimoduloitua radiosignaalia muutamalla taajuudella ns. L-alueella (1 – 2 GHz). Taajuudet on valittu siten että sääilmiöillä (sade, sumu) olisi mahdollisimman vähän vaikutusta signaalin etenemiseen. Leveästä hajaspektrimodulaatiosta ja alhaisesta lähetystehosta johtuen signaali muistuttaa kohinaa eikä se ole tavallisella radiovastaanottimella vastaanotettavissa. Koska radiosignaalin kulke- ma matka on pitkä ja lähetysteho satelliitissa energiavarojen vähäisyyden takia on alhainen, vastaanotettavan signaalin voimakkuus on varsin heikko. Käytännössä tämä vaatii esteettömän näkyvyyden taivaalle. Siksi paikannuslaite ei toimi sisätiloissa. Toisaalta signaalin kehnot ristikorrelaatio-ominaisuudet aiheuttavat sen että voimakas GPS-signaali peittää alleen heikommat GPS-signaalit. Siksi korkeat talot tai tiheät puut ympärillä voivat estää satelliittien signaalien vastaanottamisen sivusuunnista koska suoraan yläpuolelta tuleva voimakas GPS-sig-

naali peittää alleen sivuilta tulevat heikentyneet signaalit. Satelliiteilta saatavan radiosignaalin kulkuaikaa mittaamalla saadaan selville satelliitin etäisyys paikannuslaitteeseen. Mittaamalla tämä etäisyys vähintään neljään satelliittiin saadaan paikannuslaitteen oma sijainti kolmessa ulottuvuudessa selville. Tällä järjestelmällä päästään normaalioloissa vaakasuunnassa 70% todennäköisyydellä 4 metrin tarkkuuteen. Tällä hetkellä suurin epätarkkuuden aiheuttaja on ionosfäärin aiheuttama radiosignaalin taipuminen. Silloin signaali kulkeekin pidemmän matkan kuin mitä suora yhteys satelliitin ja vastaanottimen välillä olisi. Taipuminen ionosfäärissä on riippuvainen lähinnä auringon aktiivisuudesta; paikannustarkkuus onkin paras talvella, yöllä sekä auringonpilkkuminimien aikana. Tarkkuutta voidaan parantaa lähettämällä paikannusvastaanottimeen erikseen mitattua korjaustietoa. Tätä kutsutaan WAAS (Wide Area Augmentation System) järjestelmäksi. Erityinen maa-asema joka tietää paikkansa erittäin tarkasti vertailee paikannuslaitteen määrittämää paikkaa omaan sijaintiinsa. Näitä korjaustietoja kerätään suurelta maantieteelliseltä alueelta yhteen ja päätellään tarvittavat korjaustermit. Nämä lähetetään erilliseen geostationäärisellä radalla olevaan satelliittiin joka matkii lähetyksessään normaalia GPS-satelliittia lähettäessään korjaustietoja maassa oleville paikannuslaitteille. Näin paikannuslaitteet eivät tarvitse erillistä vastaanotinta korjaustiedon vastaanottamiseen. Tällä tekniikalla vaakasuuntaiseksi tarkkuudeksi saadaan 70% todennäköisyydellä alta 1,5 metriä. Koska korjaustietoa lähettävät satelliitit toimivat geostationäärisellä radalla, ne eivät kata kuuluvuudellaan kuin mantereita. Euroopassa yhteensopiva GPS:n korjaustietoja välittävää järjestelmää kutsutaan nimellä EGNOS (European Geo-

stationary Navigation Overlay Service). Tämä järjestelmä on testikäytössä ja viralliseen käyttöön se otetaan vuosien 2005 ja 2006 aikana. GPS-järjestelmässä on myös erillinen sotilaallinen osa jonka kaikki ominaisuudet eivät ole yleisessä tiedossa. Sotilaallinen osa lienee kuitenkin vielä tarkempi (mm. ionosfäärin vaikutus voidaan paremmin kumota kahden eri taajuuden yhtäaikaisella vastaanottamisella) ja hiukan paremmin häirintää sietävä kuin julkinen osa. Tällä hetkellä GPS-järjestelmä on eniten käytetty satelliittipohjainen järjestelmä maailmassa.

Koska tarkka paikannus on strategisesti erittäin merkittävä, Euroopan komissio päätti rakentaa GPS-järjestelmää vastaavan kokonaisuuden. Toimintaperiaate on hyvin pitkälle samanlainen kuin GPS-järjestelmäsäkin, osittain käytettävissä järjestelmä olisi vuonna 2008. Tosin täysin operatiivisessa käytössä järjestelmä olisi vasta paljon myöhemmin. Satelliitteja on hiukan enemmän ja niiden kiertoradat on paremmin optimoitu Euroopan maantieteellistä sijaintia ajatellen, siksi paikannustarkkuudeksi tavoitellaan yhtä metriä. Tärkein etu Galileo-järjestelmästä on parantunut paikannustarkkuus sekä riippuvuuden väheneminen vain yhdestä palvelun tarjoajasta.

Satelliittipaikannusjärjestelmien tekniikka on 40 vuoden kehitystyön kuluessa arkipäiväistynyt ja siksi järjestelmän pystyttämisen suhteelliset kustannukset ovat pienentyneet. Tästä syystä monet maat ovat ilmoittaneet rakentavansa omia satelliittipaikannusjärjestelmiä. Esimerkiksi Intia ilmoitti maaliskuussa 2005 rakentavansa oman paikallisen satelliittipaikannusjärjestelmänsä. Kiinalla on jo oma suppea Beidou-satelliitteihin perustuva paikannusjärjestelmä käytössä.

Myös GPS-järjestelmää kehitetään koko



ajan, uudempiä versioita satelliiteista (Block IIR-M ja Block IIF) lähetetään radoilleen koko ajan, tarvittava määrä satelliitteja on käytössä arviolta vuosien 2008-2011. Tämän uudemman version satelliitin lähetysteho on suurempi ja se tarjoaa useita eri paikannus-signaaleja joista vastaanotin voi valita sopivimman. Siksi vastaanotto puiden reunustamalla tiellä sekä umpimetsässä on huomattavasti parempaa kuin vanhoilla satelliiteilla ja jopa joissain tapauksissa paikannus on mahdollista jopa rakennusten sisälläkin. Lisäksi järjestelmä on hiukan vahvempi tahallista häirintää vastaan. Laitevalmistajat ovat parveilleet puolustusministeriön ympärillä esitellen vieläkin kehittyneempiä versioita (ns. block III) GPS-satelliiteista. Epäilemättä kenraalien ostohalukkuus näiden suhteen lisääntyy koko ajan, varsinkin sen jälkeen kun Galilio-järjestelmästä on jotain todellisia käyttökokeita saatavilla.

Kuluttajatuotesektorilla GPS-vastaanottimia on ollut markkinoilla jo viisitoista vuotta. Siksi vastaanottimen tekniikka on hyvin vakiintunutta eikä vastaanottimien välillä ole teknisesti kovinkaan paljon eroja. Nykyiset vastaanottimet kykenevät vastaanottamaan vähintään 12 satelliittia kerrallaan, tällä voidaan hieman parantaa paikannustarkkuutta eikä olla niin riippuvaisia yhdestä satelliitista saatavasta signaalista. Paikannustarkkuudet ovat kaikissa vastaanottimissa täysin riittäviä ajoneuvo paikannuskäytössä. Tämä silloin jos pysytään tiestössä sillä parin metrin paikannustarkkuus riittää erottamaan millä ajoradalla kaistalla ajoneuvo kulkee. Maastossa voi joissain erikoistapauksissa olla etua vieläkin tarkemmasta paikannuksesta. Erikoisvastaanottimilla jotka huomioivat vastaanotetun signaalin kantaallon vaiheen ja jotka pysyvät paikallaan päästään nykyisin 1mm paikannustarkkuuteen. Tulevaisuudessa tarkkuus paranee

edelleen ja se on mahdollista saavuttaa myös liikkeessä. Tämä voi olla mielenkiintoinen keino tutkia vaikkapa ajoneuvon korin vääntymisiä ja liikkeitä itse ajotilanteessa.

GPS-vastaanottimien kiusallinen ongelma on melko suuri käynnistymisviive. Tiedonsiirtonopeus satelliitista on varsin alhainen, 50 bit/s (koska lähetysteho on liian pieni suuremmille nopeuksille). Siksi satelliitin paikatietojen ja aikakorjaustietojen välittäminen kestää 30s. Jos vastaanottimella ei ole mitään hajua sijaintipaikastaan eikä ajasta se joutuu hakemaan yhden satelliitin signaalin ja sen löydettyään kuunnella sitä 12,5 minuuttia jolloin kaikkien muiden satelliittien ratatiedot saadaan luettua. Toinen nykyvastaanottimien ongelma on melko suuri energiankulutus. Hajaspektrisignaalin vastaanottaminen on työlästä jolloin vastaanotinpiiri kuluttaa suhteellisen paljon energiaa, ajoneuvon sähköjärjestelmään kytketyssä laitteessa tämä ei ole ongelma mutta akkukäyttöisissä laitteissa se on suuri pullonkaula. Tähän tosin on tulossa parannusta, sillä suomalaisamerikkalaisen uNav-yhtiön kehittäessä GPS-vastaanotinpiirisarja kuluttaa oleellisesti vähemmän sähköä kuin markkinoilla tällä hetkellä olevat piirisarjat. Vastaanotettava signaali on ylipäätään varsin heikko mikä aiheuttaa joskus ongelmia. Vaikkakaan GPS-vastaanotin ei häiriinny vesisateesta, lumesta tai sumusta, niin tasainen vesikalvo vastaanotintennin päällä voi hyvinkin estää GPS-signaalin vastaanottamisen. Tämä saattaa joskus olla ongelma vesisateessa etenevälle motoristille. Toisaalta jos laite on sellaisessa paikassa jossa viima pitää antennin edes osittain kuivana, ongelmia ei ole.

## Reititysjärjestelmät

Reititysjärjestelmä suunnittelee reitin

kahden karttapisteen välillä ja opastaa käyttäjää pysymään tällä reitillä. Reitin suunnittelu ei ole lainkaan helppo tehtävä. Itse asiassa optimaalisen (parhaimman) reitin suunnitteleminen useampien pisteiden kautta on ns. NP-täydellinen ongelma. Tämä tarkoittaa sitä että ongelman koon (kauttakulkupisteiden määrän) kasvaessa, ongelman ratkaisemiseen kuluva aika kasvaa eksponentiaalisesti ja käytännössä ongelman optimaalinen ratkaisu tulee mahdottomaksi. Onneksi yleensä ei tarvita optimaalista ratkaisua, vaan jonkinlainen likiarvokin riittää. Siksi laskentakapasiteetiltaan kohtuullisen vaatimatkin laitteet kykenevät tyydyttävään reitinmuodostamiseen. Nykyaikaiset reititysjärjestelmät osaavat suunnitella reittejä käyttäjän mieltymysten mukaan. Voidaan esimerkiksi painottaa pienempiä teitä, välttää moottoriteitä ja hiekkateitä. Jos joistain syystä ollaan tulossa paikkaan josta ei pääse eteenpäin (esim. liikennenuhka), voi reititysjärjestelmä pyynnöstä hakea nopeasti vaihtoehdoisen reitin esteen ohi. Reititysjärjestelmälle voidaan myös joissain malleissa antaa lista pisteistä (via points) joiden kautta halutaan kulkea jolloin järjestelmä suunnittelee reitin näiden pisteiden kautta. Reititys on monimutkainen ongelma jonka ohjauksen esittäminen käyttäjälle on erittäin haastava ongelma. Käyttäjälle esitettäviä ohjausparametreja ei voi olla kovin montaa jolloin yksittäinen parametri (esim. välttä suuria teitä) kuvaa monia asioita. Helposti ohjausparametrien välille tulee tällöin riippuvuuksia joita ei helposti tule ajatelleksi. Siksi koskemalla vain hiukan johonkin parametriin (välttä hiukan enemmän suuria teitä) muuttaa koko automaattisesti tuotetun reitin toiseksi, ts. parametrien herkkyys on äärimmäisen suuri. Hyvissä rei-

titysjärjestelmissä parametreja on tarvittaessa käytettävissä paljon, jolloin käyttäjä voi vaikuttaa suurestikin reitityksen toimintaan.

Tällä hetkellä arkipäivää kalliimmissa navigaatiojärjestelmissä on ns. dynaaminen reititys. Sillä tarkoitetaan reitityksen muuttamista ajon aikana (dynaamisesti) vaihtuvien liikennetietojen perusteella. Jos liikenne on jostain syystä ruuhkautunut, tai tie on tietyön tai muun syyn johdosta poikki, viranomaiset voivat ilmoittaa siitä sähköisesti ajoneuvossa olevalle reititysjärjestelmälle joka automaattisesti valitsee uuden reitin. Euroopassa tiedot välitetään FM-radiion RDS:n (Radio Data System) kautta, tätä liikennetietojen automaattista välitystapaa kutsutaan TMC:ksi (Traffic Message Channel). Saksan ruuhkaisilla moottoriteillä tämä voi olla oivallinen apu. Suomessa hyöty ei välttämättä ole kovin kummoinen, liikennenuhkia on melko vähän ja vaihtoehtoisia teitä ruuhkien kiertämiseen vielä vähemmän.

Hyväkään reititys ei toimi ilman digitaalissa muodossa olevaa karttainformaatiota. Karttatietojen kerääminen yhdenmukaiseen ja digitaaliseen muotoon ei ole yksinkertainen tehtävä. Eri maista ja eri organisaatioista on kerättävä karttatiedot, huolehdittava että tiedot ovat yhdenmukaiset ja koordinaatistot muunnettu yhteneväiseksi. Karttainformaation kerääjinä suurimpia ovat amerikkalainen NavTeq (www.navteq.com) sekä hollantilainen TeleAtlas (www.teleatlas.com). NavTeq on perustettu 1985 ja siellä on töissä 1500 ihmistä. Vuoteen 2002 saakka yritys on ollut tappiollinen ja pysynyt hengissä ainoastaan eurooppalaisen Philipsin tuen ansiosta. Yritys on nyttemmin listattu pörssiin ja sen pääomistaja on eurooppalainen Philips (37,7% osuus). Liikevaihto on kasvanut vii-



meuosina huimaa 44% luokkaa. Tele Atlas on perustettu vuonna 1984 ja pörssiin listautunut vuonna 2000. Työntekijöitä yrityksellä on noin 1900, joista 600 Intiassa.

Karttatietojen oikeellisuus on erittäin tärkeätä. Yleisenä ongelmana on karttatietojen oikeellisuus ja ajan tasalla oleminen. Harmittavaa vaan on, että tästä on vaikeata saada tietoa. Kukaan valmistaja ei kerro kuinka kauan keskimäärin kuluu aikaa annetusta virheilmoituksesta siihen kun se on karttatiedoissa korjattu. Valmistajat eivät myöskään kerro minkälaisia prosesseja he käyttävät varmistaakseen karttatietojen oikeellisuuden. Ylipäätään mitään yleisesti hyväksyttyä karttatietojen oikeellisuuden mittaria ei oikein ole olemassa, puuttuu keinot formaaliin karttojen hyvyden vertailuun. Puhumattakaan siitä että valmistajat itse arvioisivat oman karttatietonsa oikeellisuuden astetta. Internetin keskustelupalstoja lukemalla saa selville että molempien karttatietojen kerääjillä on virheitä kartoissaan ja että joillain alueilla toinen on vahvempi ja toisilla alueilla taas toinen. Ylipäätään tällä hetkellä nettikeskusteluista on jäänyt sellainen kuva että NavTeqin kartat olisivat jotenkin parempia. Erot tuskin ovat kovin suuria, ja voivat ajan kuluessa muuttua suuntaan jos toiseenkin.

Laitteiden valmistajat sovittavat karttatiedon kerääjiltä saamia tietoja omien tarpeidensa mukaisiksi. Esimerkiksi paikan-

ninlaitevalmistaja Garmin käyttää pohjana NavTeqin karttoja ja määritellyt 8 erilaista luokitusta teille, jalankulkuväylyistä ja metsä-autoteistä aina useampikaistaisiin moottoriteihin. Jokaiselle tielle voidaan asettaa jopa 60 tien ominaisuuksia kuvaavaa ns. attribuuttia kuten kaistojen määrä, nopeusrajoitus, liikennevalojen määrä kilometriä kohden, eri ajoneuvojen käyttökieltoja, käyttöaikarajoituksia, jne. Garminin City Select kartasto tukee reititystä, mutta siinä ei ole kaikkia attribuutteja (kuten liikennevalojen tai STOP-merkkien määrän kilometriä kohden). City Navigation kartastossa nämäkin attribuutit ovat käytössä. City Navigation kartastoon perustuva navigointi voi antaa tarkemman tiedon pohjalta yksityiskohtaisempia ohjeita suunnistukseen. City Select kartastotiedoista voidaan antaa liikenneympyrässä ohje käänny oikealle. City Navigation kartaston avulla ohje voi olla tarkempi; lähde ulos liikenneympyrän toisesta haaraumasta. Eli laitevalmistajilla saattaa olla tarjolla samoihin laitteisiin useampia eritasoisia, ja tietysti myös erihintaisia, karttoja.

Suomen kannalta tiekarttojen tilanne on tänä vuonna selvästi parantunut. Nyt kaikilla laitevalmistajilla on tarjolla koko Suomen kattava kartasto.

*Kiitokset Aki Suihoselle GPS-vastaanotinpiirien toimintaperiaatteiden selvittämisestä.*



## 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**