



* MG93 *

Moottoripyöräkerho 69 ry
PL 769 33101 Tampere



Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

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

Pekka Vuorelma

**Kauppakatu 42 A 4
92100 RAAHE**

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY Nro 4 • MARRASKUU 2005

MOTORISTI



TULEVIA TAPAHTUMIA

Talviralli 2006	10.2.-12.2.2006	Kurikka, Pitkämönrinta Camping Yht.hlö: 0400 - 833 977 / Maire Lamminen http://www.pitkamonranta.net/
Moottoripyöränäyttely	3.-5.2.2006	Helsingin Messukeskus Messuilla jälleen MP69 kerholla oma osasto. Osastolla voi liittyä jäseneksi, tutustua tarvikekauppaan ym. Erinomainen retkikohde, kaikki alan uutuuudet esillä.
Motoristikirkko	21.5.2006 klo 10	Kuoreveden kirkko Tarkemmat tiedot, oheistapahtumat ym. myöhemmin. Yhteyshenkilö Oiva Lepola oiva.lepola@mp69.fi

TALVISÄILYTYS 100e / pyörä / talvi

- Säilytys lämpimässä hälyttimillä varustetussa tilassa, mahdolliset hälytykset menevät suoraan vartiofirmalle.
- Tarvittaessa teemme pyöriin huollot ja korjaukset talven aikana, tietysti talvihintaan 39e/h. (talvihinta marras-helmikuu)
- Laskutamme huollot talven aikana joustavin maksuehdoin!

VARAA PAIKKASI AJOISSA!

METZELER- ja PIRELLI- Rengaspalvelu sekä HONDA-huolto
Moottoripyörä ja mopo varusteet / tarvikkeet

KATAFORI.fi

Avoinna: ark.10.00-17.30 la.10.00-13.00

Keskuskatu 2
37830 Viiala
p.03-5435889
myynti@katafori.fi
www.katafori.fi

Motoristi

Nro 4 Marraskuu 2005. 35. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, touko, elo- ja marraskuussa.
Painopaikka: Esa Print, Tampere 2005
Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen
Ilmoitushinnat: koko sivu 168 €, 1/2 sivua 92 €
Kannen kuva: Motoristi Survival ajokoulutus Poliisikoululla 14.5.05.
Kuvaaja Jyrki Tuppurainen.

HALLITUS

Puheenjohtaja:

Asko Vesinen
Kivalterintie 22 A 12
00640 HELSINKI
Puh: 041 469 8269 (matka)
Fax: (09) 752 71 327 (työ)
Email: asko.vesinen@mp69.fi

Kerhoemäntä:

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

Kansainvälisistä asioista vastaava:

Antti Kortesus
Juupavaarantie 303
35530 LYLÄ
Puh: 044 588 6969 (matka)
Email: antti.kortesus@mp69.fi

Jäsenasioista vastaava:

Pekka Vuorelma
Kauppakatu 42 A 4
92100 RAAHE
050 5768 480
Email: pekka.vuorelma@mp69.fi

Varapuheenjohtaja:

Päivi Sopanen
Ahkionkatu 16 B 8
33580 TAMPERE
Puh: 040 5733 198 (matka)
Email: paivi.sopanen@mp69.fi

Kassanhoitaja:

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

Koulutusvastaava:

Markku Ahlsten
Koelentäjänkatu 19
33900 TAMPERE
Puh: 050 67155 (matka)
Email: markku.ahlsten@mp69.fi

WWW-vastaava:

Risto Vainio
Jussinkatu 31
33420 TAMPERE
Puh: 050 4876 826 (matka)
Email: risto.vainio@mp69.fi

Päätoimittaja:

Oiva Lepola
Lepolantie 108
35610 PIHLAISTO
Puh: 050 528 9239 (matka)
Email: oiva.lepola@mp69.fi

Sihteeri:

Eija Partanen
Ankkurikatu 8 E
06100 PORVOO
Puh: 040 5297 988 (matka)
Email: eija.partanen@mp69.fi

Kerhotavaravastaava:

Arja Siukonen
Siivikkalankatu 11
33400 TAMPERE
Puh: 0400 963 434
Email: arja.siukonen@mp69.fi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

Osoite: PL 769, 33101 TAMPERE

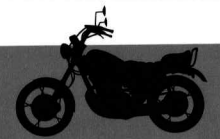
Jäsenmaksutilli:

Nordea Tampere-Hervanta 224318-12479

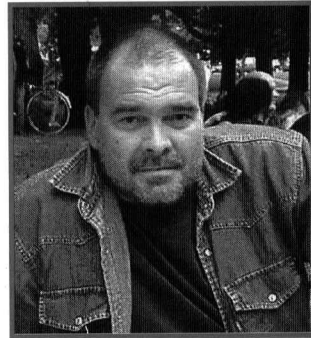
<http://www.mp69.fi>

mp69@mp69.fi



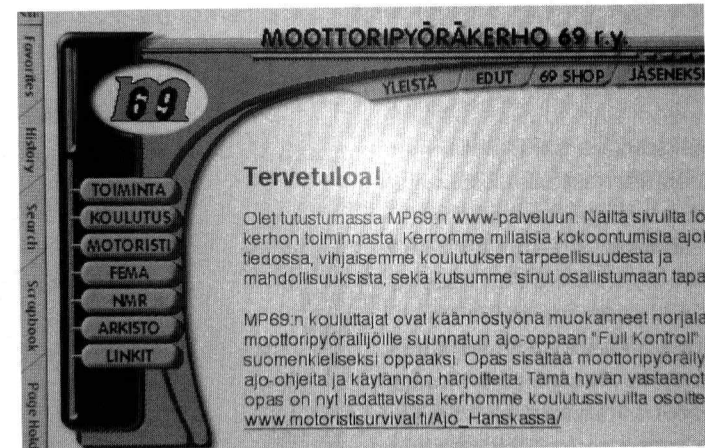


Kehitys keskustelu kerhon perinteitä kunnioittaen



Luonnon jo valmistautuessa syksyiseen väriloistoonsa kokoontui joukko aktiivisia kerholaisia Vilppulassa vuosikokouksen merkeissä. Kokous valitsi taas kerran uuden hallituksen puheenjohtajaa myöten. Kiitän koko hallituksen puolesta luottamuksesta. Jalkapallovalmentajia lainaten sanoisin että ”joukkue” on sopiva sekoitus kokemusta ja nuorta innostusta jolta on syytä odottaa myös tuloksia. Tuloksia vuosikokous peräänkuuluttikin hyvin kriittisesti ja aivan oikeutetusti. Hallituksella on siis työtä talveksi. Jo vuosia jäsenrekisterin ja siihen liittyvien toimintojen haavoittuvuus on suurin haasteemme kerhon uskotavuuden säilyttämiseksi jäsenten keskuudessa. Pyydänkin anteeksi jä-

seniltä jotka ovat tämän johdosta joutuneet kärsimään. Samoin peräänkuulutettiin tiedottamisen parantamista. Motoristilehti on edelleen tärkeä tiedotusfoorumi, mutta lehden ilmestymiskertojen ollessa neljä, asettaa se tiedotukselle omat rajoituksensa. Tärkeäksi tiedotuskanavaksi akuuteimmissa asioissa muodostuu kerhon www-sivut joiden uudistamiseen ja toimivuuteen hallitus tulee myös panostamaan. Hallituksella on onneksi käytettävissä vankan ammattitaidon omaavia henkilöitä myös hallituksen ulkopuolella asioiden saattamiseksi tämän vuosituhannen tasolle. Tavoitteenamme on palauttaa kerholaisen luottamus hallitustyöhön. Teemehän tätä työtä meidän kaikkien



yhteisten asioiden puolesta.

Olen saanut työskennellä kerhotaloustaravastaavan tehtävässä laskujeni mukaan vajaa kymmenen vuotta kuuden eri puheenjohtajan alaisuudessa. He kaikki ovat laittaneet liikkoon oman persoonansa kerhon johtamiseen. Tapa jolla itse pyrin toimimaan tehtävässä on yhdistää edeltäjäni vahvuudet ja omat näkemykseni asioista ja niiden hoitamisesta. Se mihin se riittää, aika näyttää. Kerholla on paljon perinteitä joita minullakaan ei ole rohkeutta eikä halua muuttaa mutta ei myös pidä olla jarruna uudistuksille ja kehitykselle. Jäsenistöltä toivon rohkeata yhteydenottoa hallituksen suuntaan ympäri vuoden. Mielipiteenne on tärkeitä asioiden saattamiseksi toivot-

tuun suuntaan.

Ajokausi ainakin meidän katupyöräilijöiden osalta on tältä vuodelta takana ja laskemme jo päiviä uuden ajokauden alkuun. Täten toivottavasti kaikille jäsenille ja koko kerholle hyvinvointia ja sen ansaitseman aseman säilymistä Suomen moottoripyöräilyharrastuksen parissa.

Toivon myös kaikille kerholaisille rauhallista Joulua ja rikkaita kokemuksia uudelle ajovuodelle.

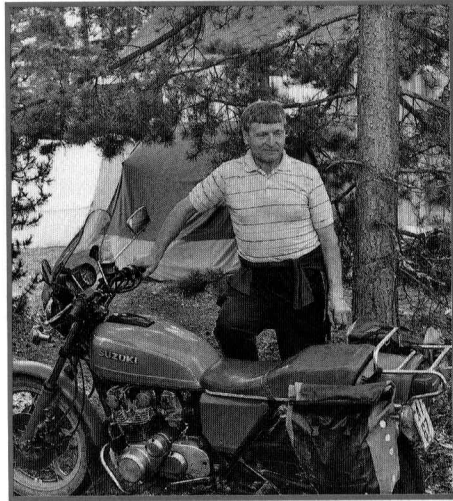
Nähdään MP-näyttelyssä.

Asko

Päätoimittajan terveiset

Motoristi-lehdestä on tullut mp69 -kerholaisille vakiolukemistoa. Vuosien ajan jäsenet ovat itse kirjoittaneet mielenkiintoisista asioista ja lehdestä onkin tullut meidän oman näköinen. Edellisten toimittajien perinne velvoittaa ja yritän päästä puuhaan nopeasti kiinni. Veijolta sainkin hyviä ohjeita ja vinkkejä. Oma motoristitartunta on vain nelisen vuotta vanha, mutta kesäaikainen elämäntapa kolahti kerralla. Eka mopo Suzuki GS500E on vanhan kansan tekniikkaa (-79), mutta tukeva tien päällä. Nyt kiikarissa Hondan CX 500, siitä hyvä, että on keppivetoinen. Sorateillä ketjut valitettavasti ovat kulutustavaraa, kun aina liikkeelle lähtiessä on taival sora. Kesän ajoista tuli pakettiin Kontioralli, Sudenajo Lieksassa ja Veteraaniralli Porin Yterissä.

Olen kuvaillut ajokokemuksia tullen teiden ajotunnelmaksi, vain luonto ympärillä. Ulkopuoliselle on ilmeisen mahdoton selittää, "mitä se on". Mutta tunnelma tien päällä, eikä tarvitse selittää tai suomentaa, on vain lähdettävä kokemaan uudelleen ja uudelleen. Lähtökohdat löytyivät eka keväänä Motoristi Survival -kurssilta. Terveiset kaikille kouluttajille. Pari päivää tasokasta opittavaa asiaa. Oman porukan kesken kurssi oli sopuisaa ja sujuvaa, erityisesti palaute saman tien. Nyt vain on liik-



kunut tietoja, että Poliisikoulun upeita tiloja ei olisi enää kursseilla käytävissä. Vahinko jos näin käy, kun muuta paikkaa oheispalveluineen, majoitus ym. on vaikea löytää. Tutkaillaapa mahdollisia koulutuspaikkoja ja tietoa kouluttajille, ottavat kyllä pyörää sarvista ja hyvinkin kelaavat paikalle.

Viime vuosikokouksessa lehden ilmestyminen jäi neljän numeron käytäntöön. Tukena käytetään lisääntyvässä määrin kerhon verkkosivuja, www.mp69.fi. Siellä kerrotaan ajankohtaisista asioista ja tapahtumista. Lisänä on nyt keskustelupalsta, johon jokainen voi osallistua, lähettämällä juttuja kaik-

kien luettavaksi. Palstaa ollaan uudistamassa niin, että sen käyttö olisi sujuvaa ja vaivatonta. Sinne on suunnitteilla valmis otsikkovalikko, josta kirjoittaja voi valita mieleisensä. Näin saman aihepiirin tekstit ovat omassa ryhmässään. Ei muuta kuin "sähköinen" kynä käteen ja osallistumaan keskusteluun.

Vuosikokouksessa minut valittiin hallituksen jäseneksi ja Motoristin päätoimittajaksi. Kiitokset kaikille luottamuksesta. Uutena jäsenenä koen tehtävän itselleni isona haasteena. Eka kokous on pidetty. Valittu hallitus on lähtenyt vakain tuumin liikkeelle ja työ käynnistynyt vikkelahti uuden veturimme Askon suoje-luksessa. Idearikasta porukkaa tarvitaan moneen lähtöön. Vaikkapa jäsenrekisteriasiat, tapahtumat, messut, taloudenhoito, toimintojen yleinen or-

ganisointi. Kerhon lippulaivana tietenkin Motoristi-lehti. Laittakaapa kaikki mukavat kokemukset, tunnelmat, vinkit, ehdotukset, huolenaiheet talteen ja tekstiksi Motoristin palstoille. Saamme lukea oman näköistämme lehteä. Se edustaa ja luo meistä kuvaa muille ta-hoille.

Tapahtumavinkki jo ensi kevääksi. Ajelkaapa joukolla motoristikirkkoon Kuoreveden kirkolle 21.5.06. Muiden avustajien ohella uskaltauduin tapahtuman junailijaksi. Toivotan kaikille tunnelmallista jouluaikaa. Talvi menee, kevät tulee ja taas baanat kutsuvat.

Sähköistä kynää ja
yhteydenpitoa

toivoo Oiva

**Helmikuun
Motoristin
aineistopäivä on 18.1.**

MP69
PL 769
33101 Tampere



25.09.2005
PÖYTÄKIRJA

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY:N **SÄÄNTÖMÄÄRÄINEN** **VUOSIKOKOUS**

Aika: Sunnuntai 25.09.2005
Paikka: Peltolan luomutila, Poukantie 162, 35700 Vilppula
Läsnä: 2 8 kerhon jäsentä (liite 1.)

1. Kokouksen avaus
Kerhon puheenjohtaja Päivi Sopanen avasi kokouksen klo 12:08.
2. Kokouksen järjestäytyminen
Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin: Tero Ahlqvist
Pöytäkirjan pitäjäksi valittiin: Eija Partanen
Kaksi pöytäkirjan tarkastajiksi valittua ovat: Risto Vainio, Veli-Matti Luukka.
Pöytäkirjan tarkastajat toimivat tarvittaessa ääntenlaskijoina.
3. Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen
Kokous todettiin laillisesti kokoon kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.
Kokouskutsu on julkaistu kerhon lehdessä viimeistään kahta viikkoa ennen kokousta.
4. Esityslistan hyväksyminen
Esityslista hyväksyttiin kokouskutsun mukaisesti.
5. Ilmoitusasiat
Ei ilmoitusasioita.
6. Kauden 2004-2005 toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen hyväksyminen ja vastuuvapauden myöntäminen.
Kuultiin kuluvan kauden 2004-2005 toimintakertomus (liite 3.)
Kuultiin kauden 2004-2005 tilinpäätös (liite 4.) ja tilintarkastajien lausunto.
Hyväksyttiin hallituksen toimintakertomus ja tilinpäätös sekä päätettiin tilintarkastajien lausunnon perusteella myöntää hallitukselle vastuuvapaus.
7. Hallituksen jäsenten vaali
Esiteltiin hallituksen esitys uuden hallituksen kokoonpanoksi.

Uuden hallituksen kokoonpano on seuraava:
Puheenjohtaja: Asko Vesinen, Hki
Kassanhoitaja: Riitta Ahlsten, Tre
Sihteeri: Eija Partanen, Porvoo
Koulutusvastaava: Markku Ahlsten, Tre
Kerhoemäntä: Kaisa Järvinen, Askola
Päätoimittaja: Oiva Lepola, Jämsä
KV-vastaava: Antti Korteso, Juupajoki
Www-vastaava: Risto Vainio, Tre
Varapuheenjohtaja: Päivi Sopanen, Tre
Jäsenkirjuri: Pekka Vuorelma, Raahe
Kerhotavaravastaava: Arja Siukonen, Tre

8. Tilintarkastajien ja heidän varamiestensä vaali.
Valittiin tilintarkastajiksi Guy Wikström Helsingistä, hänelle varamieheksi Hannu Saren ja Tiiti Saarinen Tampereelta, hänelle varamieheksi Kari Hanski.
9. Kerhon jäsen- ja ainajäsenmaksun suuruuden päättäminen
Päätettiin jäsenmaksun suuruudeksi 17 € ja ainajäsenmaksun suuruudeksi 255 €.
10. Kauden 2005-2006 toimintasuunnitelman ja talousarvion hyväksyminen
Päivi Sopanen esitteli kauden 2005-2006 toimintasuunnitelman. (liite 5.) Toimintasuunnitelma hyväksyttiin. Kari Hanski esitteli tulevaa jäsenrekisteri-uudistusta.
Jäsenrekisteri tulee olemaan suoraan MP69:n hoidossa. Järjestelmä on rakennettu niin, että jäsen voi itse käydä päivittämässä omat tietonsa jäsennumeroaan käyttämällä. Kokouksen puheenjohtajan Tero Ahlqvistin pyynnöstä keskeisten tapahtumien listalle nostetaan myös mp-suunnistus.
Riitta Ahlsten esitteli talousarvion (liite 6.) Talousarvio hyväksyttiin.
11. Muut esiin tulevat asiat
Jäsenetuja voi hakea jokainen jäsen, siihen ei tarvita hallituksen lupaa.
Jäsenetujen ylläpito on raskaampaa.
Vakuutusyhtiöt eivät anna hyvitystä mp-ajokursseilla käynneistä.
Pääosalla vakuutusyhtiöistä vakuutukset ovat voimassa survival-kursseilla.
12. Kokouksen päättäminen
Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 14:40.

Tero Ahlqvist
Puheenjohtaja

Eija Partanen
Sihteeri

Risto Vainio
Pöytäkirjan tarkastaja

Veli-Matti Luukka
Pöytäkirjan tarkastaja

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY:N Toimintasuunnitelma kaudelle 2005-2006

Hallinto

Jäsenrekisterin käytettävyyden parantaminen
Tutkia jäsenrekisterin puuttuvat tiedot
Toistuvan työn mallintaminen ja organisointi
Yhtenäinen media-asu, www-sivut, esite, Motoristi-lehti, jäsenkortit
Näkyvyyden lisääminen
Ajohanskan julkaiseminen
Motoristi-lehti 4 kertaa vuodessa
Jäsenetujen valvominen

Tapahtumien suunnittelussa huomioitavaa

Voimien keskittäminen omaleimaisimpiin tapahtumiin
Muut tapahtumat täydentävät iloisilla yllätyksillä
Ohjelmaa myös nuorille (alle 18-v.)

Vuotuiset tapahtumat

MP -messut, Helsinki, oma osasto
Talviralli
Motoristikirkko
Motoristi Survival, Survival Day koulutus
Kontioralli
K-18
Eestin etappiajo
Akkaralli
Pystymettä etelässä /pohjoisessa
Enduropöräys

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY:N TOIMINTAKERTOMUS 2004-2005

HALLITUS JA TOIMIHENKILÖT

Vuosikokouksen valitseman hallituksen kokoonpano:
Puheenjohtaja Päivi Sopenan Tampere
Sihteeri Eija Partanen Porvoo
Kassanhoitaja Riitta Ahlsten Tampere
Kerhoisäntä Tuomas Keski-Korsu Turku
Päätoimittaja Veijo Änäkäinen Tampere
Kansainvälisistä asioista vastaava Antti Kortesojuu Juupajoki
Koulutusvastaava Markku Ahlsten Tampere
Nuorisovastaava Kaisa Järvinen Askola
Kerhotavarakaupasta vastaava Asko Vesinen Helsinki
Jäsenasioista vastaava Timo Talvitie
Hallituksen kutsumat toimihenkilöt:
webmaster Janne Reinola Tampere

JÄSENISTÖ

MP 69 ry:n jäsenmäärä on vakiintunut. Kerhossamme oli jäseniä kaudella 2004-2005 yhteensä 2271 (2003-2004 2306 ja 2002-2003 2197 jäsentä).
Jäsenrekisterissä on myös ns. postilistalaisia. Nämä ovat yhteistyötahoja, joille lähete-
tään Motoristi-lehti. Postilistalla on 103 lehdensaajaa.

Jäsenrekisterin ja lehden osoitetietojen kanssa on ollut edelleen ongelmia pitkin kautta.
Tähän pyritään vaikuttamaan mm. antamalla jäsenille mahdollisuus itse aktiivisesti
tarkistaa omat yhteystietonsa uudella www-pohjaisella jäsenrekisterisovelluksella.

TOIMINTA

Toiminta on keskittynyt perinteisten tapahtumien ympärille. Ajokauden kylmemmällä
jaksolla on vietetty Etelän ja Pohjoisen Pystymettä, osallistuttu MP-2005 -messuille ja
koettu huuruinen Talviralli. Kauniimpi sukupuoli on päristellyt Akkarallissa ja nuo-
rempi polvi juhli kaunista kesäviikonloppua K-18 -tapahtumassa. Vuoden suurin ko-
koontuminen oli heinäkuun alussa pidetty Kontioralli. Kontioralli on kuitenkin vasta
seuraavan tilikauden ajalle osuva tapahtuma. Ennen hallituksen vaihtumista ehditään
vielä lennättää rapaa Enduropöräyksessä ja rauhoittua Vuosikokouksen merkeissä.

Koulutuksessa on jatkettu Motoristi Survival -viikonloppujen järjestämistä ja pidetty
lyhyempiä yhden päivän mittaisia Survival Day -koulutuksia.

Kaikille tapahtumille ei ole löytynyt järjestäjiä. Esimerkiksi Perheralli on ollut pois ohjelmistosta jo toista vuotta. Tänä vuonna pois jäi myös Kirkkopyhä. Tähän varmasti on osasyynä se, että samantyyppisiä kirkollisia motoristitapahtumia on viime vuosina alettu pitää useilla eri paikkakunnilla.

Porukka-ajojen perinnettä on elvytetty Etelä-Suomen alueella. Ajoporukkaa on kutsuttu koolle keskustelupalstan kautta. Lisäksi Uotilat ovat tänäkin vuonna tarjonneen motoristikahvit ilta-ajelun merkeissä.

NUORISOTOIMINTA

Kerhon nuorisotoiminta huipentui kevarikuskeille suunnattuun K-18 kokoontumisaioon. Lisäksi nuorisosoasioista vastaava Kaisa oli erittäin aktiivisesti mukana MP-messuilla levittämässä tietoa kerhostamme nuorille ja vähän heidän vanhemmilleenkin.

EDUSTUKSET JA YHTEISTYÖ

MP69 on jäsenenä Liikenneturvassa, Helsingin liikenneturvallisuuhydistyksessä ja Suomen retkeilymajajärjestössä. Kerho tekee yhteistyötä muun muassa SMoK:n ja SMOTO:n kanssa.

Kerhomme on jatkanut SMOTO:n verotyöryhmässä Tero Laineen edustamana.

Taneli Harmaala on nimetty yhteyshenkilöksemme Liikenneturvaan päin.

KANSAINVÄLINEN YHTEISTYÖ

MP69 on jäsenenä kansainvälisessä motoristien etuja ajavassa järjestössä FEMA:ssa (Federation of European Motorcycle Associations). Aktiivisen kokouksissa vaikuttamisen lisäksi FEMA:n edustaja vieraili kesällä 2005 keskustelemassa kouluttajiemme edustajien kanssa EU:n laajuiseen tutkinto- ja ajokorttiuudistukseen liittyvistä näkökulmista.

KOULUTUS

Kouluttajat kokoontuivat talvikaudella säännöllisesti keskustelemaan ja kuulemaan koulutuksen suuntaviivoista meillä ja muualla, sekä pohtimaan Motoristi Survival®- ja Survival Day- kurssien sisältöä. Kurssi-ilmoittautumisissa otettiin käyttöön ennakkomaksu.

Koulutusjulkaisu Ajohanska on valmistunut painovalmiiksi. Hallitus on varautunut maksamaan esittelytarkoitukseen tulevan erän painokulut. Jatkossa olisi tarkoitukseen löytää Ajohanskan painatukselle ulkopuolinen rahoittaja.

TALOUS

Kerhon talous on edelleen vakaa. Eniten menoja aiheutuu Motoristi-lehdestä ja jäsenmaksusta suurin osa meneekin lehden kuluihin. Kokoontumisaiojen ja koulutuksen kulut peitetään osallistumismaksuilla. Yksi merkittävä menoerä on FEMA-jäsenyys. Toistaiseksi rahalle saatava vastine on kuitenkin ollut niin merkittävä, että vuosikokouksessa on vuodesta toiseen kannustettu jatkamaan kansainvälistä työtä FEMA:ssa.

Kauden aikana olemme siirtyneet uuteen tilikauteen. Tämän vuoksi tilikausi 2003-2004 oli poikkeuksellisesti pituudeltaan vain 11 kuukautta.

KERHOJULKAISU

MP69:n pää-äänenkannattaja, Motoristi-lehti, ilmestyi jäsenistölle ja postituslistalla oleville tahoille neljä kertaa toimintakauden aikana. Sisällön tuottamisessa on jäsenistöllä suuri merkitys. Lehden painosmäärä on ollut kauden aikana noin 2400-2500 kappaletta. Ilmestymiskertojen vähentäminen kuudesta neljään ei ole aiheuttanut suurta vastalauseiden myrskyä.

KERHOTAVARAKAUPPA - 69 shop

Kerhotavaramyynti on ollut edelleen osana kerhon varainhankintaa. Myynti on ollut tasaista jo vuosia. Tuotteita on poistettu varastosta mm. tarjouksilla MP-näyttelyssä.

INTERNETSIVUT

Sivustolle on kauden aikana avattu keskustelupalsta. Kirjoitusten sisältö on ollut varsin asiallista. Sivustoa ei voi käyttää anonyyminä. Jokaisen rekisteröityneen käyttäjän on ilmoitettava toimiva sp-osoite.

Internet-sivujen päivittämistä on harkittu. Päivitys koskee sekä tekniikkaa että sivujen yleisilmettä. Hallituksen toimintakaudella lanseerataan koekäyttöön internetin yli toimiva mahdollisuus tarkistaa ja päivittää omat jäsentietonsa.

YHTEENVETO

Kuluneella kaudella on ollut hyviä tapahtumia. Tapahtumien kohdalla laatu on korvanut määrän. Kaikkia historian saatossa aloitettuja tapahtumia ei ole voitu pitää tälläkään kaudella. Suomessa järjestettävien tapahtumien kokonaismäärä on kasvanut viime vuosina merkittävästi. Tämä yhdessä lisääntyvän ulkomaalaisten rallien määrän kasvun kanssa luo haasteita MP69:n sateenvarjon alla pidettäville tapahtumille. Olemme pyrkineet keskittymään omaleimaisimpiin tapahtumiimme ja niiden hyvään järjestämiseen. Kiitos kaikille Teille, jotka olette kauden aikana olleet rakentamassa korkeatasoisia ja mielenkiintoisia tapahtumia. Kiitos kuuluu niin järjestäjille kuin osallistujillekin.

Vilppula 25.09.2005

Moottoripyöräkerho 69 ry:n hallitus

TILINTARKASTUSKERTOMUS

MP 69 ry:n jäsenille

Olemme tarkastaneet MP-69 ry:n kirjanpidon, tilinpäätöksen ja hallinnon kaudelta 1.7.2004 – 30.6.2005.

Hallituksen laatima tilinpäätös sisältää tuloslaskelman, taseen ja liitetiedot. Suorittamamme tarkastuksen perusteella annamme lausunnon tilinpäätöksestä ja hallinnosta.

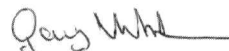
Tilintarkastus on suoritettu hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Kirjanpitoa ja tilinpäätöksen laatimisperiaatteita, sisältöä ja esittämistapaa on tällöin tarkastettu riittävässä laajuudessa sen toteamiseksi, ettei tilinpäätös sisällä olennaisia virheitä tai puutteita. Hallinnon tarkastuksessa on selvitetty hallituksen jäsenten toiminnan lainmukaisuutta yhdistyslain säännösten perusteella.

Lausuntonamme esitämme, että tilinpäätös, joka osoittaa ylijäämää 6.996,20 euroa on laadittu kirjanpitolain sekä tilinpäätöksen laatimista koskevien muiden säännösten ja määräysten mukaisesti. Tilinpäätös antaa kirjanpitolaissa tarkoitetulla tavalla oikeat ja riittävät tiedot yhdistyksen toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta.

Tilinpäätös voidaan vahvistaa sekä vastuuvapaus myöntää hallituksen jäsenille, sekä muille tilivelvollisille tarkastamaltamme tilikaudelta.

Tampereella syyskuun 14 päivänä 2005


Tiiti Saarinen


Guy Wikström

	Toteutunut 2003-2004	Toteutunut 2004-2005	BUDJETOITU 2005-2006
TUOTOT			
Varsinaisen toiminnan tuotot	77865	65726,2	70200,00
Merkkimyynti	2748	301,7	2000,00
Asumyynti	11135	7492,45	7710,00
Tavaramyynti	-606	2584,4	800,00
Puumoottoripyörämyynti	37	0	66,00
Painotuotemyynti	82	226	230,00
TUOTOT	91263	76330,75	81006,00
KULUT			
Varsinaisen toiminnan järjestelykulut	67767	55043,61	58550,00
Motoristin painatus- ja taittokulut	10903	7395,72	7700,00
Motoristin toimituskulut	0	0	30,00
Postituspalvelukulut	5843	5282,38	5330,00
Vakuutukset	10	0	90,00
Jäsenrekisterikulut	0	0	2500,00
Merkkiostot	2762	374	1250,00
Asuostot	7110	1230	3000,00
Tavaraostot	0	0	430,00
Puumoottoripyörät osto	0	-16	0,00
Painotuotteet osto	0	0	0,00
Lahjoitetut kerhotavarat	62	0	50,00
Varaston muutokset	378	-715,8	
Matkakulut	15136	14454,04	14000,00
Postikulut	6238	4623,01	4700,00
Puhelinkulut	443	332,71	350,00
Pankkikulut	463	567,1	580,00
Kerhon jäsenmaksukulut	3294	3540	3600,00
WWW-kulut	575	1854,4	1900,00
FEMA-kulut	582	228,9	230,00
PR-kulut	178	224,5	250,00
Uusi tili Muut kulut	0	235,26	240,00
Hallituksen kulut	342	547,45	550,00
Konttorikulut	31	0	150,00
Koulutuskulut	195	619,91	720,00
Monisteet ja painotyöt	0	552,53	3000,00
Kirjanpitokulut	331	393,82	500,00
Varaston vuokra	660	720	750,00
Lahjoitukset	0	0	0,00
Huomionosoitukset	0	0	200,00
KULUT	123312	97487,54	110650,00

	Toteutunut 2003-2004	Toteutunut 2004-2005	BUDJETOITU 2005-2006
TUOTTO-/KULUJÄÄMÄ	-32049	-21157	29644
VARAINHANKINTA			
Korkotuotot talletuksista	0	7,18	10
SIJOITUSTOIMINTA			
Jäsenmaksut	31423	29219	30600
TUOTOT	31423	29226	30610
VARAINHANKINNAN TUOTTO-/KULU	31423	29226	30610
Poistot kalustosta	1430	1073,19	966
Siirto	0		0
TILIKAUDENTULOS	-2056	6996,20	0
Muut varaukset vapaaehtoisten varausten muutos Tilinpäätössiirrot			
TILIKAUDENYLIJÄÄMÄ/ALIJÄÄMÄ	-2056	6996	0

TILINPÄÄTÖS AJALTA 1.7.04-30.6.05

TULOSLASKELMA	2005	2004
VARAINAINEN TOIMINTA		
Tuotot	76.330,75	91.263,38
Kulut	-97.487,54	-123.312,04
Poistot	-1.073,19	-1.430,92
VARAINAINEN TOIMINTA	-22.229,98	-33.479,58
Tuotto-/kulujäämä	-22.229,98	-33.479,58
Varainhankinnan tuotto-/kulujäämä		
Varainhankinta		
Tuotot	29.226,18	31.423,02
Varainhankinta	29.226,18	31.423,02
Varainhankinnan tuotto-/kulujäämä	29.226,18	31.423,02
Tilikauden tulos	6.996,20	-2.056,56
Tilikauden yli/alijäämä	6.996,20	-2.056,56

VASTAAVAA	2005	2004
PYSYVÄT VASTAAVAT		
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	3.219,55	4.292,74
Aineelliset hyödykkeet	3.219,55	4.292,74
PYSYVÄT VASTAAVAT	<u>3.219,55</u>	<u>4.292,74</u>
VAIHTUVAT VASTAAVAT		
Vaihto-omaisuus		
Aineet ja tarvikkeet	12.151,29	11.435,49
Vaihto-omaisuus	12.151,29	11.435,49
Lyhytaikaiset saamiset		
Muut saamiset	40,00	839,65
Lyhytaikaiset saamiset	40,00	839,65
Rahat ja pankkisaamiset	32.100,60	38.548,47
VAIHTUVAT VASTAAVAT	<u>44.291,89</u>	<u>50.823,61</u>
VASTAAVAA	<u>47.511,44</u>	<u>55.116,35</u>

VASTATTAVAA	2005	2004
OMA PÄÄOMA		
Toimintapääoma	38.660,76	40.717,32
Tilikauden yli/alijäämä	6.996,20	-2.056,56
OMA PÄÄOMA	<u>45.656,96</u>	<u>38.660,76</u>
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ		
Vapaaehtoiset varaukset	0,00	206,87
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ	<u>0,00</u>	<u>206,87</u>
VIERAS PÄÄOMA		
Lyhytaikainen vieras pääoma		
Muut velat	1.854,48	16.248,72
Lyhytaikainen vieras pääoma	1.854,48	16.248,72
VIERAS PÄÄOMA	<u>1.854,48</u>	<u>16.248,72</u>
VASTATTAVAA	<u>47.511,44</u>	<u>55.116,35</u>

KIRJANPITOKIRJAT

Päiväkirja	ATK-tulosteena
Pääkirja	ATK-tulosteena
Tasekirja ja tilinpäätöserittelyt	Yhteen sidottuna

TILINPÄÄTÖKSEN ALLEKIRJOITUS

Vilppula 25.09.2005

[Handwritten signatures]
 Wm Pentanen
 Harjo Pentanen
 Pääkirjoittaja
[Handwritten signature]

TILINTARKASTUSMERKINTÄ

Tilinpäätös on laadittu hyvän kirjanpitoavan mukaisesti. Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

[Handwritten signature] 25.9.05
 . .2005

[Handwritten signature]

Hallituksen jäseniä

Hallituksen uusi jäsen,
jäsenkirjuri Pekka Vuorelma

Aloittanut pyöräilyn Husqvarna 175 Silverpilen pyörällä vuonna 1966. Hinta oli 50 markkaa ja ikää 13 v. Siinä oli hassut kuminauha-etujouset. Sitten oli vielä JAVA 250.

Seuraavat pyörät Suzuki 125 (eka laillinen), Suzuki T250 (6-vaihteinen, kova sana 70-luvun alussa, kun Honda Tuutit tuli mark-

kinoille). Sitten Suzuki T500, jolla kiersin Eurooppaa mm. Man-saaren ajot vuonna 1975.

Kontiorallit 1970, 1971, 1972 ja 1976. Sitten tuli tauko ajeluihin, noin 25 vuotta.

Uusi aloitus vuonna 2001. BMW R1150R, mainio pyörä asfaltilla ja vähän hiekallakin. Sillä kävin esim Eestin etappijossa 2001.

Sitten BMW R1100 GS vuonna 2004. Erinomainen peli hiekalla, asfaltilla ja vaikka Saksan moottoritiellä. Tänä kesänä reilut 21.000 km, josta varmaan puolet hiekalla, Saksan BMW Biker Meeting Garmisch-Partenkirchen, Saaristoralli ja ajelua Eestissä. Kontioralli jäi valitettavasti väliin Biker Meetingin takia. Ja yksi rautaperse ajo, Raahen - Kautokeino - Nuorgam - Raahen.

Kiinnostaa: Soratiet ja vauhti, matkailu Euroopassa, vaikka moottoriteillä ja mainioilla vuoristoalfalteilla.

Kv-vastaava Antti Kortesus



Antti Kortesus on opettaja, tutkija, maanviljelijä ja motoristi.

Opettamisessa kiehtovaa on auttaa ihmisiä oivaltamaan uusia asioita. Varsinkin moottoripyöräkursseilla oppilaat kokevat

monia oivalluksia, jotka saattaisivat ilman kurssia jäädä kokonaan huomaamatta.

Tutkimusmaailmakin on ollut moottoripyöräilyyn liittyvää. Ajoasun iskusuojaimet ovat olleet tutkimuksen ja tuotekehityksen kohteena jo pitkään ja vuosituhatien alkupuolella suunniteltiin tulevaisuuden ajoasua (<www.smartrider.com/project/> ><http://www.smartrider.com/project/>> <<http://www.smartrider.com/project/>>).

Maan muokkaaminen ja kasvun seuraminen antaa mukavaa vastapainoa nykyajan kiireiseen elämään.

Niinpä maatilalla poika on palannut juurilleen maatilalla isännäksi.

KOULUTUSNURKKA

16.10.2005

AJOKAUDEN TILINPÄÄTÖS

Matkamotoristien ajokausi on saatu ns. pulkkaan ja nyt voi luoda katsauksen taakse jääneeseen. Miten liikennöinti sujui, mikä ihmetytti ja mikä ihastutti?

Muutama Survival-kouluttaja on kiinnittänyt huomionsa moottoripyöräilijöiden tarpeettoman pieneen etäisyyteen edellä ajavaan ajoneuvoon, oli kyseessä sitten auto tai pyörä. On kuulemma joissain koulutussissakin opetettu ajamaan porukassa limitäin, jotta näkee pidemmälle. Taitaa olla josain merkittäviä ruuhkia kun tuollaista opettavat ... ja sitten motoristit ajavat korpiseudullakin ns. tappituntumalla vaikkei autoja ole kilometrien säteellä. Joku tiesi kertoa, että tämä johtuu harrastuksemme sosiaalisesta luonteesta.

Moottoripyörällä ajoon liitetään usein vapauden tunne. Mitähän mahtavat nuo "tappituntumalla" ajavat tuosta vapauden tunteesta tietää, kun heidän täytyy olla koko ajan huipputarkkana edessä olevan liikkeen seuraamiseksi ja myös jarruja on käytettävä toistuvasti.

Mikä sitten on sopiva etäisyys edellä ajavaan ajoneuvoon? Moottoripyörän perässä vajaan satasta ajettaessa ainakin silloin on tarpeettoman lähellä kun pystyy lukemaan edellä ajavan rekisterin. Toinen hyvä varoitus on jatkuva jarrutustarve.

Mopon paikka ajoradalla paljasti ns. vanhana aloittaneet ja/tai kokemattomat motoristit. Moottoripyörällä siis ajettiin oikeassa reunassa ja autot kiilailivat sen mukaisesti. Sitä oli kammottava katsella. Antti K. oli seurailut taempana, kun yksi "motoristi" ajeli Tampereelta Oriveteen koko matkan edellä menevän auton takapuskurin tuntumassa ajaen kaistan oikeata laitaa. Takaa tulevat autot eivät paljoa kunnioittaneet sitä kärkeessään ohitusmahdollisuutta autosta.

Kokeneemilla motoristeilla ajoradan käyttö ja mopon sijainti on usein aika hyvä jos kohta risteyksissä ja valo-ohjatuissa sellaisissa näkee edelleen kaistan keskelle pysäyttäneitä. Eli he ovat juuri siinä, missä mahdolliset autoista valuneet (hikoilleet, sanoo Bemarkisti) öljyt ovat. Parikymmentä senttiä oikealle pelastaisi tältä riskiltä. Usein näkee edelleen, että valoristeyksessä seis- tessä vain toinen jalka (oikea) on maassa vaikka kaksi jalkaa olisi tukevampi ratkaisu.

Usein ajetaan edelleen ajoratamerkin- töjen päältä niin risteysalueilla kuin maanteilläkin. Parasta on välttää niitä aina, koska silloin on todennäköistä, että myös pimeäl- lä ja sateella osaa ne kiertää. Juttu menee selkäyttimeen.

Ajovarusteet ovat nykyisin korkeatasoi- set ja ainoa ihmetystä herättänyt seikka oli

menneenä kesänä se, että lämpimillä keleillä monet ajelivat paljain käsin. Olikohan kah- vonlämmittäjät jumittuneet??

Tuo paljain käsin ajaminen hämmästytti Antti K:takin. Tanko taisi olla tosi kuuma, kun siitä monesti pidettiin vain toisella kä- dellä kiinni - vasenta kättä pidettiin vielä polven, reiden tai lonkan päällä. Ettei todel- lakaan mitään valmiutta toimia hätätilan- teessa. Nämä hanskattomat motoristit ei- vät myöskään olleet innokkaita moikkaa- maan, ehkä siihen tarvitaan se hanska :).

Heinolan enduron MM-kisassa Antti U jututti paikallista jäätelökauppiasta eli mp- poliisia kesän kokemuksista. Hän ei siis jututtanut tällä kertaa Antti U:ta. Kesä oli kuulemma mennyt oikein hyvin motoristien liikennöinnin osalta ja ainoa ongelma-alue olivat olleet rakennellut bomber-pyörät ja niiden rekisterikikkailut, joiden tarkoituk- sena mp-poliisin mukaan on estää tunnis- tamasta rekisterikilpeä ja ajoneuvoa.

Lokakuun 12. päivän päivälehdet räjäyt- tivät sitten laakista mp-kesän. Liikenne- vakuutuskeskuksen mukaan tammi-syys- kuussa 2005 kuoli 29 moottoripyöräilijää. Lehdet otsikoivat jutun "mp-uhrien rajuna kasvuna" ja isoksi huoleksi todettiin se, että

motoristien kuolemat ovat jo lähes kym- menen prosenttia tieliikenteen kokonais- kuolemista. Varsin pienellä kirjoitettiin siitä, että suhteessa moottoripyörien määrän kasvuun onnettomuudet ovat silti vähen- tyneet.

Mikä neuvoksi? Voi olla, että voimakkaista otsikoista johtuen motoristien edunvalvon- nalla on töitä tulevana talvikuukausina. Kiel- tämättä kolmisenkymmentä uhria on aika paljon ja näistä vain viisi on mainittu vasta- puolen aiheuttamaksi.

Helsingin Sanomat kysyi 16.10.2005 Mik- si? -palstallaan, että miksi vanha autokortti käy moottoripyöriin?

Teema ja kysymys on hyvä joskin viran- omaisen vastaus oli selkeä. Mp-ajokokeen suorittamista ei voida näiltä motoristeilta vaatia. Toisaalta jutussa viitattiin EU:n uudis- tuviin ajokorttivaatimuksiin, jotka sisältävät vaatimuksia moottoripyöräkorteista. Nykyi- siin ajo-oikeuksiin niissäkään ei puututa.

Yleisteemana lehtikirjoittelussa on ollut, että koulutusta – joko pakollista tai vapaa- ehtoista – tulee lisätä.

Hyvää talvikautta kaikille!

Toimittajat Tero A ja Antti U

TALVIRALLI 2006

PAIKKA:
Kurikka, Pitkämönranta Camping

AIKA:
10.2-12.2.2006

YHT.HLÖ:
0400 - 833977 /
Maire Lamminen

<http://www.pitkamonranta.net/>



Oikotietä vai lyhintä reittiä?

Tällä kertaa Kontio oli jopa Kauhajoelta katsoen etelässä, joten reitin suunnittelussa piisasi haastetta. Lukuisista reittivaihtoehdoista valitsimme jälleen yksinkertaisimman, sillä kerhon perinteet velvoittavat ajamaan Motoristihotelli Riekin Pirtin kautta. Reitti siis kulki kutakuinkin suoraan Kauhajoelta Ristiinaan, Kuusamon kautta oikaisten. Reitinvalintaa oli mutkistamassa sellainen seikka, että kerhon Pohjois-Suomen päälliköllä oli olosuhteiden pakosta allaan soralle sopimantonta kalustoa. Näinollen jouduttiin tyytymään tervattuihin teihin.

Kerhon Pohjois-Suomen päämajalle Pulkkiin oli sovittuna treffit torstaina yhdeksi päivällä, mikä olisi edellyttänyt matkaanlähtöä yhdeksän maissa aamulla. Heräsin kumminkin aamulla paljon ennemmin ja kun en saanut enää unenpäästä kiinni, niin lähdin paanalle. Ylimääräisen ajan käytin etsimällä kartasta ja ajamalla laadukkaampia reittejä.

Alajärven Höykykylään saakka puskin Lapuan kautta tylsiä vauhtipaanoja pitkin, mutta siitä meni mukava pikkutie Vimpeliin ja edelleen Sääksjärven kautta Perhoon. Perho-Kinnula väli on nopeaa soratietä. Siellä oli kymmenkunta kilometriä erikoisnautintoa, kun sain sata lasissa sladdittaa neitseellistä lanauksijälkeä. Lähellä

Kinnulaa ohitin tiekarhun ja moikkasin kiitokseksi. Yli-Lestistä Reisjärvelle oli kaunis sorapätkä, samoin Reisjärveltä Levonperän kautta Autionrantaan.

Alkumatkan reitinvalinta oli sikäli onnistunut, että olin Pulkkilassa minuutilleen sovittuun aikaan. Nautimme siellä huoltojoukkojen laittaman maittavan aterian, jonka jälkeen suunnistimme pieniä asfalttipaanoja Kestilä – Utajärvi – Puolanka. Puolangalla tankattiin, ja sitten kaahattiin Pudasjärven kautta Iso-Syötteelle. Iso-Syötteellä on Suomen parhaat serpenttiinimutkat, joten ne on pakko käydä ohikulkiessa kantaamassa. Sieltä kurvailtiin melkein Posiolle saakka, ja sieltä Yli-Kitkan etelärantaa Kuusamoon. Ehdimme vielä nipin napin ennen sulkemisaikaa hakemaan nappokaupasta Määttälänvaarasta einestä ja juotavaa illaksi Riekkiin.

Saunapuhtaina ja rajaseudun erämaan rauhasta virkistyneinä starttasimme ratsumme jo varhain aamulla. Suuntasimme Hossan kautta Suomussalmelle Raatteenportille, missä nautimme tyyliin ja paikkaan sopivan maukkaan herneveliaterian. Vatsat täynnä jatkoimme matkaa Kuhmoon, ja sieltä maisemareittiä (osa soraa) Lieksaan.

Lieksasta päästiin itärajaa mukaillen Ilo-mantsiin, välillä tie tosin oli aika huonoa:

Hattukylän jälkeen asfaltissa oli isoja reikiä ja syviä ajouria, ja pahimmat paikat oli kokonaan jyrstetty soratieksi. Afrikkalaisella se toki kävi nautinnosta, mutta Pulkkilan osaston katukalustolla tuppasivat joustot loppumaan. Onneksi rytkytystä ei ollut kovin pitkälti, ja selvittiin vammoitta Ilo-mantsiin saakka.

Värtsilässä alkoi jo olla ehto, eikä Raatteen herneherkku enää pitänyt nälkää loitolla. Koska eväitä ei laukussa ollut, aloimme tähyystellä sopivaa ruokapaikkaa. Pian sattuiinkin silmään lomakylän kyltti, jossa luvattiin apua lähes kaikkiin matkailijan tarpeisiin. Lomakitsa-niminen paikka oli saksalaispariskunnan omistama lomaidylli kauniilla niemellä järven rannassa. Kielivaikueuksista huolimatta saimme tilatuksi ruokaa, ja sen pitkäkko odotus kannatti – ateria oli erinomainen. Ruokaa odotellessa isäntä kauppaasi meille HD-aiheista rekvisiittaa, mutta huonolla menestyksellä. Jutustellessa selvisi myös, että pariskunta oli viitisen vuotta sitten vaihtanut stressaavan elämänsä Saksassa pienempiin tuloihin mutta laadukkaampaan elämään tällä entisellä rajavartioasemalla täällä Suomessa.

Värtsilästä Kiteelle oli vielä mutkareittiä, mutta sitten oli jo pakko siirtyä pääteille ja ajaa suoraan Ristiinaan Savonlinnan ja Mikkelin kautta. Aluksi oli kyllä meininki ajaa Savonlinna – Sulkava – Puumala – Ristiina, mutta koska olemme ennenkin (Peurajärvellä) tulleet vahingossa takaoven kautta Kontioon, varmistimme tapahtuman sijainnin jo perillä olevilta kavereilta, ja ajoimme siksi suoraan päätietä Kontrolliin. Tai sellainen oli ainakin tar-

koitus, sillä Mikkelissä emme lukeeneet karttaa vaan ajoimme kohti Lahtea arvelen Ristiinan olevan siinä suunnassa. Erhe selvisi pikapuoliin, ja kruisailimme Hieta-sesta lähtevää tunnelmallista mutkatietä oikeaan määränpäähän. Kyseisestä suunnasta kohdealuetta lähestyttäessä ei näkynyt mitään ohjeita kontrollin sijainnista, joten harhailimme hetkisen ennen sen löytymistä.

Kontrollissa tarroja liimaillessa huoltosikan takaa yön pimeydestä kurvasi esiin Tunturi Sport, jolla oli hinauksessa narunpäässä rullaluistimilla varustettu heppu. Kummallakaan ei ollut päällään yhtään mitään, paitsi kypärät. Oliko kyseessä moderni taide vai jostain laitoksesta karranneet asiakkaat, jäi epäselväksi. Konttioon oli kontrollista myös enduroreitti, mutta koska oli jo reilusti yli puoliyö, pimeä ja kylmä, niin valitsimme asfalttireitin. Tie Mikkelistä Puumalaan on hieno ajaa myös pimeällä, ja Kontion valot näkyivät järven yli jo kaukaa. Portilla yhytimme ajanpuutteen vuoksi vasta perjantaina Kauhajoelta lähteneet ja lyhintä tietä (vrt. oikotie) saapuneet apujoukot, jotka opastivat meidät yhteiselle leiripaikalle.

Oikotie Konttioon oli taas sangen onnistunut, sillä Kauhajoelta tuli matkaa pelipaikalle vain n. 1800 km. Riittävällä hartaudella suoritetun lähestymisajon jälkeen oli helppo virittäytyä rallitunnelmaan ja tunsii ansainneensa muutaman makkaran ja urheilujuoman.

Perillä sää oli kohillaan, kaverit olivat paikalla ja järjestelyt pelasivat liiankin hyvin. Lauantaille oli järjestetty kaksikin eri ajolenkkiä, joista toinen oli tarkoitettu



rupulikumisille vehkeille. Pojat olivat laatineet käsittämättömän hienon 110 km:n reitin Puumalan ympäristön kyläteille, ja lossillakin päästiin. Tasamaan asukin silmään moiset mäkimastaot ovat upeita. Enpä turhaan ajanut tapahtumapaikalle rupulikumeilla, jotka kuluivat asfaltilla silmissä ja ulvoivat kuin kenttäsiirkkeli tai oikohöylä.

Sunnuntaiaamuna käärimme kamat kasaan hyvissä ajoin ja maukkaan aamupalan jälkeen ohjasimme ratsut kohti Sulkavaa. Kerhon Pohjois-Suomen pääl-

likkö suuntasi omia reittejään pohjoiseen, ja minä apujoukkojen kera LYHINTÄ REITTIÄ Kauhajoelle. Ajelimme yhteis- soittoa Juva – Virtasalmi – Pieksamäki, missä käytiin sumpilla. Suolahdella käytiin kumartamassa Valmetin tehtaan pihassa ja sitten jatkettiin hienoa mutkapätkää myöten Multialle. Kotona Pöntäneellä oli tiin nipin napin ennen kolmea, eli juuri ehdittiin katsomaan formuloita.

LAKUPILOTTI

LIIKENNE- TERAPIAA



Ajelen päivittäin 60 kilometriä töihin ja toisen takaisin. Reitille mahtuu myös pätkä valtatie 12:ta. Tuota väylää käyttää moni muukin, mukaan lukien lukuisat sorarekat. Myös Vaalimaan suunnasta Länsi-Suomeen suuntautuva rekkaliikenne kulkee usein tuota tietä. Ohituspaikkoja ei ole montaa. Ei ihme-kään, että muutettuani nykyiseen osoit-teeseeni, koin usein työmatkoillani turhautumisen tunteita hitaasti matelevien jonojen vuoksi. Nyt tiellä on suurimmaksi osaksi 80 kilometrin tuntirajoitus, ja rajoittimella varustetut rekatkin liikkuvat vauhtiin päästy-ään suurinta sallittua nopeutta, jopa ylikin.

Ennen ohittelin jonoja, tiesin kaikki ohituspaikat ja osasin katsoa peltoaukeiden yli etukäteen vastaantulevan liikennevirran. Adrenaliini suonissani tein lukuisia enemmän tai vähemmän riskaabeleita ohituksia. Pulssi ja verenpaine korkealla päädyin autolla jonossa kaksi-kolme paikkaa eteenpäin. Moottoripyörällä koin silloin tällöin pirullista voitonriemua kuitattuani koko jonon. Tosin tuota riemua kesti vain hetken, sillä ei aikaakaan kun saavutin seuraavan jonon hännän. Kirosin ja manasin ja olin aamulla töissä ja illalla kotona jo valmiiksi huonotuulinen.

Muutaman kerran väsyneenä jätin ohittelun sikseen, ja jäin jonon perään körötelemään. Ei aikaakaan kun takapuskurissani jo ksenonvalot häikäisivät peilissä ärsyttävänä valopisteinä, ja hetken kuluttua turvaväli edessäni käytettiin hyväksi ohituspaikkana. Mutta... eihän tuo ole hassumpi juttu ollenkaan. Kun pitää jonossa reilun turvavälin, nuo perässäroikkujat ovat äkkiä jonkun muun huolena. Huomasin keksineeni jotain: Va-

hinginolon.

Aloin tarkkailla toisten liikennekäyt-
täytymistä. Perässä tulevat Audit, Volvot, BMW:t ja Mersut - usein kuski pää niska jäykkänä niskatukeen kiinni painettuna - kerta toisensa jälkeen jonon saavuttaessaan ohittavat sen viimeisen auton päätyäkseen vain jonon keskelle. On mielenkiintoista seurata, kuinka nämä 'kiireiset' kärkkyvät toisen takamuksessa kaksi pyörää vastaan-tulevien kaistalla, ja tekevät sivuliikkeitä osoit-taen yrittävänsä ohittaa. Voin vain katsella heitä ja kuvitella kuinka ohimosuonet sykki-vät, ja turhautuminen seuraa turhautumis-ta epäonnistuneiden ohitusyritysten tulok-sena. Todella harvoin n. 30 kilometrin mat-kalla, mitä valtatieä ajan, tällainen kiiruhtaja pääsee edes viiden auton jonon ohi. Toivon-kipinä on silti aina olemassa... Pulssi nou-see, hevosvoimat puhuvat, ja vaaratilanne seuraa toistaan, ja akka ja mukulat saavat taas kotona kyytiä.

Itseterapiani on siis tehonnut. Pitkät työmatkat ovat nyt huomattavasti rennompia. Vaikka matkalle mahtuu huokailua ja vovottelua muiden puolesta, itse olen huomattavasti levollisempi pitkien ajorupeamieni jälkeen. Nyt pari vuotta juuri tällä tiellä tätä showta seurattuani minulle tuli ajatus tera-piamajasta.

Liikkuva poliisi voisi varustaa muutaman mustamajajan liikenneterapiamajajaksi. Taakse tummennetut lasit, mukava vuode, himmeä valaistus ja rauhallista musiikkia. Partion mukana seuraisi miellyttävä-ääninen liikenne-

**Motoristi Survival
ajokoulutus Poliisikoululla
14.5.05.**

Valok. Jyrki Tuppurainen.

terapeutti. Nyt partion pysäyttäessä liikenerikkojen, tämä saisi päättää, mikäli haluaa normaalin sakon, vai viettääkö puoli tuntia majan takana terapeutin puhuttelussa. Terapeutti voisi siten kyseenalaistaa liikenerikkojen motiivit omaan toimintaansa ja hakea niille vaihtoehtoja. Istunnon tuloksellisuuden ja vältetyn sakon suuruuden mukaan rikkojalle voitaisiin määrätä lisää liikenerapiaistuntoja. Istunnoissa voitaisiin näyttää ihmisille toisten törttöilyjä, ja katsoa miten verensuoni kohoaa. Ei puhuttaisi asenteista, vaan motiiveista. Rakennettaisiin ihmisille uusia ajattelumalleja liikenteessä toimimiseen - ei valistuksen - vaan henkilökohtaisen terapian keinoin. Sakoissa säästettäisiin, mutta jouduttaisiin ajattelemaan omaa toimintaa kriittisesti.

Taannoin internetin keskustelupalstalla kritisoitiin aina vaan kiristyviä liikenteen li-

sääntyviä säädöksiä ja rajoituksia. Joku heitti ilmaan, että Mooseksen aikanaan ei ollut kuin kymmenen säädöstä. Tuohon kommentoin, että ne säädökset on edelleen olemassa. Ja jos niitä ihmiset noudattaisivat, suurin osa nykyisestä eritoten rikoslain puolella olisi turhia. Liikenneturvan minä-minä -kampanja ei ole oikein saanut sinänsä erinomaista ideaansa läpi. Missä on toisen kunnioittaminen? Joskus pienikin muutos ajattelutavassa voisi tuoda suuria eroja suhtautumisessa muihin tielläliikkujiin. Esim. sen sijaan, että haukkuisimme hattupäisiä herroja tai sokeita mummoja liikenteessä, meidän pitäisi olla tyytyväisiä, että on vielä ikäihmisiä, jotka tulevat toimeen itsenäisesti ja kykenevät hoitamaan itse asiansa. Halveksunta muuttuisi kunnioitukseksi.

Tero A.

Laita jäsentietosi ajan tasalle !

Jäsentiedot ja osoitteet on hyvä laittaa ajan tasalle pikaisesti, jotta

- Motoristi tulee oikeaan osoitteeseen
- Muu kerhon posti tulee oikeaan osoitteeseen ja saat tiedot kerhon asioista nopeasti.
- Kerho voi aloittaa sähköpostin käytön jäsenille tiedottamiseen tapahtumista, tapahtuma muutoksista ja muista ajankohtaisista kerhoasioista.
- erityisesti jäsenten sähköpostitiedot ovat vajavaiset ja virheelliset, joten ne olisi syytä päivittää pikaisesti.
- Jäsentietomme ovat ajan tasalla esim. pyöristä jne.

Helpoimmin ja nopeimmin teet jäsentietosi muutoksen nettisivuillamme osoitteessa <http://www.mp69.fi/osmuutos.php>

Kun teet osoitteenmuutoksen tai muun muutoksen, laita ilmoitukseen jäsennumerosi tämän lehden takakannesta.

Voit muuttaa tietosi myös lähettämällä postikortin tai postista saatavan osoitteenmuutuskortin jäsenkirjurille osoitteeseen:

Pekka Vuorelma
MP69 Jäsenkirjuri
Kauppakatu 42 A 4
92100 RAAHE

Lulla-ajelua Kuorevedellä, Pihlaiston perinnepäivänä.



syyskokoontuminen 2005

Puiden lehdet kellastuvat ja saavat aivan uuden värin, osa on jo tippunut maahan. Vettä tulee taivaalta enemmän, tuulet ovat kylmempiä ja ilma on viileämpää. Hiljalleen vähenevät myös motoristit teiltä. Syksy on tullut. Ja sen tietää edellä mainittujen seikkojen lisäksi myös siitä, että kokoontuminen Sysmässä on aivan lähellä, viimeinen kokoontuminen ennen lumia ja kylmää talvea.

Viimein koittaa pitkään odotettu perjantai, syyskuun viimeinen viikonloppu. Sitä ennen ovat tekstiviestit kulkeneet porukoiden välillä ja on tentattu vanhemmilta tietoja ketkä kaikki tulevat paikalle ja ketkä jäävät tällä kertaa pois. En malttaisi odottaa koska pääsemme lähtemään

Sysmään. Iskä ja veljeni menevät edeltä, käyvät kaupassa valmiiksi ja kertovat myöhemmin mikä on mökkimme numero. Viimein pääsen minäkin matkaan, kohti Sysmää. Epätoivoisesti yritän tulkita karttaa. Ensimmäiseksi ongelmaksi muodostuu, etten löydä edes Sysmää kartalta, ja sitten kun löydän sen, niin olen jo ehtinyt hävittää, missä me olimmekaan menossa. Kirjaa en tällä kertaa voi vauussa lukea, minussa on liikaa intoa.

Vajaan muutaman tunnin jälkeen näen jo tutut kyltit ja huoltoaseman, viimein leirintäalueen. Tutut kasvot tulevat vastaan ja pian tiedänkin jo kuka asustaa missäkin mökissä, ketä on vielä tulemat ja ketkä ovat jo tulleet. Muutama uusi-

kin perhe on näköjään saapunut. Illemmalla syöksymme saunaan ja uimaan. Eihän Sysmän kokoontuminen ole mitään ilman hyttävässä vedessä pulahdusta ja sieltä saunaan juoksemista.

Sitten odotetaan miesten sanavuoron alkamista ja loppumista, tai oikeastaan vain siihen asti kunnes kaikki pojat ovat ehtineet saunasta ja valmiita lampulleikkiin. Onhan iltakin jo hämärtynyt sopivan pimeäksi, lampulleikki alkakoon!

Ensin on vain vakituinen porukka, löytyy meille onneksi uusikin tulokas, eikä ole yllätys, että pojat ovat nipin napin meitä tyttöjä nopeampia juoksemaan, vaikka heitä onkin vähemmän, he saavat meidät nopeammin kiinni. Vanhempia ei tämä meidän leikkimme niin kovin innosta, he istuvat grillikatoksessa, syövät ja juttelevat. Kaikki muistavat vielä leikin vanhat rajat, säännöt sekä piilot ovat hyvässä muistissa vielä, ja uusia piiloja löytyy aina vain lisää. Lisäksi saamme varoa pyykkinarua, joka on kiinnitetty puihin ja

kettinkiä, joka estää alueelle ajamisen yöllä. Välissä pidetään ruokatauko ja kaikki kokoontuvat grillille. Puheensorina ja lämpö ovat täyttäneet katoksen. Sitten lentävät lasten kysymykset vanhemmille, milloin on hukassa limsa, milloin tahdotaan tietää, mitä grillillä käristyy, tai koska saadaan ruokaa. Siinä syömisessä sivussa ehtiikin kuunnella muiden puheita ja jutella vähän itsekin, kunnes jo hoputetaan lampulleikkiä jatkamaan.

Tarkastetaan, että kaikki ovat paikalla ja sovitaan kummat jahtaavat ja ketä.

Kuu ja tähdet loistavat jo taivaalla. Taskulamput vilkkuvat milloin mistäkin kulmauksesta ja tarkastavat jokaisen oksan alustan ja varjon. Kun joku pyrähtää juoksuun, perään lähtee oitis lapsi tai useampi. Sitten yössä kuuluu huutoja, minne juoksija on menossa. Lopulta kuuluvat huudot saatiinko hänet kiinni ja ketkä kaikki ovat vielä vapaalla jalalla.

Ilta ehtii venyä ennen kuin kaikki lapset ovat kerääntyneet katokseen juttelemaan ja syömään. Ilta on jo pitkällä, jo ehkä seuraavassa päivässä, kun viimeisetkin siirtyvät mökkeihinsä nukkumaan.

Aamulla odotellaan koska kaikki ovat heillä ja syöneet aamupalan. Riennetään rantaan keinumaan ja muuten vain oleilemaan. Päivemällä lähdetään kävelemään kylälle, kiertämään muutamia paikkoja ja viimeiseksi vakituiseen pitseriaan, lapsille on tietenkin oma



kabinetti, niin kuin oli edelliselläkin kerralla. Pitsat eivät tee poikkeusta, ne ovat yhtä herkullisia kuin viimeksikin. Meidän ollessa kylällä kiertelemässä ja syömässä, ovat muutamit jo lähteneet leirintäalueelta.

Päivän mittaan tulee muutamia pyöriä lisää. Palattuamme kämppäriille pelataan minigolfia hetki. Sitten ollaankin lampulleikkiä päivällä, kylläkin se on paljon vaikeampaa, koska ei voi piiloutua rakennusten tummiin varjoihin, ja piilot ovat paljon huonompia kuin pimeällä, jolloin ei hahmoja erota niin hyvin. Muutaman kerran pelattuamme kyllästymme. Odotteleamme saunavuoron alkamista ja niiden alettua lähemme oitis saunomaan ja uimaan. Vesi oli kyllä edellisellä kerralla paljon lämpimämpää, mutta ei se meidän menoamme estä.

Saunan jälkeen sytytellään grillit ja odotetaan taas poikien saapumista saunasta. Valot syttyvät vasta rannalla ja tuuli käy katokselle, hiljalleen porukkaa alkaa valua katoksen alle. Viimein kaikki ovat saaneet lämpimät vaatteet ylleen ja löytäneet taskulamppunsa. Suunnistamme jälleen terassille päin. Joukkomme täydentyvät hiukan nuoremmilla pelaajilla. Nuorin vasta kolmevuotias, mutta eihän se ikä mitään merkkää, kunhan vain osaa pysyä piilossa ja juosta, muuta ei periaatteessa tarvita. Selitämme nopeasti säännöt, eli siis "Tämä on samanlaista kuin rosvo ja poliisi, mutta vain pimeällä." Pienimmät

menevät isompien mukaan ja leikki voi taas alkaa.

Jälleen lapset juoksevat pitkin leirintäaluetta toistensa perässä, tai pujahtelevat pensasiin ja nurkkien taakse. Huudot kaikuvat alueella. Lopulta pienimmät tullaan hakemaan syömään ja nukkumaan. Vielä muutama peli vierähtää, ennen kuin me vähän vanhemmatkin menemme grillikatokselle. Tänä iltana ei valvota niin pitkään, huomenna pitäisi kuitenkin lähteä ajamaan kotiin.

Aamulla syödään rauhassa aamupala ja sitten hiljalleen aletaan pakkailla tavaroita pyörään. Mökki siivotaan puhtaaksi seuraavia tulijoita varten. Heilutetaan heille jotka ehtivät lähteä meitä aiemmin ja lopulta itsekin puetaan ajovarusteet päälle ja hiukan haikeana minäkin nousen pyörän selkään. Tällä kertaa saan istua takana ja veljeni istuu vaunussa. Sitten heilutetaan muille ja käydään viemässä mökin avain respaan ennen kuin ajetaan pois alueelta. Ohitetaan tutut kyltit ja matka kotiin alkaa.

Nyt on virallisesti syksy alkanut, talvi tulossa ja ajokausi melkein päättynyt. Sitten odotellaankin kevättä ja kesää ja seuraavia kokoontumisia.

Muisteli Tiia Riihiluoma, 14 v.

PS. Porukkaa oli noin sata henkeä, joista osa oli vain yhden yön.

Päästömittausten kanssa tie pystyssä (10-09-05)

Päästömittauskuvioihin ei vielä ole saatu tyydyttävää ratkaisua. Ajoneuvohallintokeskus (AKE) tulkitsee EU lainsäädäntöä niin, että 1.1.1991 tai sen jälkeen rekisteröidyltä ajoneuvoilta vaaditaan ECE 40-01 normit täyttävä päästömittaus. Tehdaspyörille tämä osoitetaan vaatimustenmukaisuustodistuksen yhdellä rivillä. Omavalmisteet ja kaasujenvaihdoltaan muunnellut, ahdetut ja turbot mukaanlukien, ovat hankalassa tilanteessa - ECE 40-01 mukaisia mittauksia ei saa koko maasta.

Kyiseissä testissä ajoneuvolla ajetaan rullien päällä tietyn kaavan mukainen ohjelma. Erilaisilla nopeuksilla ja vaihteilla ja mitataan CO, HC ja NO₂ päästöjä. Näiden raja-arvot tiukkenevat vuosimallin mukaan. Ongelmana ei ole se, että kunnossa oleva pyörä ei läpäisisi testiä.

Aiemmin testien kanssa harrastajia auttoi Jyväskylässä sijaitseva yritys. Keväällä yritys ilmoitti luopuvansa prätkien mittaamisesta koska heidän testikapasiteettinsa on rajallinen ja sidottu muuhun toimialaan. MMAF on ollut myös yhteydessä VTT:n, joka tekee vastaavia testejä autoille. VTT:n kantana oli, ettei heillä ole moottoripyörille soveltuvaa laitteistoa eikä sellaista tällaista kaupallista tarkoitusta varten hankita. Koko maassa ei siis tällä hetkellä ole paikkaa jossa esimerkiksi ahdetun pyörän viranomaisvaatimusten mukaisuus voitaisiin testata.

Pulmatilanteeseen on haettu useampaa erilaista ratkaisua. Tulemme keskustelemaan katsastajien kanssa mahdollisuudesta, jossa

ainakin yksi konttori hankkii tarvittavat laitteet Suomeen. Sitä ennen pitää käyttää muita ratkaisuja. AKE:n poikkeuslupamenettely tarjoaa vaihtoehdon. Lupa-anomuksen hinta on 275,- euroa eikä luvan saamisesta ole takuita.

Ajoneuvoja on saatu kilpiin ilman normin mukaisia mittauksia tietävästi kahdella eri tavalla. Katalyysattorin asentaminen ja tavalinen konttorilla tehtävä päästömittaus on riittänyt muutamien ahdetujen ajoneuvojen kohdalla. Toinen keino on ollut käyttää sisarpapereita silloin kun on tiedossa, että identtinen ajoneuvo on jo aikaisemmin rekisteröity normin mukaisin paperein.

Poikkeuslupahakemuksen läpimenomahdollisuuksiin ei AKE luonnollisesti voinut etukäteen ottaa kantaa. AKE:n virallinen kanta tätä kirjoitettaessa on, että kumpikaan vaihtoehto ei poista ECE 40-01 mukaista mittaus-tarvetta. Jokainen ajoneuvo tulee mitata yksilönä, eikä yhdelle ajoneuvoille tehty mittaus riitä vaikka toinen yksilö olisi merkiltään, malliltaan ja ahtimeltaan identtinen.

Lähin mahdollinen testauspaikka sijaitsee Ruotsissa, Tukholman liepeillä. Tiedossamme ei ole millä aikataululla ja hinnalla pyörän saa Ruotsissa mitattua. Mikäli jollakulla on asiasta kokemuksia olemme tiedoista kiitollisia.

AKE:lle testipaikkakunnalla ei varsinaisesti ole merkitystä, kunhan mittaus on standardin mukainen ja testauspaikka on luotettava. Luotettavuuden arviointiin ei ole tarkempia määritelmiä. Pieniltä ja tässä mielessä ”epäluotettavilta” pajoilta ei vaadittavaa laitteistoa löy-

tyne. AKE on kuitenkin joskus evännyt jopa TUV:n todistuksia joten tässä on taas yksi virkamiehen takaportti rakenteluharrastuksen törppäämiseksi.

Tällä hetkellä rakentajalla on siis kaksi vaihtoehtoa. Käyttää pyörä mittauksessa josakin toisessa maassa tai anoa AKE:lta poikkeuslupaa. Kuulemme erittäin mielellämme mahdollista hakemuksista ja lopputulokses-ta.

Korviimme on kantautunut outoja vakuutus uutisia. Asiakkaalla oli rahoitusyhtiön avulla ostettu prätikä ja siihen rahoituksen kautta saatu vapaaehtoinen kaskovakuutus. Kesällä tapahtui valitettavasti kolari jonka seurauksena laite meni korjattavaksi kaskon piikkiin. Sitten tapahtuu kummia. Vakuutusyhtiö antaa ensin korjausluvan mutta huomaa sitten, että prätikä on muutokatsastettu. Korjauslupa evätään ”koska kyseessä on ra-

Rakennetulta prätikältä vakuutuskorvaukset pois?!

Elokuun lopussa uutisoimamme tapaus ei ole ainoa. Uutisen myötä saimme kuulla myös toisesta tapauksesta joissa vakuutusyhtiö on yrittänyt välttää korvausvastuusta ajoneuvon muuntelun perusteella. Muuntelun perusteella on myös yritetty alentaa korvausta. Kaikissa titetoomme tulleissa tapauksissa korvaukset on lopulta suosituttu pulittamaan, viimeistään julkisuuden ja lakimiehen yhteydenoton jälkeen. Asiassa on kuitenkin selvästi lähdetty liikkeelle sillä mielellä, että kannattaa ainakin yrittää.

ÄLÄ MAKSA TYHJÄSTÄ!



Nyt jos koskaan kannattaa lukaista ne omat vakuutusehdot todella tarkkaan. Vakuutusyhtiö lähettää uudet vakuutusehdot aina maksukauden vaihtuessa jos niihin ehtoihin tulee muutoksia. SMOTO:lla (<http://www.smoto.fi/>) on menossa erityinen vakuutusprojekti jonka myötä pyritään vaikuttamaan alan lainsäädäntöön ja käytäntöihin. Edunvalvontatyö ei onnistu jos kentältä ei tule tietoa ja tukea. Haluamme jatkossakin ehdottomasti kuulla asiaan liittyvistä epäselvyyksistä ja kahnauksista.

kennettu ajoneuvo”.

Sekä omistaja että korjaamon edustaja luulivat ymmärtäneensä jotain väärin. Kysyttäessä tarkemmin vakuutusyhtiön edustaja kertoo, että korvausta ei ole tiedossa ”vaikka pelkkä ohjaustanko olisi vaihdettu”. Tällainen tulkinta on täysin käsittämätön, varsinkin kun kyseessä on lainmukaisesti muutokatsastettu ajoneuvo. Vakuutusyhtiön mukaan juuri muutokatsastus on tehnyt siitä rakennetun jota vakuutus ei enää korvaa.

Kyseinen tapaus tullaan viemään niin pitkälle kuin on tarve jotta asia saadaan kuntoon. Tapaus on saanut paitsi kauppiaat niin myös harrastajien etujärjestöt varpailleen. Jos vakuutusyhtiö voi halutessaan laistaa korvauksista esimerkiksi vaihdetun sivuposken tai ohjaustangon perusteella maksavat tuhannet motoristit vapaaehtoisia vakuutuksia jotka eivät sitten tarpeen vaatiessa korvaakaan mitään.

Rahoitusyhtiön kotisivuilla kerrotaan, että ”ostaja ei saa muuttaa ajoneuvoa rakenteellisesti tai sen verotukselliseen asemaan vaikuttavalla tavalla”. Tällainen viranomaisiakin tiukempi tulkinta muutosten osalta on mielestämme kyseenalainen. Toisaalta, rahoitusyhtiöhän omistaa ajoneuvon kunnes se on maksettu ja omistaja saa määrätä omaisuudestaan. Jos ehto on tällaisena myös vakuutusehdoissa kannattaa joko vaihtaa rahoitus- ja vakuutusyhtiöitä tai ostaa valmiiksi muutettu ajoneuvo.

MMAF on erittäin kiinnostunut tällaisista vapaamielisistä vakuutusehtojen tulkinnoista. Myös SMOTO kaikkien motoristien edunvalvojana sekä kuluttajien vakuutusneuvonta osoitteessa www.vakuutusneuvonta.fi ovat kiinnostuneita. Vakuutusehtoja ei voi yksi-

puolisesti muuttaa kesken vakuutuskauden. Harrastajien kannattaakin lukea sekä rahoitus- että vakuutusehdot hyvin tarkkaan!

Modified Motorcycle Association of Finland eli MMAF on perustettu ajamaan moottoripyörien rakenteluharrastuksen asiaa koko valtakunnan alueella

Rakentajille pitää tarjota tilaisuuksia ja paikkoja vaihtaa kokemuksia ja osaamista. Tällaisia voivat esimerkiksi olla vain jäsenille tarjotut www-sivut ja keskustelupalstat, drive-in MP-näyttely, sekä jäsenistön ylläpitämä rakentelupalvelu.

Ainoita hyväksyttäviä syitä rakentamisen rajoittamiseksi ovat joko liikenneturvallisuus- tai ympäristötekijät. Moottoripyörien rakentamista ei siis tule rajoittaa enempää kuin on turvallisuuden ja ympäristön kannalta tarpeellista.

MMAF:n tavoitteena on alentaa moottoripyörien rakenteluharrastuksen viranomaiskustannuksia. Katsastamiset, verot ja muut viranomaistoimenpiteet pitää suhteuttaa niin, että niistä ei tule kohtuuttomia kuluja harrastajalle. Esimerkiksi moottoripyörien erillisverottamisesta on luovuttava. Kanta-ajoneuvotarkastus on nykyisessä muodossaan turha ja siitä olisi joko luovuttava tai sen kustannuksia on kevennettävä.

Sääntöjen ja rakentamisen rajoitukset tulee olla niin selviä, että kysyttäessä neuvota tai ohjetta usealta eri virkahenkilöltä saadaan aina samanlaisia vastauksia. Naapurimaidemme mallin mukaisesti Suomessa voisi toimia muutama tarkoin valittu ”MMAF-hyväksyty” rakentelukonttori joilla on oikeus hyväksyä oma- ja piensarjavalmistejaisia prätkiä.

V - mäinen päivä!!

Tapautu muutamii vuosii sitte...

Oli elokuu. Lomat oli lepo. Mä istuin terassilla ja katselin vielä lämmittävää mollikkaa. Valutin kylmää lapparia kurkkuuni ja panin spadun palamaan. Tuskailin lomien loppumista ja huomista duunipäivää. Tänään mä en ollu saanu mitään aikaan, puuttu sprittiä. Puhelin soi. Aattelin antaa sen soida, mutku kaljaaki pitäis hakee lisää, mä päätin samalla vastata.

Se oli Sköde. Sköde oli vielä lomilla eikä ujostellu muistuttaa siitä. Ku se oli ensin ker-tonu, miten nastaa oli ajella ympäriinsä ilman hampaista (?), se vihdoin esitti jotain kiinnostavaakin. Sköde oli menossa huomenna Piikkiöön testaan Guzzin Daytonaa. Sitä sattuu vaan kiinnostaan V-moottori, joka on rungossa eri suuntaan ku noi tavanomaset. Kyseli josko lähtisin messiin, italofani ku oon (sen mielestä).

Mullahan olis huomenna duunii, mutku se ei nyt todellakaan kiinnostanu, mä päätin olla huomenna klesa. Aamulla heitin sumpit naamariin ja menin tallille. Tsekkailin pyörän läpi. Ducati 900 SS oli varmatoiminen klassikko, peli, jossa ei ollu lastentauteja. Mä olin aina ihmetelly Ducatin epävarmaa mainetta. Moottorikonstruktio on sen verran vanha, ett siitä kehitetyt versiot niitti mestaruuksia Superbike -luokassa mennen tullen. Ketjut oli ehdottomasti kiristettävä. Pukki swingin alle ja hommiin. Aika tiukalle tais tulla, mutt sen näkee sitte kun mennään, aattelin.

Mä olin just laittamassa toolseja veks, ku Sköde kaartoo tallin eteen. Sköden pyörä oli Harley, Low Rider Custom. Se oli kauniin

musta, punaset pin-tribet tankissa ja loka-suojissa. Matalan painopisteen vuoks sitä oli helppo käsitellä ja sitä mä arvostin. Sitä oli vähän piristetty, mutt muuten vakio.

Mä olisin kyl tyypänny sitä sen verran, ett oisin muuttanu siihen erilaisen stongan ja siirtotappisarjan. Sadde oli oman itskun jälkeen aivan liian pehmeä ja kummallisessa asennossa. Muuten pyörä oli OK, vaikk HD:n ajoasento poikkes täysin Ducatin maattavasta. Joku tykkää nukkuaki eri tavalla ku toiset. Mutt se on hyvä: Let's all the flowers bloom!

Koska Sködellä oli farkut, nahkarotsi ja musta puolipotta, piti munki pukee vastavaleet niskaan. Näin me erilaisilla fillareilla ajavina ei poikettais kauheesti toistemme stailista. Vaikk mitä se kellekään kuuluu, näkyy vaan. Pukki swingin alta veks ja fillari käyntiin. Ducati sytty matalasti muristen ja öljyjen lämmentyä oli pakko kierrättää koneetta vähän korkeemmalta.

Oli todellinen pakoäänien inferno-kakofonia, ku kaks V-twinii piti konserttii äänten kimmotessa tallin seinistä kylille. (Ducatin sylinterit ovat 90 asteen kulmassa toisiinsa nähden, joten sitä voi kutsua L-koneeksi tai V-koneeksi mielialan mukaan). Bay-Banit silmille, Halcyonit oli kypärän otsalla silt varalta, ett sattuis sataan. Mä kiristin viel bandanan alaleuan peitoks, ettei itikat lennä suuhun, ku jauhaa purkkaa ja – pitkä ykkönen sisään. Kaiken jyminän keskeltä erottu HD:n vaihdelaatikosta kolahdus, joka ilmotti, ett Sköde oli kans lähtöaikeissa.

Oltiin vast noin kilsa ajettu, ku mä nostin etusormen ja pyöräytin sitä pari kertaa ympäri. Ketjut oli ihan liian kireellä; ne suorastaan paukku. Tallille takas, takafillari ilmaan, mutterin löysäys, ketjun säätö ja kiristysmutteri kii. Mä kiristin vihoissani niin tiukalle, ett kuulu vaan molemmilta puolilta tiukan parahtava soundi. Easysti ny, mä löysäsin muttereita, koska pelkäsin, ett vihapäissäni väännän koko swingin. Uudestaan baanalle.

Lämmin elokuinen päivä tuoksu millon miltäki. Millon ilmassa kukkien ja apilan tuoksu, millon haisi ehta ja rehellinen paska. Ett mä rakastin noit hetkii. Oisin voinu melkeen antaa toiset bootsini siit hyvästä, ett kaikki ois vaan jatkunu aina näin. Me painettiin menemään I-tietä pitkin. Ducati tuntu tosi hyvältä kun sen pakoäänen kuuli, huolimatta siitä, että kimpassa oli äänekäs Harley. Sallossa poikettiin kahville ja loppumatka ajeltiin muun liikenteen rytmissä.

Viimenen mäki ja Guzzikauppa näky. Pihalla seiso muutamii pyörii, mut meitä kiinosti vaan Daytona. Ku oltiin saatu ohjeita pyörästä ja siitä, minne testi kantsis suunnata, me jätettiin Sköden HD pihalle ja Sköde Guzzin sarviin. Ensimmäiseks mä kiinnitin huomioo sen hiljaseen käyntiääneen, joka tuskin kuulu Ducatin paukkuessa vieressä. Toiseks en voinu sanoo mitään, ku Sköde meni jo.

Mä seurasin sitä jotakin tietä, joka yhdisti I- ja I0- tiet. Se oli mukavan mutkanen, vaikkaki tosi likanen pinnaltaan. Mä tavotin Daytonan sitte vast I0- tien risteyksessä ja me pidettiin pieni palaveri. Kyselin Sköden fiiliksiä ja sitte hätäilin itseki Daytonan sarviin. Sköde otti Ducatin ja sai startin.

Todellinen tyypikatsatusyksilö, totesin heti kohta. Mä en edes kuullu sen pakoääntä. Aito Guzzi soundaa eri tavalla niin, että rintalastassa resonoi. Hauskaa siin oli se, että ku kääns kahvaa, se pönkes kivasti sivulle,

vähä niinku bokseriBemari. Tosi nuhanen, hidas ja liian hiljanen, mä kommentoin. Hyvää siin on kardaani ja muhkeev-kone. Tarttis saada vaan suorat putket! Pääliikkö nyökkäs ja myöns, et näin on, mutt se oli katsatuskunossa. Mä tein kaupat Ducati- ja Guzzi -pineseistä ja me lähdettiin taas eteenpäin.

Me ajettiin Turkuun päin. Tarkotus oli poiketa viel Stormilla kysymässä tarvikeluetoita, mutt ei niit siel sillo ollu. Kusti polkee, sano äijät. Toisaalta matkan teko on sitä hauskeempaa, mitä vähemmän sull on roinaa mukana. Perusvarustus on pyörä ja mies. Mä olenki ihmetelly, miks toiset kuskaa daameja mukanaan. Pyörän ku pyörän ajo-ominaisuudet kärsii, ku joku istuu takana.

All right! Sitt me alotettiin nautiskelu! Turku-Hämeenlinna tie on aikamoisen suora, ei kuiteskaan ykstoikkonen. Nopeutta olis saanu olla I00, mutku se olis ollu paha nopeus molempien välityksille, ajettiin sellasta kiireetöntä I20. Se tarkoittaa, ett molemmilla oli suurin vaihde sisässä ja annettiin paukku eteenpäin mahdollisimman pienillä kierroksilla. Harrikassa oli samantekevää, mikä vaihde oli silmässä, mutt Ducati alko nykiin ja rupes täriseen, jos kierrokset laski liikaa.

Oltiin ajettu pitkän matkaa valkosen Merusun peräessä ja mä olin koko ajan toivonu, ett se vähä nostas nopeutta, ku se meni niinku naftisti sen I20. Samantekevää, vaikk se olis nostanu satasella kyytiään, kyllä SS kulki sen kepeesti. Mutku mä en tykkää ajaa kovaa. Mä tykkään ajaa sopivasti fiiliksen mukaan. Nyt oli sellanen fiilis, ett luisteja tarttis just nostaa sen verran, ett mä heittäsin Merusta ohi. Sködelä oli jotakuinki samat aatokset, mä arvasin. Me oltiin ajettu kimpassa niin paljo, ett ties mitä toinen aatteli. Sköde nostatti ensin luistejaan ja eleettömästi se tyyllitelti ohi. Mä olin just tsekannu taustat ja funtsin, ett laitanko pientä vai en ku se tapahtu...

Takafillari niias, ikään ku se olis lähteny

alta. Mä ensin aattelin, ett nyt meni rengas. Olin heti kääntäny kaasun veks ja etusormella hiljaa säätelin Bremboja. Nopeusputos tehokkaasti, mutt viel 50 vauhdissa tuntu, ett nyt tulee lipat aivan just. Pyörä luikerteli viel jonkun matkaa ja sitte seis. Onneks pysyn omalla kaistalla enkä kaatunu. Mä en osannu ees vapista. Mä laskin sivutuen alas ja nousin saddelta. Mä kiersin fillarin taakse ja mitä helv...

Takafillarin akseli puoliks ulkona. Kiristysmutteri levyneen ja prikkoinen huitsin nevadassa. Niiaus oli johtunu siitä, ett akselin pää oli pudonnu veks oikeanpuoleisesta aisasta ja pyörä pyöri vähä levottomasti. Mä siunasin mielessäni, ett hiton hyvä, ettei täss ollu ykspuolista swingii...

Sköde oli menny, mutt mä tiesin, ett se kääntyy kohta, jos mua ei näy sen peileissä. Mä aattelin siinä, ett täytyyks alkaa laukkaan tietä pitkin ja etsiin niin kadonneita muttereita. Nehän vois olla missä vaan... Sköde tuli ja heitti vendan. Pani HD:n tuelle ja katto mua kysyvästi. En jaksanu ees vastata, näytin kädellä ja panin rөөkiks. Tien molemmilla puolilla oli talot ja me valittiin niistä se luotettavampi eli farmi. Me työnnettiin Ducati sinne ja kohteliaasti pyydettiin, josko sille löytyis yösijaa.

Isäntä epäröiden tarjos paikkaa vajasta ja sano, ettei voi ottaa vastuuta, jos sille jotain tapahtuis. Mä olin tosi kiitollinen, ettei tarvinnu jättää Ducea maantien poskeen ees vähäks aikaa. Sinne vajaan se jäi, Fiat traktorin viereen. Niillä varmaan riitti tarinaa keskenään... Isännälle moidä ja kiipesin Sköden taakse.

Mistä pirusta mä pidän kii? Takasitsi soke-riipalan kokonen, snadi ja korkee. Onks tää muka istumista varten? Olis parempi jos ei sitsiä ollenkaan. Ei auttanu muu, kun toinen

handu Sköden ympärille ja toisella kii sadden alta. Sköde sano, ett sitten yritä mitään ja mä vastasin, ett yritän vaan roikkuu messissä. Nyt oltiin ainaki yhtenäinen kokonaisuus, integraali ja värikäs nahkapuku ois ehkä ollu vähä hönön näköistä.

Aina ku Sköde kiihdytti, mun bootsit irtos tapeilta ja revin sitä rotsista. Mä en kai ollut tarpeeks rento. Ku se jarrutti, nii kypärät kolkki yhtee. Oli pakko kääntää pää sivuun, muuten mun klyyvari olis kolkkinu sen pottaan. Niin vaa jatkettiin ja mä rupesin tottuun kyydissä oloon. Ylämäessä ennen Forssaa mä muistin, ett rotsin taskussa oli kertakäyttökamera ja päätin otta dokumentin ikimuis-tettavasta ajoreissusta. Viritin ja laukasin kameran eteenpäin tietä kohti. Heittolaukaus, tuskin edes onnistuis. Poikettiin tankilla ja kahvilla siinä Kessalla ennen Forssaa ja jatkettiin sit Karkkilaan ja Vihtijärven kautta himaan.

Takasitsillä oli aikaa ja syytäki funtsii henkilökohtaista haaverii ja sen syytä. Hiton ilmeinen: mutteri täytyis aina kiristää eikä missään tapauksessa jättää löysäyksen jäljiltä. Muuten se alkaa jatkua juur viimeks tehtyy kiertoliikettä, varsinki tommosessa twinissä. Okei. Sköde tiputti mut himaan ja mä päätin olla seuraavanaki päivänä klesa. Mä hommasin maahantuojalta kaikki tarvittavat osat ja me käytiin hakeen Ducati veks. Sitt seuraavana päivänä olinki jo työkykyinen.

Joskus paljo myöhemmin ku kamera tuli täyteen, mä vein sen kehitykseen ja siit fotojen joukosta löyty se yks helmi. Kun Sköde seuraavana talvena täytti 40, mä suurennutin sen foton, kehystin ja annoin Sködelle lahjaks ja sanon, ett kato tota ja funtsi, ett ois aina kesä.

paroni

Vero ja ajoneuvotekniikka

SMOTOn vero- ja ajoneuvotekniikka työryhmä on vanhimpia yhtäjaksoisesti toimineita työryhmiä SMOTOn olemassaolon ajan. Veroprojektiksi työ erotettiin 1997 kasvaneen työmäärän takia, ajoneuvotekniikka on vähitellen tullut mukaan kiinteäksi osaksi työryhmän työtä.

SMOTOn tavoitteet projektin työalueella voidaan kirjata muotoon

- Moottoripyörien kunnostamista, korjaamista tai rakentelua ei saa rajoittaa enempää kuin mitä on liikenneturvallisuuden ja päästöjen kannalta välttämätöntä.
- Moottoripyöristä kannettavasta autoverosta nykymuodossaan on luovuttava ja moottoripyörien verotukseen liittyvät kotimaiset säädökset tulee harmonisoida EU:n säädösten kanssa siten, että mm. vapaan kaupan edellytykset todella toteutuvat Suomessa.
- Jos moottoripyörille pyritään asettamaan vuosittain maksettava kulutus-, ympäristö- tai vastaava vero, on huolehdittava, että se on oikeassa suhteessa yhtäältä moottoripyörien vuosittaiseen käyttöön ja toisaalta moottoripyörien ympäristökuormitukseen. Tämänkaltaisen verotus tulee suhteuttaa muiden vapaa-ajan ajoneuvoryhmien (museoajoneuvot, matkailuautot, moottorikelkat jne.) verotuksen kanssa.
- Välittömänä lyhyen tähtäimen tavoit-

teena on vaikuttaa nykyisten säännösten soveltamiseen moottoripyöräharrastajien kannalta oikeudenmukaisesti

Käytännössä työkenttään kuuluu

- Moottoripyörien verotukseen vaikuttavien asetusehdotusten ja lakialoitteiden laatiminen sekä lausuntojen antaminen.
- Vaikuttaa verotusarvoja koskeviin tulkintakäytäntöihin ja linjavetoihin Tullin epävirallisen autoverotuksen arviointilautakunnan välityksellä.
- Motoristien oikeudenkäyntiavustus ja lakitekninen neuvonta sellaisissa asioissa, joilla on laajempaa merkitystä moottoripyörien verotuskäytännön kannalta.
- Moottoripyörien verotusta koskeva tiedotustoiminta joka on suunnattu paitsi SMOTOn jäsenille niin myös kaikille moottoripyöräilystä kiinnostuneille. Osa tiedotuksesta hoidetaan eri kohderyhmien omien medioiden kautta (HDCF:n kerholehti, VMPK:n lehti, <http://www.mmaf.fi/>, MP-lehdet jne.). Laajemmissa yhteyksissä tiedotusta on tehty myös valtamedioihin (tv-uutiset, lehdistö, radio).
- Muu yhteistyö, lobbaus ja tiedotus oleellisten sidosryhmien kanssa (komissio, ministeriöt, Tulli, muut järjestöt)

Veroprojektia sivuaa moni muu SMOTOn ajama projekti, nykyisen autoverolain puitteissa rajanveto esim. rakentelu- ja verosäännösten välillä on vaikeaa. Veroryhmän asiantuntemusta ja tiedotuskanavia on käytetty myös Euro-Bike pro-

jektin, vuosikatsastusasioiden, Bikers Are Voters eli BAV-projektin, omavalmisteiden ja päästönormien yhteydessä. Veroryhmän avulla pyritään epäsuorasti vaikuttamaan myös vakuutuslainsäädäntöön sekä moottoripyörien ajoneuvoteknisiä vaatimuksia koskevaan lainsäädäntöön.

SMOTOn saavutuksia työryhmän toimintakentällä, tähän asti

- Vakituksena lausunnonantajana kotimaisessa lainsäädäntötyössä. Suurimpia yhtenäisiä projekteja vuosituhanen alun ajoneuvolainsäädännön kokonaisuudistukseen osallistuminen sekä moottoripyörien saaminen mukaan vuoden 2002 autoverolain uudistuksessa.
- Jäsen tullin epävirallisessa arviointilautakunnassa. Lautakunta antaa linjavetoja ja enakkopäätöksiä tapauksissa joissa paikallinen tullipiiri tai Hämeenlinnan arviointilautakunta eivät ole saaneet arvoa määritettyä.
- Jäsen liikenne- ja viestintäministeriön APU eli Ajoneuvojen prosenttisäädösten uudistamistyöryhmässä. Kyseessä on monta vuotta odotettu prosessi jonka tavoitteena on uudistaa prosenttisäännöstöä niin, että se palvelee nykyistä paremmin myös harrastajien tarpeita.
- Kriittisten ja liikenneturvallisuuteen vaikuttavien osien poistaminen %-seuraamusten piiristä. Osaksi tämän työn seurauksena LiVM perusti ym. APU-työryhmän.
- Moottoripyöristä ei makseta vuotuisia ajoneuvoveroa. Autoista maksetaan Tyypillinen ”nykymotoristi” omistaa vain yhden moottoripyörän, mutta veteraaniharrastaja saattaa omistaa rekisterissä olevia prätkiä kymmenittäin. Tästä jos mistä ovat hyötäneet erityisesti vanhojen pyörien harrastajat.

○ Romuajoneuvodirektiivi ja siitä johdettu laki ei koske moottoripyöriä. Jos moottoripyörät olisivat jääneet romuajoneuvodirektiiviin ei moottoripyöriä saisi purkaa osiksi kuin luvanvaraisissa autopurkamossa. Moottoripyörän voisi poistaa rekisteristä vain sen jälkeen, kun se on luovutettu purettavaksi luvanvaraiseen autopurkamoon. Vuotuinen käyttömaksu yhdistettynä tähän hoitaisi vanhat ajoneuvo jouhevasti romuttamolle. Käytettyjen varaosien kauppa olisi mahdollista vain yrityksille, joilla on voimassaoleva ympäristölupa. Rompetorit olisivat käytännössä kiellettyjä. Ja monta muuta muutosta nykymuotoiseen harrastukseen.

- Mallisuojadirektiivi ja siitä johdetut lait eivät koske moottoripyöriä. Jos mallisuojadirektiivi olisi tullut voimaan alun perin esitetyn kaltaisena ei näkyviä varaosia voisi valmistaa kukaan muu kuin alkuperäinen valmistaja. Myynti tietenkin tapahtuisi valmistajan esittämällä hinnoilla. Tarvikeosia ei olisi olemassa kuin joiltain osin vähintään 5 vuoden ja kaikilta osin 10 vuoden ikäisiin moottoripyöriin.
- Vanhojen pyörien vapauttaminen autoverosta sekä vuosien 1958-1973 pyörien 8% vero.
- Direktiivi joka sallii historiallisen ajoneuvon uudelleen rekisteröinnin tai ”koostamisen osista”. Suomen lainsäädäntö ei vielä ole tämän direktiivin mukainen.
- Useita muita selvennyksiä ja helpotuksia korjaamista ja muuntelua koskeviin pykäliin

Tällä hetkellä työn alla olevia projekteja

- Prosenttisäännösten ja ns. Kopterilain uudistaminen.
- Kaikkien moottoripyörien verovapa-

us. Homma etenee vaiheittain ja yksittäisten vaiheiden kuvaaminen ei tässä ole mielekästä.

○ Lait ja asetukset jotka sallivat historiallisen ajoneuvon uudelleen rekisteröinnin tai ”kokoamisen osista”.

○ Autoveropäätösten tilastollinen tutkiminen ja siitä mahdollisesti seuraavat jatkotoimet. Työ perustuu tullin julkaisemiin moottoripyöristä tehtyihin autoveropäätöksiin heinäkuusta 2003 eteenpäin.

Ryhmän kokoonpano

Moottoripyörien verotus koskee tavalla tai toisella kaikkia motoristeja ja moottoripyöräälällä toimivia. Veroryhmän kokoonpano on vuoden 2004 alusta laajennettu siten, että moottoripyöräkerhojen edustusta ei ole rajoitettu pelkästään SMOTOn jäsenkerhoihin.

Kerhojen edustajien lisäksi ryhmään kuuluu joukko lainsäädännön sekä verotuksen asiantuntijoita ja ammattilaisia.

Veroprojektin ohjausryhmän muodostavat syksyllä 2005 Santtu Ahonen, Hannu Virta, Teemu Lindfors ja Mala Malk.

Ryhmän puheenjohtajana toimii Santtu Ahonen, puhelin +358-40-8031045, santtu.ahonen@smoto.fi

Miksi motoristien pitäisi kiinnostua verotuksesta?

Jarmo kaatuu uudehkon Bemarinsa kanssa parkkipaikalla. Ei mikään iso juttu, pyörä kaatui paikallaan ja naarmuja tulee sinne tänne. Vaihtoon menee vasen kansi ja pytty, vasemman puolen vilkut, pakoputki, katteenpuolikas ja läjä muita pikkuosia. Koko hoito korjataan vakuutusyhtiön piikkiin.

Seuraavana kesänä Jarmo myy pyörän

Pekalle, pyörä on Pekan silmissä täysin virheetön ja uuden veroinen. Pari vuotta myöhemmin Pekan perään ajetaan liikennevaloissa. Pekalle ei käy mitenkään, mutta pyörästä menee sekä takapää että keula uusiksi.

Pekka korjauttaa pyörän korjaamalla uusilla alkuperäisosilla, koska osat ovat heti saatavissa eikä Pekka halua tinkiä turvallisuudesta. Pekka pysäytetään saman kesän ratsiassa ja poliisi kiinnittää huomion kulumattomiin uuden näköisiin osiin ja siihen että keula ei ole samanlainen kuin Poliisin omassa, saman vuosimallin pyörässä. Rekisteriotteessa ei kuitenkaan ole merkintää osavaihdoista, joten poliisi poistaa Pekalta kilvet ja määrää Pekan pyörän katsastukseen.

Katsastuksessa katsastusmies kysyy muista osavaihdoista ja Pekka kertoo avoimesti peräänajosta johtuneista korjauksista. Katsastaja merkkää nämä ylös, mutta huomaa pyörän historiaa penkoessaan, että moottoripyörään on tehty aikaisempien kaatumisten takia myös muita korjauksia.

Yhteenlaskussa todetaankin, että ns. prosentit eivät riitä, vaan Pekan moottoripyörästä pitääkin maksaa autovero uusiksi. Pekka saa katsastusinsinööriltä autoverolapun, korotuksineen 13 000,- EUR. Pyörällä ei voi ajaa ennen kuin vero on suoritettu.

Pekka ei voi uskoa asiaa todeksi, vaikka lasku on kädessä ja pyörä kilvetön. Kansalaisen oikeustaju on saanut paitsi kovan niin myös kalliin kolauksen.

Taustatietoa - Moottoripyöristä maksetaan korkeaa autoveroa

Moottoripyörien korkeasta autovero-

tuksesta on harrastamisen kannalta kaksi erityisen negatiivista seurausta: Monimutkainen veronkierron esto- ja valvontajärjestelmä sekä ennalta arvaamattomat seuraukset korjaus-, muutos- ja entisöintitöiden yhteydessä. Tämän lisäksi harrastaminen on kalliimpaa kuin muu vastaava harrastustoiminta, moottoripyörien korkeat hinnat näkyvät koko alalla ja myös vakuutusmaksuissa.

Korkean autoveron takia moottoripyörät ovat Suomessa tuplasti kalliimpia kuin muualla Euroopassa. Autoverolain puutteiden takia tämä taas johtaa monenlaisiin ongelmiin, muun muassa EU:n sisämarkkina-alueella syrjiviin tilanteisiin, jos omistajan vaihdos tapahtuu Suomen rajojen yli.

Jotta veroa ei kierrettäisi, on sen suojaksi luotu monimutkainen valvontasysteemi, ns. prosentti- ja jyvitysjärjestelmä. Systeemi perustuu käytännössä pulttien ja mutterien laskemiseen.

Prosenttilaskenta tekee pyörien korjaamisen, entisöinnin ja rakentelun vaikeaksi ja riskialttiiksi. Tehtyjen korjausten ja muutosten seurauksia on vaikea tai mahdoton ennustaa. Kysyttäessä oh-

jeita ja linjavetoja usealta eri viranomaiselta saadaan yhtä monta vastausta kuin oli vastaajiaakin. Järjestelmä on niin sekava että edes oikeusasteissa siitä ei ole saatu tolkkua; onneksi oikeudessa asioita on lähes pääsääntöisesti tuomittu harrastajien eduksi.

Tällainen järjestelmä ei tue alan yrittämistä tai harrastustoimintaa vaan tukahduttaa sitä.

Käytännössä viranomaiset eivät ole olleet muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta kiinnostuneita muista, kuin selkeästi alkuperäisestä muunnelluista ajoneuvoista. Mikään ei takaa, että tämä olisi pysyvä tila, päinvastoin; merkkejä linjan tiukkenemisestä on lukuisia.

Laki ei tee eroa mallin omien tehdasosien, toisen mallin tehdasosien tai itse tehtyjen osien käyttämisen välillä. Osien alkuperäisyyden todistetaakka on omistajalla, vaikka osat olisivat edellisten omistajien jäljiltä.

Nykyinen järjestelmä mahdollistaa sen, että aivan tavallisista, alkuperäisösin tehdyistä korjauksista voidaan verottaa, jos virkamies sille päälle sattuu. Ja joka vuosi näitä sattuu.



Moottoripyörä- onnettomuudet hallintaan kokemuksella

Suomessa moottoripyöräkerhot ovat tehneet järjestelmällistä motoristien jatkokoulutusta jo 70-luvun loppupuolelta asti. Tässä työssä pioneereina ovat olleet aktiiviset moottoripyöräkerhot, joiden työn jälki näkyy muun muassa pohjoismaiden alhaisimpina motoristien onnettomuuslukuina.

Moottoripyöräilijöiden liikenneturvallisuuden kehitystä on seurannut ja siihen perehtynyt myös Suomen Motoristit ry SMOTO, maamme 20 000 järjestäytyneen moottoripyöräharrastajan kattojärjestö. SMOTO näkee ja tuntee turvallisuusongelmat omakohtaisesti.

SMOTO käynnisti 2000-luvun alussa yhteistyön Liikenneturvan kanssa motoristien jatkokoulutusohjelman uudistamiseksi ja näin syntyi jatkokoulutus, joka sai nimekseen Motoristin Peruskurssi. Työn tuloksena on motoristien liikenneturvallisuus parantunut pitkällä aikavälillä huomattavasti niin vakuutuskuin ajoneuvokantaankin suhteutettuna. Todellinen onnettomuusriski poikkeaa vain vähän autojen onnettomuusriskistä ja on ollut jopa sitä alempi.

Tähtäimessä ennakoivan ajon koulutuksen merkittävä lisääminen

SMOTO on järjestänyt Ennakoivan Ajon

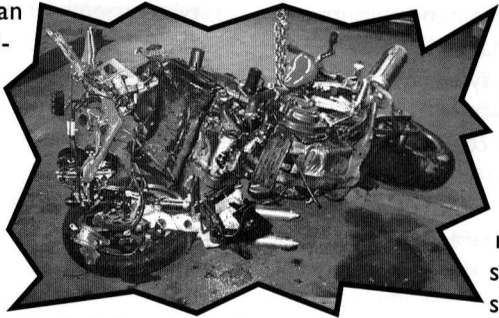
Koulutusta vuodesta 2000 asti ja on edelläkävijä sen kehittämässä. Sillä on valmiina yli sadan kouluttajan toimiva ja kustannustehokas organisaatio sekä laadukas koulutusohjelma.

SMOTO:n näkemyksen mukaan jatkokoulutus ja asennemuokkaus ovat ehdottomasti tehokkaimmat tavat vähentää moottoripyöräonnettomuuksia. Asenteisiin ja piittämättömyyteen puuttuminen vaikuttaa po-

sitiivisesti myös kuljettajien ajotapaan autolla, sillä moottoripyöräilijät eivät ole liikenteen erillisryhmä, vaan käytännössä kaikki moottoripyöräilijät omistavat myös auton ja ajavat suurimman osan ajosuoritteestaan sillä.

Koulutuksella on siis kaksinkertainen vaikutus.

Onnettomuuksia tutkittaessa pitäisi vertailua tehdä myös nykytilanteessa sekä suhteuttaa onnettomuuksien määrää kasvaneeseen ajoneuvokantaan ja ajosuoritteeseen. Tällaista tutkimusta ei käytännössä ole toteutettu ollenkaan. Jotta liikenneturvallisuutta voitaisiin parantaa, pitäisi tilastoinnin ja tutkimuksen palvelu paremmin myös vapaaehtoista ajokoulutusta. Se tarkoittaa tarkempien erittelyiden, ryhmittelyiden ja suhteutuksien suunnittelua yhteistyössä kaikkien asiantuntijatahojen, myös motoristien kans-



sa. Näin päästään paneutumaan onnettomuuksien todellisiin syihin ja löydetään keinot niiden poistamiseksi.

Jatkokoulutustyö ja asennekasvatus ovat pitkäjännitteistä työtä. Liikenneturvallisuuden kehitystä ei paranneta pakkokeinoin.

Yhteispeli sekä positiivinen asenne myös liikenneturvallisuustyöhön ja keskusteluun

Moottoripyöräorganisaatiot ovat valmiita kaikkeen yhteistyöhön niin valtiovallan, vakuutusyhtiöiden kuin liikenneturvallisuutta edistävien järjestöjen kanssa hankkeissa, jotka koskevat valistusta, harjoitteluolosuhteiden kehittämistä, jatkokoulutusta sekä asen-

nekasvatusta. Haastamme edellä mainitut tahot kantamaan kortensa kekoon vapaaehtoiseen jatkokoulutustyöhön kanssamme – vain näin voidaan saavuttaa todellisia tuloksia moottoripyöräilijöiden liikenneturvallisuuden kehittämisessä.

SUOMEN MOTORISTIT RY, SMOTO RY

Hannu Virta
toiminnanjohtaja
0400-956 355

Jarmo Jokilampi
koulutusvastaava
0400-636 397

Vuotuinen MOOTTORIPYÖRÄNÄYTTELY Helsingin messukeskuksessa 3.-5.2.2006.

→ Messuilla jälleen MP69 kerholla oma osasto.

→ Osastolla voi liittyä jäseneksi, tutustua tarvikekauppaan ym. Erinomainen retkikohde, kaikki alan uutuudet esillä.



Näy pimeässä - hanki heijastin

Heijastin ei ole vielä kotiutunut taajamiin. Vaajat 30 prosenttia käytti heijastinta kaupungin valoissa. Heijastimen käyttö lisää jalankulkijan näkyvyyttä autoilijalle merkittävästi. Näin autoilija pystyy ennakoimaan ajamisensa paremmin. Heijastinta hankkiessa on hyvä muistaa laatu ja ostaa vain CE-hyväksytyjä tuotteita.

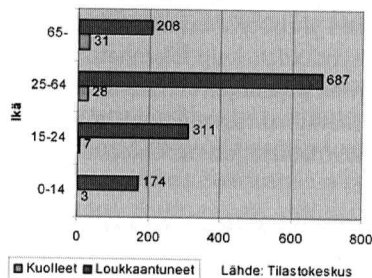
Laki velvoittaa käyttämään

Liikenneturvan tutkimusten mukaan 65 prosenttia kansalaisista tietää tieliikennelain heijastimen käyttöä koskevasta uudistuksesta, mutta se ei ole herättänyt ihmisiä huomaamaan heijastimen tarpeellisuutta taajamissa. Tieliikennelaki uudistettiin vuoden 2003 vaihteessa, jolloin heijastimen käyttövelvoite laajennettiin koskemaan myös valaistuja alueita. Viime vuonna vain 27 prosenttia jalankulkijoista käytti taajamassa heijastinta ja taajami- en ulkopuolellakin heijastinta käytti alle puolet jalankulkijoista.

Heijastin auttaa erottumaan kaupungin valoissa

Jalankulkijoilla on taipumus yliarvioida näkyvyytensä. Vaikka jalankulkijat näkevät pimeällä ja hämärässä liikkuvat autot, kaupunkiympäristössä katu- ja mainosvalot sekä puiden ja pensaiden varjot heikentävät autoilijan mahdollisuuksia havaita katua ylittäviä jalankulkijoita. Valaistuilla teillä näkyvyyttä haittaavat myös sade ja sumu. Pimeässä ilman heijastinta liikkuva jalankulkija ei tarjoa autoilijalle riittävästi pelivaraa. Lähivaloilla ajava autoilija

Hämärällä ja pimeässä kuolleet ja loukkaantuneet jalankulkijat 2000-2004



havaitsee ilman heijastinta kulkevan henkilön vasta noin 40 - 45 metrin päästä, kun jalankulkijan heijastin näkyy 100 - 200 metrin etäisyydeltä. Jos autoilija ajaa märällä ja lumisella keliällä 50 kilometrin tuntinopeudella, pysähtymiseen tarvitaan yli 40 metriä.

Heijastimen käyttö puolittaisi jalankulkijoiden kuolemat pimeässä

Ikäihmiset ja nuoret käyttävät heijastinta harvemmin kuin aikuisväestö keskimäärin. Heijastin olisi etenkin iäkkäille erittäin tarpeellinen. Tilastojen mukaan iäkkäille jalankulkijoille sattuu paljon vakavia vahinkoja suojateilla. Kaikkein pimeimpänä aikana loka-tammikuussa sattuu reilut 40 prosenttia kaikista jalankulkijoiden henkilövahingoista. Erityisesti suojateilla tapahtuvat henkilövahingot keskittyvät näille kuukausille. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat arvioineet, että heijastin olisi pelastanut noin puolet pimeällä ja hämärällä menehtyneistä jalankulkijoista.

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 €
PYÖRAMERKKI	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, Arja Siukonen
Siivikkalankatu 11, 33400 TAMPERE
Puh. 0400 963 434
email: shop@mp69.fi