



Moottoripyöräkerho 69 ry
PL 769 33101 Tampere



Lähetä osoitteenmuutoksesi kerhon kotisivujen kautta
<http://www.mp69.fi/jaseneksi.html> tai postin osoitemuutuskortilla osoitteeseen:

Rami Kotilainen
Nevastie 12
36110 RUUTANA



Gospel Riders väki kokoontui syyskuussa Kuopion Alavan kirkkoon. Pieni parkkialue kaupungin keskellä täyttyi pyöristä. Paraati lähti liikkeelle Puijon näkötorin juurelta. Valok. Oiva Lepola.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY Nro 4 • MARRASKUU 2008

MOTORISTI



TAPAHTUMAKALENTERI:

29.1. – 1.2.2009	MP-Messut Helsingin Messukeskus	MP 69 40-v. juhlaosastolla jaossa jäsenyllätyksiä, jäsenkortti mukaan, tapahtumatietoja ym. Tervetuloa!
6. – 8.2.2009	MP 69 Talviralli Pihtipudas Suvannonlahden leirikeskus	Tietoja nettisivulla ja toisaalla lehdessä. Tiedustelut: Pekka Kokko 0400-254 453 Paavo Kokko 0400-126 061
20.-21.3.2009	Hoj-X risteily Galaxy laivalla	Tietoja nettisivuille www.mp69.fi, www.svmc.se ja helmikuun lehdessä
24.5.2009 klo 10	MP-69 motoristikirkko Askolan kirkossa	Tietoja seuraavissa lehdissä ja nettisivulle. Tiedustelut lepola.oiva@pp.inet.fi
Kesäkuun 2009 lopulla	MP 69 Max 22 rata-ajotapahtuma, nuorille, myös vanhemmille jäsenille	Paikka ja aika varmistuu myöhemmin, tietoja lehteen ja nettisivulle www.mp69.fi Tervetuloa oman ratapäivän viettoon.

Tervetuloa MP 69 kirkkopyhään

Askolan kirkkoon 24.5.2009 klo 10.

Ajamme paraatin muodossa kirkolle.
Päivätillaisuus Tuomirannan kesäkodissa.
Jätämme kukkatervehdyksen kerhomme
perustajajäsenen Aimo Turusen haudalle.
Tarkemmin lähempänä ajankohtaa.



Motoristi

Nro 4 marraskuu 2008. 38. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.

Ilmestyy helmi-, touko-, elo- ja marraskuussa.

Painopaikka: Esa Print, Tampere 2008. Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen

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

Kansikuvat Eestin Etapista: Narvan linna Venäjän rajalla. Kakku synttären kunniaksi.
Arja Siukonen ja varapj. Osmo Winter jättävät kerhon kiitokset oppaalle Kaija Rytkselle.
Valok. Risto Vainio.

HALLITUS

Puheenjohtaja:

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

Kassanhoitaja:

Camilla Winter
Laaksolahdentie 9 c 7
02730 Espoo
Puh: 041 547 1414 (matka)
Email: camilla.winter@mp69.fi

Koulutusvastaava:

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

Kerhoisäntä:

Pekka Lankinen
Kasarminkatu 24 B 23
13100 Hämeenlinna
Puh: 040 584 0933
Email: pekka.lankinen@mp69.fi

Varapuheenjohtaja,

jäseneduista vastaava:

Osmo Winter
Laaksolahdentie 9 c 7
02730 Espoo
Puh: 050 372 5537
Email: osmo.winter@mp69.fi

Sihteeri:

Marja Kuosmanen
Kuusimäenkatu 21 A
33560 TAMPERE
Puh: 050 406 4046 (matka)
Email: marja.kuosmanen@mp69.fi

Kerhotavaravastaava:

Hannu Sarén
Pähkinämäentie 6
37120 NOKIA
Puh: 040 708 9638
Email: hannu.saren@mp69.fi

WWW-vastaava:

Risto Vainio
Runeberginkatu 4 A 4
33710 TAMPERE
Puh: 050 487 6826 (matka)
Email: risto.vainio@mp69.fi

Päätoimittaja:

Oiva Lepola
Niilontie 1 B 8
35600 Halli
Puh: 050 528 9239
Email: oiva.lepola@mp69.fi

Nuorisovastaava:

Tommi Lumiaho
Pajupuronkatu 16
33820 TAMPERE
Puh: 050 409 3450
Email: tommi.lumiaho@mp69.fi

Jäsenvastaava:

Rami Kotilainen
Nevastie 12
36110 Ruutana
Puh: 044 726 7374
Email: rami.kotilainen@mp69.fi

Kerhon kokoontumisajoista ja
tapahtumista tiedustelut
kerhoisäntä Pekka Lankinen
pekka.lankinen@mp69.fi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

Osoite: PL 769, 33101 TAMPERE

Jäsenmaksutili:

Nordea Tampere-Hervanta 224318-12479

<http://www.mp69.fi>

mp69@mp69.fi





AJO- KAUDEN LÄHES- TYESSÄ LOPPUAAN

Moottoripyöräkerho 69:n ensimmäisessä vuosikokouksessa Nummelassa 16.11.1969 oli läsnä 96 henkilöä. Tänä vuonna kerhomme vuosikokouksessa 21.9.2008 Siikaniemen kurssikeskuksessa Hollolassa meitä oli vain vajaat 30 henkilöä! Näinkö me pidämme huolta kohta 40 vuoden ikäisestä kerhostamme?

Kerhossamme on jäseniä tällä hetkellä yli 1700, eli varmasti enemmän kuin tuon ensimmäisen vuosikokouksen ajankohtana mutta tuohon tärkeään vuosittaiseen kerhomme asioista päättävään kokoukseen oli saapunut vain tuo ”kourallinen”. Kiitos siitä heille.

Lainaan osan tekstiä Motoristin ensimmäisen numeron pääkirjoituksesta:

”Viimeinkin meillä on se kerho, jota on tarvittu jo kauan. Kerho harrastelijamoottoripyöräilijöille. Kerho meille, jotka ajamme pyörillämme maanteillä siksi, että se on hiton kivaa. Meillä on nyt Moottoripyöräkerho 69. Kerho, joka on yksinomaan



moottoripyöräilyn harrastajaa varten. Ei siis mikään moottorijärjestöön kuuluva kerho, jossa asioiden kulusta päättävät ns. sikariportaan miehet, jotka pitävät moottoripyörää lähinnä sirkukseen kuuluvana välineenä, jota valkoinen mies ei aja. Nyt kerhoon pääsyn perusvaatimuksena on moottoripyörän omistaminen ja Kontiorallissa käynti sen varmistamiseksi, ettei pyörä ole yksinomaan kellarin koriste. Moottoripyöräkerho 69:n ohjelma on juuri se, minkä valitsemme. Kaikkia hyödyttävä, ennen muuta innostava”.

Helsingissä
1 päivänä tammikuuta 1970.
Tapio Sunell

Hienoa tekstiä. Ja moottoripyöräilyhän on hiton kivaa edelleen, vai kuinka?

Tuon alkuperäisen perusvaatimuksen täyttäneenä minäkin voin ylpeänä olla 69:n jäsen. Aikaisempina vuosina olette tavoittaneet minut kerhotavaravastavaan hoitajan pallilta mutta jatkossa toimin vuosikokouksen antamalla valtuutuksilla tulevan kauden kerhomme hallituksen puheenjohtajana Vesisen Askon siirryttyä ”eläkkeelle”. Suuret kiitokset hänen ansiokkaasta työstään kerhomme hyväksi. Mukavia eläkepäiviä sinne rapakon taakse.

Hallituksen uusia jäseniä ovat Sarenin Hannu, joka lupautui hoitamaan allekirjoittaneelta vapautunutta kerhotarvikevastaavan tointa, sekä Lumiahon Tommi, jonka muutaman hiljaisen vuoden jälkeen saimme luotsamaan nuorisovastaavan tehtäviä. Toivotaan, että Tommi saa innostettua lisää nuoria motoristeja joukkoomme ja pelko kerhomme ”ukkoutumisesta” ei toteutuisi vaikka kohta 40-vuotias olemmekin.

Viime kauden hallitus jatkaa, yhtä paikka lukuun ottamatta, entisellä kokoonpanolla. Kiitos kaikille viime kaudesta ja sitoutumisesta uuteen kauteen. Kansainvälisistä asioista vastaavan paikka jäi kuitenkin täyttämättä, joten jos tunnet halukkuutta olla vaikuttamassa moottoripyöräilyyn liittyvissä asioissa ulkomaisen yhteistyökumppanimme kanssa, ota yhteyttä allekirjoittaneeseen niin jutellaan lisää.

Kiitän koko hallituksen puolesta vuosikokousta antamastanne luottamuksesta, pyrimme olemaan luottamukseenne arvoisia. Tämän kauden tavoitteenamme ovat tietenkin 40-vuotiaan kerhomme juhlistamisen lisäksi paitsi uusien innokkaiden 69:läisten löytyminen mukaan toimintaan myös toiminnan kirkastaminen ja Teidän kaikkien innostaminen osallistumaan kerhon yhteisiin asioihin. Toivottavasti näemme Teitä ensi vuoden vuosikokouksessa runsain mitoin.

Vuosikokouksessa käsiteltiin myös edellisen vuoden tilinpäätös, toimintakertomus sekä tulevan vuoden toimintasuunnitelma, niistä voit lukea tarkemmin toisaalla tässä lehdessä.

Ajakauden lähestyessä loppuaan suuntaamme katseemme jo tulevaan juhlavuoteemme josta ensimmäisiä merkkejä tulette näkemään ensivuoden MP-messuilla. Käykää messuosastolla morjenstamassa ja katsomassa mitä olemme saaneet aikaiseksi. Ainakin se perinteinen Kontiorallin kontrolli selviää siellä!

Sitä ennen kuitenkin hallituksen ja itseni puolesta

*Oikein Rauhallista ja
Mukavaa Joulua Teille kaikille sekä
Onnellista Uutta Vuotta 2009!*

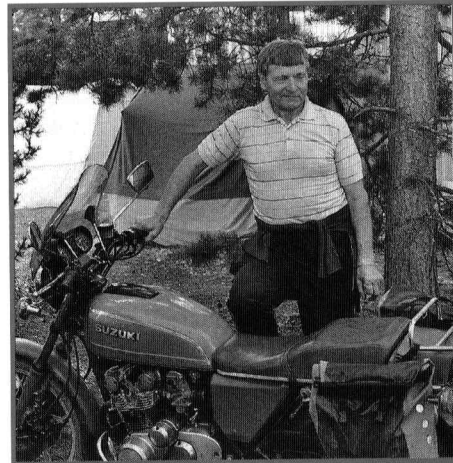
Arja

Päätoimittajan palsta

MP 69 täyttää 40 vuotta

Ajokauden lopputunnelmissa mielikuvat kelaavat sattuneita tapauksia ja kokemuksia. Jotkin asiat on ennakolta suunniteltu ja pyörivät omalla painollaan. Kauden kuluessa sattuu kuitenkin kaikenlaista, odottamattomia yllätyksiä, suunnitelmien muutoksia ym. Sää vaikuttaa keikkaretkille lähtöön. Pyörä voi aiheuttaa ylimääräisiä kuvioita. Tällaisista asioista muodostuu vaikkapa motoristin päiväkirja.

Kulunut ajokesä jäi mieleen sekalaisena. Säätila heitteli laidasta laitaan. Sateet ja tuulet riepottelivat usein maisemia. Huipputapaus oli Norjan retki kun siellä oli koko ajan mukavan lämmintä ja selkeää. Samaan aikaan täällä Suomessa oli surkeaa sadekeliä. Syysretken paluumatkalla 5.10. Kontion maisemista Rantasalmelta iski vastaan aivan järkyttävä myräkki. Viimeinen tunti säkkipimeässä kotia lähes työssä myrskytuuli lennätti sateen vaakaasuoraan päin naamaa. Kypärän visiiri oli vastaantulijan valoissa lähinnä särkyntyttä lasimassaa. Oli pakko avata sitä ettei näkyvyys kadonnut kokonaan. Sitten tuiski vastaan ikään kuin nuppineuloja. Vesi tunki asusteisiin joten kotona riitti kuivattavaa. Päivä oli aivan lämmintä poutaa ja sadeasu jäi boksiinsa. Pimeässä ei voinut mitenkään aavistaa myräkän



Helmikuun
Motoristin
aineistopäivä **15.1.**

tuloa. Myräkki kuului niihin odottamattomiin kuvioihin. Kaikki tulee tien päällä vastaan vuorollaan.

Ensi vuonna kerhomme viettää 40 v. juhlaa. Tavoitteena on huomioida tämä teema vuoden tapahtumissa. Toimintaa käytiin läpi vuosikokouksessa. Asioista on tietoa toisaalla tässä lehdessä. Askon jälkeen Arja luotsaa meitä juhluvuoteen. Hallitusväki sai uusia kasvoja joukkoon, kerhokauppavastaava Hannu Saren ja nuorisovastaava Tommi Lumiaho. Toivotan osaltani uudet jäsenet tervetulleeksi uutta toimintakautta aloittamaan. Tommi pyrkii saamaan nuoria mukaan toimintaan. Tältä osin Max 22 tapahtumaa jatketaan rata-ajon merkeissä. Tilaa todennäköisesti riittää niin mukaan pääsee myös vanhempi kaarti omilla ajovuoroillaan. Tavoitteena

on mukava yhdessäolo radalla. Pysytäänpä kaikki kuulolla. Paikkaehdokkaana on Ahvenisto mutta vahvistus saadaan myöhemmin. Ajankohta kesäkuun lopulla.

Pääosin toiminta noudattaa entisiä laituja. Tapaamme Messukeskuksessa MP-näyttelyssä 29.1. – 1.2.2009. Messutkin täyttävät 40 vuotta. Jäsenkortti kannattaa ottaa mukaan messumatkaan. Ständillä nimittäin on jaossa jäsenyllätyksiä. Talvea pelkäämättömien Pysytetään pääsee Pihtiputaalla 6.-8.2.2009. Hoj-X risteilyyn otamme osaa 20.-21.3.2009. Kerhomme osanottoa suunnitellaan 19.-20.3. Tällöin olemme mukana kun ruotsalaisten varaa-ma Galaxy -laiva lähtee 20.3. Tukholmasta Helsinkiä kohti. Meikäläisten mukaan lähdöstä myöhemmin lisää. Kouluttajat hiovat taitojaan kevättä varten. Merkitkääpä jo muistiin kerhomme oma motoristikirko 24.5.2009 Askolan kirkossa, Porvoon lähellä. Jätämme silloin kukkatervehdyksen kerhomme perustajajäsenen Aimo Turusen haudalle.

Jäsenkyselystä olemme saaneet talteen vastaustietokantaan tallentuneet asiat. Tuloksia käydään läpi ja niitä arvioidaan vuoden alussa. Tässä lehdessä on

osaraportti. Helmikuun lehdessä lisää. Grafiikkakuvat veisivät paljon tilaa mutta niitä julkaistaan sopivin osin.

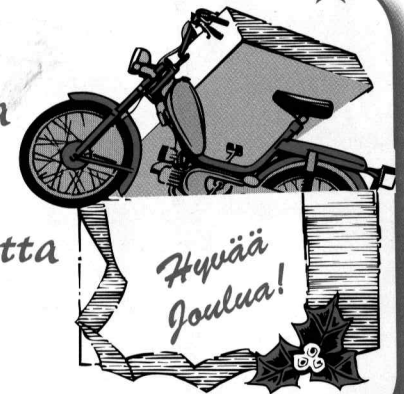
Uutta juttua lehdessä on pakinapalsta Press Stop. Kirjoittaja kommentoi lyhyesti maailman menoa motoristin näkökulmasta. Eestin Etappia ajettiin 15 vuotta kestäneen tapahtuman merkeissä. Motoristiin kerätään aineistoa Etapistä. Lähettäkää kaikenlaisia muistikuvia ja kommentteja, lyhyetkin tervetulleita. Niistä julkaistaan Etapin teemapaketti 40 -v. toimintaan liittyen.

Vuoden loppu on ovella ja mielenkiintoinen ajokausi takana. Suunnataan ajatukset ensi vuoteen ja vietetään yhdessä kerhomme 40-v. juhluvuotta. Haasteita on tarjolla meille kaikille. Perinteet velvoittavat, jotta kerhomme olisi edelleen toimintakykyinen tulevina vuosina.

Päätoimittajan puolesta
toivotan kaikille kerholaisille
Rauhallista Joulun aikaa,
Onnea ja Menestystä
Uudelle Vuodelle 2009.

Oiva

Motoristi lehti toivottaa
Rauhallista Joulua ja
Onnellista Uutta Vuotta
2009 kaikille lukijoille!



Uusi hallituksen jäsen, kerhoisäntä

PEKKA LANKINEN

Paljonkaan en ole kokoontumisajoissa käynyt, Kontiorallin vuosilaattoja on kertynyt tähän mennessä vasta 12. Kesälomat kun ovat useimmiten sattuneet heinäkuulle, niin olen monasti Kontion aikaan ollut ajelemassa Euroopassa. Jos vaan rahatilanne on sallinut... Kotimaassa olen käynyt muissakin kokoontumisissa, silloin tällöin. Siitaman kutsukokoon-tuminen on myös ollut erittäin tärkeä, vuosittainen tapahtuma, tosin järjestäjän riveissä! Lisäksi FIM'in 'postimerkkejä' on kertynyt viisi, joten Meritum-hakemus on nyt vetämässä! Niin ja kuten kuvasta

näky, kulkuneuvona on Harley-Davidson Electra Glide. Lisäksi tallissa on pari kaks'puolikasta Suzukia. Kaksitahtisia, 70-lukuisia nostalgiala pyöriä!

Nyt sain sitten virallisen Kerhoisännän statuksen, kun vuosikokous valtuutti minut yrittämään edelleen... No, täytyy siten edelleen kantaa oma korteni kekkoon yhteisen kerhomme toiminnassa! Helpolta kerhoisännän tehtävä ei ole tuntunut, mutta yrittänyttäähän ei laiteta???

t: Pekka L



Cesenatico'ssa Italiassa 2007,
FIM -rallin ilmoittautumisen yhteydessä.



MP69 r.y.
PL 769
33101 Tampere

21.09.2008
PÖYTÄKIRJA

Moottoripyöräkerho 69 ry:n sääntömääräinen vuosikokous

Aika: Sunnuntai 21.9 2008
Paikka: Siikaniemen kurssikeskus Hollola
Läsnä: 25 jäsentä

1. Kokouksen avaus

Kerhon varapuheenjohtaja Osmo Winter avasi kokouksen klo 13.12

2. Kokouksen järjestäytyminen

Kokoukselle puheenjohtajaksi valittiin; Tero Laine
Pöytäkirjan pitäjäksi valittiin; Marja Kuosmanen
Pöytäkirjantarkastajiksi ja ääntenlaskijoiksi valittiin ; Rami Kotilainen ja Jouni Uski

3. Laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen

Kokous todettiin laillisesti kokoon kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi

4. Esityslistan hyväksyminen

Esityslista hyväksyttiin kokouskutsun mukaisesti



5. Ilmoitusasiat

Ei ilmoitusasioita

6. Kauden 2007- 2008 toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen hyväksyminen ja vastuuvapauden myöntäminen

Osmo Winter esitteli toimintakertomuksen, Liite 1

Toimintakertomuksen käsittelyn yhteydessä kysymyksiä esitettiin, kuinka paljon on Kontiopaikan vuokra ja miten ns. peijaisraha suoritetaan. Varapuheenjohtaja Osmo Winter kertoi nykytilanteesta; Tänä päivänä on erittäin vaikeaa saada Kontion järjestäjiä, siksi Kontio järjestetty yrittäjävetoisesti. Kontion osallistumismaksu on kattanut järjestäjien kulut. Keskusteltiin vielä yleisesti huomioon otettavista asioista liittyen Kontiopaikan valintaan ja järjestelyihin. Esitettiin myös toiveita kerhon Motoristilehden sisältöön; uudistusta, monipuolisuutta, esim. erillisen lehtitoimikunnan perustaminen.

Toimintakertomus hyväksyttiin.

Kassavastaava Camilla Winter esitteli tilikauden 2007-2008 tilinpäätöksen ja luki tilintarkastuskertomuksen. Liite 2

Tilintarkastus hyväksyttiin tilintarkastajien lausunnon mukaisesti.

Kuullun perusteella vuosikokous myönsi hallituksen vastuuvapauden kaudelta 2007-2008

7. Hallituksen jäsenten vaali

Kerholle valittiin hallitus kaudelle 2008-2009 seuraavasti

Kerhotavaravastaava, Saren Hannu

WWW -vastaava, Risto Vainio

Päätoimittaja, Oiva Lepola

Jäsenasioista vastaava, Rami Kotilainen

Nuorisovastaava, Lumiaho Tommi

Kassanhoitaja, Camilla Winter

Koulutusvastaava, Markku Ahlsten

Kerhoisäntä, Pekka Lankinen

Sihteerit, Marja Kuosmanen

Puheenjohtaja, Arja Siukonen

Jäseneduista vastaava, Osmo Winter

Kansainvälisistä asioista vastaava jäi valitsematta.

Jätettiin hallituksen päätettäväksi joko valita keskuudestaan kansainvälisistä asioista vastaava tai pyytää hallituksen ulkopuolelta ko. toimeen toimihenkilö.

8. Tilintarkastajien ja heidän varamiesten vaali

Tilintarkastajaksi valittiin seuraava henkilö sekä varahenkilö;

KHT Kai Westerberg (Tilitoimisto Kai Westerberg) vastuullisena tilintarkastajana ja varalla Tero Laine.

9. Kerhon jäsen-, ja ainaisjäsenmaksun suuruuden päättäminen

Jäsenmaksu pidetään nykyisellä tasolla 20,00 € ja uuden jäsenen liittymismaksu 25,00 €. Ainaisjäsenmaksu; 300,00 €.

10. Kunniajäsenten kutsuminen

Hallitus ei esittänyt tälle vuodelle kunniajäseneksi kutsuttavia.

Keskusteltiin miten kunniajäsenyys ja sen ansaitseminen määritellään. Kerhon säännöt määrittelevät; Hallitus voi ehdottaa erityisesti ansioituneiden henkilöiden kutsumista kerhon kunniajäseneksi.

11. Kauden 2008- 2009 toimintasuunnitelman ja talousarvion hyväksyminen

Kerhon varapuheenjohtaja Osmo Winter esitteli toimintasuunnitelman tilikaudelle 2008-2009. Liite 3.

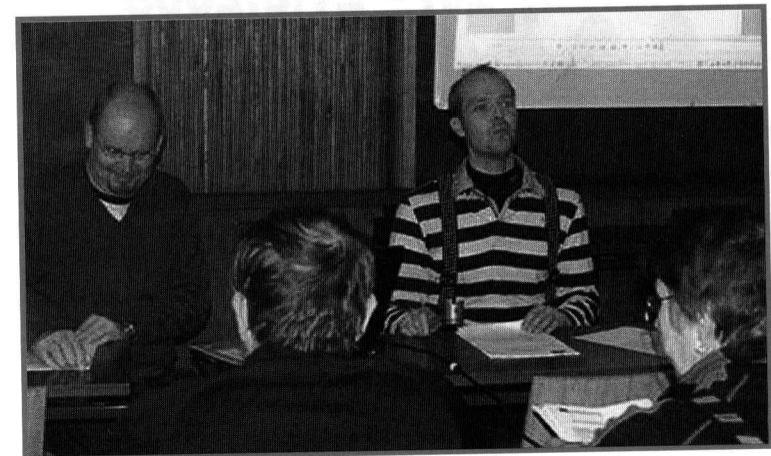
Toimintasuunnitelmaan esitettiin toive, että kirkkopyhä järjestetään ensi keväänä Askolassa.

Vuosikokouksessa keskusteltiin jäsenmäärän lisäämisestä. Ongelmana on kerhon jäsenten ikääntyminen, nuorten saaminen kerhoon mukaan on haaste. Jäseniä saadaan lisää messujen ja koulutuksen kautta. Nykypäivänä ei yhdistystoiminta ole entisen veroinen, ihmiset ja maailma ovat muuttuneet. Mp69 on kerhona haastava toimintaympäristö. Kysymyksessä on valtakunnallinen kerho, jolla ei ole omaa kerhohuonetta, jonne kokoontua. Osmo peräänkuulutti myös jäsenien vastuuta uusien jäsenten hankinnassa ja muistutti, että kerho on jäsenistönsä näköinen.

Tero esitti toiveen vaikka esim. messuilla on tavoitteena nuorten saaminen kerhontoi- mintaa mukaan, otettaisiin 40v juhlissa, messuilla ja muissa kerhon tapahtumissa erityisesti huomioon myös vanhat jäsenet, sillä he ovat olleet mukana kerhon toiminnassa koko sen olemassaolon ajan.

Lisäksi jäsenistöltä tuli toiveita järjestää lisää toimintaa talvikaudelle.

Talousarviosuunnitelman kaudelle 2008-2009 esitteli Camilla Winter. Liite 4



Kokouksen veturit, puheenjohtaja Tero Laine ja kerhon varapj. Osmo Winter. Valok. Pekka Lankinen.

Keskusteltiin miksi budjetti on -5350 € miinuksella. Osmo kertoi, että budjetti on tehty realistisella pohjalla, ottaen huomioon menot ja tulot. Kerholla on ensi vuonna 40 v. juhlavuosi, jota on esitetty juhlistavaksi ja tätä juhlaa varten on budjetoitu 5000 €.

Rekisteröidyn yhdistyksen tarkoitus ei ole rahankerääminen, vaan jäsenistön ja heidän etujen hyödyntäminen. Jos juhlat järjestään, tulee siitä kuluja, jotka täytyy jyvittää omaksi kulueräkseen.

Vuosikokous hyväksyi esityksen mukaisesti kauden 2008-2009 toimintasuunnitelman, lisättynä toiveilla ja kauden 2008-2009 talousarvion.

12. Muut esille tulevat asiat

Rami kertoi jäsenmäärä tilanteen:

Kaudella 2006-2007

Kerhosta eronneita tai erotettuja on ollut 489 kpl, jäseniksi on liittynyt 135 kpl.

Kaudella 2007-2008 vastaavasti eronneita 241 kpl ja uusia jäseniä on liittynyt 119 kpl. Jäsenmäärässä on rajua laskua, jäseniksi liittyneitä tulee eniten MP messuilla ja koulutuksen myötä. Jäsenmäärä kerhossa on 19.09.08 tilanteen mukaan 1747 kpl (+/- 10 kpl).

13. Kokouksen päättäminen

Kokouksen puheenjohtaja päätti kokouksen kello 14.55

Puheenjohtaja
Tero Laine

Sihteeri
Marja Kuosmanen

Pöytäkirjan tarkastaja
Jouni Uski

Pöytäkirjan tarkastaja
Rami Kotilainen

Hoj-X risteily 20. - 21.3.2009

Ruotsalaisten motoristien järjestämä risteily Suomeen ja takaisin. Oman kerhomme osanottoa on suunniteltu 19.-20.3. Tällöin lähtö on 19.3. aamulla Helsingistä Tukholmaan. Sieltä lähtee ruotsalaisten varaama Galaxy -laiva 20.3. illalla Helsinkiä kohti. Satamassa laivalla on monipuolista päiväohjelmaa. Lähdestä ja osallistumisesta tarkemmin helmikuun lehdessä ja lähiaikoina kerhomme nettisivulla www.mp69.fi. Ruotsalaisten nettisivu osoitteessa www.svmc.se.

Ruotsalaiset ovat varanneet huippuluokan bändit viihdyttäjiksi, kuten Freddie Mercury, Bono ja Aretha Franklin. Hyvät perusteet vuoden hausimmalle motoristiristeilylle!

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY:N Toimintakertomus kaudelta 2007-2008

HALLITUS

Hallitus kokoontui tilivuoden aikana 6+3 kertaa

- 21.10.2007 Ruotsinpyhtää
- 06.01.2008 Vantaa
- 03.02.2008 Helsinki
- 29.03.2008 Tampere
- 18.05.2008 Tampere
- 16.06.2008 Hämeenlinna

Hallitus on näiden kokousten lisäksi kokoontunut

- 01.12.2007 MP69 jäsenkyselyn suunnittelupalaveri
- 15.12.2007 Hallitus kävi tutustumassa Rantasalmella Kontio2008 puitteissa
- 09.03.2008 pidettiin messupalautepalaveri. Läsä oli hallituksen jäsenten lisäksi messuilla mukana olleita kouluttajia.

Vuosikokouksen valitseman hallituksen kokoonpano ja kokouksiin osallistumiskerrat

Puheenjohtaja Asko Vesinen Helsinki, 2 krt

Varapuheenjohtaja Osmo Winter Espoo, 6 krt

Sihteeri Marja Kuosmanen Tampere, 6 krt

Kassanhoitaja Camilla Winter Espoo, 6 krt

Kerhoemäntä (ei valittu)

Päätoimittaja Oiva Lepola Jämsä, 6 krt

Kansainvälisistä asioista vastaava Tero Ahlqvist Luopioinen, 3 krt

Koulutusvastaava Markku Ahlsten Tampere, 6 krt

Nuorisovastaava (ei valittu)

Jäsenasioista vastaava Rami Kotilainen Tampere, 3 krt

Kerhotavaravastaava Arja Siukonen Tampere, 6 krt

WWW-vastaava Risto Vainio Tampere, 3 krt

Jäseneduista vastaava Osmo Winter Espoo

Hallituksen kutsumana toimihenkilönä, kerhoisäntä Pekka Lankinen, Hämeenlinna, alkaen 01/08, 4 krt

JÄSENISTÖ

Toimintakauden alkaessa oli kerhon jäsenmäärä 1817 jäsentä. Toimikauden aikana on

uusia jäseniä liittynyt 117 ja rekisteristä on poistunut 270 jäsentä. Poistuneet jäsenet ovat eronneet harrastuksen muuttumisen takia tai jostain muusta syystä sekä lisäksi rekisteristä on poistettu jäsenmaksunsa maksamattomat jäsenet. Maksamattomille on lähetetty maksumuistutus ja maksamattomat poistetaan rekisteristä syyskuun alussa 2008.

Kerhossa oli toimikauden vaihtuessa 30.6.2007 yhteensä 1817 jäsentä. Varsinaisia 1675, kannatusjäseniä 67, ainajäseniä 5, kunniajäseniä 26 ja postituslistalaisia (viranomais, lehdet yms.) 44 kpl.

Kerhossa on jäseniä 02.09.2008 yhteensä 1953 henkilöä. Tarkka kauden jäsenlukumäärä varmistuu syyskuun alussa.

Kaikille uusille jäsenille on lähetetty "tervetuloa-kirje", jossa on ollut jäsenkortti, Motoristi-lehti, kerhon kangasmerkki ja tarra sekä kirje puheenjohtajalta ja jäsenasi-oista vastaavalta.

Kerhon jäsenrekisteri toimii netissä ja jäsenet voivat päivittää osoite- ym. tietonsa kerhon kotisivujen kautta. Päivitykset jäsenkirjuri tarkistaa ja kuittaa rekisteriin.

Jäsenrekisteri on hyvin ajan tasalla ja osoitteenmuutokset toimivat hyvin. Motoristin postituksissa ei tule enää perillesaamattomia lehtiä. Postin kanssa on myös sopimus osoitteiden päivityksistä, jotka jäsenkirjuri saa Motoristin postituksen jälkeen. Nämä muutokset on kirjattu rekisteriin myös.

Kerhon jäsenmäärä on yhä laskusuunnassa, sekä jäsenistön keski-ikä on nousemasa.

Nämä ovat olleet haasteita koko toimintajauden ajan ja niihin tarvitsee aktiivisesti hakea ratkaisuja.

TOIMINTA

Tilikauden tapahtumia olivat:

- Kontioralli 6-8.7.2007 Riihivuorella (Huippukontio) 1700 osallistujaa
- Eestin etappiajo 17-19.8.2007 Virossa, 80 osallistujaa
- Pohjoisen Pystymettä 14-16.9.2007 Molkojärvi, n. 80 osallistujaa
- Vuosikokous 23.9.2007 Riihivuorella n. 40 osallistujaa
- Seijan iltakahviajelu syksyllä 2007 Askolassa
- MP-suunnistus 4-5.8.2007 Pälkäneellä, 16 osallistujaa
- Pystymettä 26-28.10.2007 Tammelassa, n. 250 osallistujaa
- Vuosi 2008 aloitettiin perinteisesti 31.1.-3.2.2007 MP-näyttelyssä Helsingissä.
- Talviralli 8-10.2.2008 Alavudella, 107 osallistujaa
- Motoristin Kirkkopyhä 25.5.2008 Lahdessa, 30 osallistujaa
- Akkaralli 13-15.6.2008 Varpaisjärvellä, 40 osallistujaa
- Max22 nuorisokoulutus 28.6.2008 Ahvenistolla

Kerhon päätapahtuma Kontioralli on nyt järjestetty kaksi kertaa yrittäjävetoisesti, kun järjestäviä kerhoja on erittäin vaikea saada.

MP69 on osallistunut MP-messuille, joka on tuonut näkyvyyttä kerholle

Muilla tapahtumilla on löytynyt kiitettävästi halukkaita ja suurelta osin jo vakiintuneita järjestäjiä.

EDUSTUKSET JA YHTEISTYÖ

Kerho on jäsenenä Liikenneturvassa, Helsingin liikenneturvallisuuksyhdistyksessä ja Suomen retkeilymajajärjestössä. Kerho tekee myös yhteistyötä esimerkiksi SMOK:n ja SMOTON:n kanssa.

Liikenneturvan yhdyshenkilö on ollut Asko Vesinen ja loppukauden Osmo Winter

TALOUS

Kerhon talous on vakaalla pohjalla. Tulos oli -1642,48 €

Jäsenmaksujen väheneminen sekä lähes nollatulokset Kontiosta vaikuttivat tulokseen.

Koulutuksen kulut peitetään osallistumismaksuilla.

KOULUTUS

Kouluttajapalaverit alkoivat taas syksyn tullen. Perinteisesti lokakuulta alkaen jatkettiin Riskimatrixin jatkokäsittelyä. Sitä muokattiin visuaalisesti miellyttävämpään muotoon ja tehtiin muutenkin helpommin luettava. Matriisia käytettiin kursseilla tuplatiimin sijasta niille, jotka olivat jo olleet siinä mukana vähintään kolmella kurssilla. Kevät-puolen palaverissa pohdittiin myös Motoristi- ja Survival Day-kurssien ajankohtia, sisältöä ja järjestelyitä.

Meillä on edelleen pulaa löytää hyviä kurssipaikkoja. Niitä etsittiin kouluttajien sekä jäsenistön voimin ja useita hyviä ehdotuksia saatiinkin. Kävi kuitenkin ilmi, että riittävän suuria kenttiä/ratoja kyllä löytyy useita, mutta ongelmaksi muodostui ruokailu- ja majoitusjärjestelyt.

Lopputuloksena löytyi Mäntästä melkoisen upea kurssipaikka. Kenttä ei kuitenkaan ollut riittävän suuri nopeutta vaativiin harjoituksiin, joten sunnuntain jarrutus- ja väistöharjoitukset suoritettiin Hallin lentokentällä.

Motoristi Survival viikonloppukurssija motoristeille järjestettiin v. 2008 kaksi kappaletta; Mäntässä ja Nokian testiradalla. Näiden lisäksi meiltä tilattiin neljä ulkopuolista koulutustapahtumaa. Tänä vuonna MP69:n koulutukseen osallistui yhteensä 155 motoristia.

Eestistä oli tänä vuonna yksi kouluttaja "ruosteenpoistossa" 3.-4.5 pidetyllä kurssilla.

MotOrg r.y varasi samalta kurssilta yhteensä 10 paikkaa. Palaute kursseista on ollut edelleen positiivista ja osallistujat tyytyväisiä saamaansa opetukseen

KANSAINVÄLINEN YHTEISTYÖ

Kansainvälinen toimintamme koostuu FEMA:n jäsenyydestä ja erilaisiin kansainvälisiin tapahtumiin osallistumisesta. FEMAN jäsenenä meillä on suora vaikutuskanava "Brysseliin" meitä koskevissa direktiiveissä. Kansainvälisessä toiminnassa on säästetty matkakuluissa siten, että kaksi FEMA:n komitean kokousta on jätetty väliin ja osallistuttiin vain FEMAN vuosikokoukseen jossa edustajamme oli Tero Ahlqvist. Tänä vuonna. Konferensseihin ja muihin kansainvälisiin tapahtumiin emme muuten ole osallistuneet tiukan budjetin vuoksi.

Ruotsin SMC:n kanssa viritellään jälleen yhteistyötä mm. Hoj-X-risteilyn merkeissä.

KERHOJULKAISU MOTORISTI

Motoristi-lehti on ilmestynyt neljä kertaa vuodessa, elokuussa, marraskuussa, helmikuussa ja toukokuussa. Toukokuun numerossa on julkaistu kesän rallikalenteri. Jäsenkortit postitettiin erikseen. Niiden osalta rekisterin hoitaja otti huomioon lehden ilmestymiseen mennessä saapuneet jäsenmaksut. Myöhemmin maksaneet jäsenet saivat lehden ja jäsenkortin maksun saavuttua.

Lehden materiaalia ovat olleet kerholaisten matkakertomukset, tapahtumakuvaukset ja vakituiset palstat, joita ovat toimittaneet päätoimittaja ja helmikuusta alkaen varapuheenjohtaja. Kouluttajien piiristä on toimitettu Koulutusnurkka- ja Hukka perii -palstoja. Muutamia ilmoituksia on julkaistu ja kerhon omia tiedotteita tapahtumista. Uudet aihepiirit olisivat toivottavia jotta lehdestä saataisiin monipuolinen lukupaketti. Mielenkiintoisia aiheita olisivat esim. tekniikkaa käsittelevät jutut ja koeajoselostukset.

Lehteen toivotaan kaikenlaista materiaalia kuten kommentteja ja mielipiteitä. Matkajutut ovat suosittua luettavaa joten kaikkia pyydetään laittamaan muistiin kokemuksia ja lähettämään niitä Motoristissa julkaistavaksi. Ilmestymisajankohtaa on mahdollista muuttaa tarpeen vaatiessa. Kerhon tiedotustoiminta on pyritty hoitamaan yhdessä lehden ja nettisivujen kanssa mahdollisimman kattavasti.

Talvikaudella toteutettiin jäsenkysely. Vastaamisessa oli kaksi mahdollisuutta, palauttamalla lehdessä julkaistu liite tai täyttämällä nettiosoitteessa sähköinen lomake. Nettilomakkeen täytti 227 ja lehden liitteen palautti 27 vastaajaa. Kyselyn tuloksista laaditaan raportti kerhon käyttöön.

INTERNET-SIVUT

MP69:n websivuston ulkoasu-uudistus ja siirtyminen nykyaikaiseen ylläpitojärjestelmään on saatu viimein päätökseen. Kari Hanskin tuottama uusi ympäristö on toiminnassa ja sisältö uuteen järjestelmään on saatu päätökseen. Ulkoasu-uudistuksen ohella suurin muutos oli Motoristi Survival -sivuston, MP69:n keskustelufoorumin ja Kontio -sivustojen visuaalinen yhdistäminen.

KERHOTAVARAKAUPPA - 69 shop

MP69 logolla varustettu kerhotavaroiden myynti kuuluu edelleen osana kerhon varainhankintaan kuten aikaisempinakin vuosina.

Aktiivisinta myynti on ollut MP-messuilla ja Kontiorallissa, muuna aika kysyntää on lähinnä kerholehden ilmestymisen jälkeen ja jonkin verran myös nettisivujen kautta. Vuoden 2007 Kontiorallista jääneitä T-paitoja myytiin MP-messujen aikana edulliseen hintaan ja ne saatiin näin suurimmaksi osaksi pois rasittamasta varaston arvoa.

Nettisivuille ja kerholehden tehdään tarjouksia vanhoista tuotteista jatkossakin ja niillä pyritään edelleen pienentämään vanhaa varastoa ja samalla tekemään tilaa mahdollisille uusille mielenkiintoisimmille tuotteille kerhon näkyvyyden lisäämiseksi.

Uusia tuotteita ei tilikauden aikana ole otettu valikoimiin.

JÄSENEDET

2007-2008 jäsenedut on pyritty pitämään MP69:n jäsenistön harrastusta tukevin. Jäsenetuja on saatu kuluvan vuoden aikana laajennettua. Etua saadaan mm. lähes joka

suuntaan matkatessa laivalla, varusteista, majoittumisesta jne. Lisäksi jäsenet saavat Suomen retkeilymajajärjestön alennukset. Huomion arvoista on myös, että jäsenet saavat MP69:n järjestämistä koulutuksista merkittävän edun.

Jäsenedut on nähtävissä MP69:n web-sivuilla kohdassa edut ja lisäksi ne julkaistaan kevään Motoristi-lehdessä.

YHTEENVETO

Kuluneen kauden kohokohta oli luonnollisesti Kontioralli joka vietti 40-vuotissynttäreitään Huippukontion nimellä Riihivuoressa. Kulunut kausi on ollut poikkeuksellisen haastava monessa suhteessa hallitukselle. Monessa asiassa olemme joutuneet muuttamaan perinteisiä toimintatapoja maailman muuttuessa, mutta se tosiasia on hyväksyttävä tulevienkin hallitusten. Jäsenistön palautteesta olemme voineet iloksemme kuitenkin lukea positiivisia kommentteja kerhon toiminnasta. Kunniainainnan ansaitsee kovan työn tehnyt kouluttajaporukka joka on vienyt eteenpäin kerhon ansioitunutta moottoripyörä- koulutusta. Suurkiitokset myös sekä jo toteutuneiden tapahtumien järjestäjille että tuleviin tapahtumiin sitoutuneille henkilöille ja kerhoille.

Espoossa 26.8.2008

Moottoripyöräkerho 69 ry:n hallitus

MP 69 40 vuotta

MP-2009 NÄYTTELY

Helsingissä Messukeskuksessa
29.1.-1.2.2009. MP 69 oma osasto.

- Tarjolla kaikki moottoripyöristä
- Jäsenkortti mukaan
- Ständillä jaossa jäsenyllätyksiä
- Tietoa kerhostamme, jäsenasioista, toiminnasta, tapahtumista
- Vietämme 40-v. juhluvuotta
- Erilaisia teemoja esillä
- Kaikki lataamaan omia ja vieraita akkuja juhluvuoden varrelle

TERVETULOA!



MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY:N Toimintasuunnitelma 2008-2009

Tulevana toimikautena tulemme huolehtimaan sääntöjen määräämistä tehtävistä. Tarjoamme jäsenille mielenkiintoisia ja laadukkaita kokoontumisajoja, sisältörikkaan kerholehden sekä korkealaatuisia koulutustapahtumia. Tarjoamme jäsenille kilpailukykyisiä jäsenetuja. Toimimme moottoripyöräilyharrastuksen eteenpäinviemisen puolestapuhujana viranomaisten ja muiden moottoripyöräilyyn liittyvien tahojen kanssa yhteistyössä. Pyrimme kehittämään kerhon toimintaa nykypäivän jäsenistön tarpeita ja toivomuksia kuunnellen samalla kerhon perinteitä kunnioittaen.

Tulevan kauden tapahtumia tulee olemaan mm.

- Mp- näyttelyyn osallistuminen helmikuussa
- Verenluovutuskampanjaan osallistuminen
- Talviralli helmikuussa
- Hoj-X risteily maaliskuussa
- Kauden koulutuskurssit
- Max 22
- Motoristin kirkkopyhä
- Akkaralli
- Kontioralli heinäkuussa
- MP suunnistus
- Eestin etappiajo elokuussa
- Pohjoisen Pystymettä
- Pystymettä

Muiden mahdollisten tapahtumien kohdalla tulemme arvioimaan niiden järjestämisen mahdollisuutta ja kannattavuutta. Tulemme kiinnittämään huomiota tapahtumien kehittämiseen ja niihin liittyvien sopimuksien tarkentamiseen järjestävien tahojen kanssa. Kerholehden julkaisua jatketaan neljällä numerolla vuodessa. Lehden sisältöön toivotaan lisää materiaalia jäsenistöltä.

Pyrimme uusilla toimilla saamaan nuorempaa sukupolvea jäsenistöön.

Kansainvälisen toiminnan jatkaminen jäsenistön toivomalla tavalla pääasiassa Feman kautta, mutta myös kontakteja luoden SMC:hen.

Jatkamme myös yhteistyötä Liikenneturvan ja SMOK:n kanssa koulutuksen osalta.

Kerho viettää tulevana vuonna 40-vuotisjuhlaa, joka tulee näkymään mm. MP 2009 messuilla ja Kontiorallissa.

Hollola 21. syyskuuta 2008

Moottoripyöräkerho 69 ry:n Hallitus

Tilintarkastuskertomus

Moottoripyöräkerho 69 (MP69) ry:n jäsenille

Olen tarkastanut Moottoripyöräkerho 69 (MP69) ry:n kirjanpidon, tilinpäätöksen ja hallinnon tilikaudelta 1.7.2007 – 30.6.2008. Hallituksen laatima tilinpäätös sisältää tuloslaskelman, taseen ja liitetiedot. Suorittani tarkastuksen perusteella annan lausunnon tilinpäätöksestä ja hallinnosta.

Tilintarkastus on suoritettu hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Kirjanpitoa sekä 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.

Lausuntonani esitän, että tilinpäätös 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 tarkastamaltani tilikaudelta.

Tampereella 19.päivänä syyskuuta 2008



Kaj Westerberg
HTM

	Toteutunut 2006-2007	BUDJETOITU 2007-2008	Toteutunut 2007-2008	BUDJETOITU 2008-2009
Tuotot				
Varsinaisen toiminnan tuotot	83 546,00	67 420,00	68 335,62	75 000,00
Merkkimyyni	2 034,00	2 000,00	2 171,35	2 000,00
Asumyyni	9 712,25	9 000,00	10 847,07	9 000,00
Tavaramyyni	333,27	500,00	476,13	600,00
Puumoottoripyörämyyni	0,00	50,00	245,00	0,00
Painotuotemyyni	27,00	100,00	283,50	100,00
Tuotot	95 652,52	79 070,00	82 358,67	86 700,00

	Toteutunut 2006-2007	BUDJETOITU 2007-2008	Toteutunut 2007-2008	BUDJETOITU 2008-2009
Kulut				
Varsinaisen toiminnan järjestelykulut	63 137,84	65 000,00	66 929,97	70 000,00
Motoristin painatus- ja taittokulut	6 869,00	7 500,00	7 067,00	7 500,00
Motoristin toimituskulut	0,00	0,00		0,00
Postituspalvelukulut	3 485,82	4 000,00	4 005,07	4 500,00
Vakuutukset	-69,74	100,00	100,00	100,00
Jäsenrekisterikulut	1 050,00	1 000,00		1 000,00
Merkkiosot	3 730,20	2 000,00	2 834,25	3 000,00
Asuostot	7 307,50	7 800,00	6 799,08	4 000,00
Tavaraostot	254,75	300,00		300,00
Puumoottoripyörät osto	0,00	0,00		0,00
Painotuotteet osto	0,00	100,00		0,00
Lahjoitetut kerhotavarat	1 14,77	200,00	306,63	200,00
Varaston muutos	1 193,38	-2 000,00	1 530,30	-1 500,00
Matkakulut	13 105,11	14 000,00	12 794,27	14 000,00
Postikulut	3 007,21	3 000,00	1 753,24	2 500,00
Puhelinkulut	1 10,44	200,00	61,01	200,00
Pankkikulut	596,04	600,00	478,99	600,00
Kerhon jäsenmaksukulut	3 021,38	3 100,00	970,50	3 500,00
WWW-kulut	156,00	1 000,00	1 830,00	1 000,00
FEMA-kulut ja NMR-kulut	575,10	700,00	2 662,00	1 000,00
PR-kulut	481,77	600,00	162,10	500,00
Muut kulut	0,30	400,00	10,00	200,00
Hallituksen kulut	395,96	500,00	1 257,66	1 500,00
Konttorikulut	99,70	100,00	417,50	200,00
Koulutuskulut	713,29	1 000,00	3 068,79	3 000,00
Monisteet ja painotyöt	-448,80	1 000,00	183,60	1 000,00

Kirjanpitokulut	381,95	450,00	441,92	500,00
Varaston vuokra	720,00	750,00	720,00	2 000,00
Lahjoitukset	0,00	100,00		100,00
Tilintarkastuskulut	0,00	300,00		300,00
Huomionosoitukset	569,86	700,00	518,00	1 000,00
MP69 40v.				5 000,00
Kulut	1 110 558,83	1 114 500,00	1 116 901,88	1 127 200,00
Poistot kalustosta	578,67	600,00	434,00	350,00
Tuotto-/kulujäämä	-15 484,98	-36 030,00	-34 977,21	-40 850,00
Varainhankinta				
Korkotuotot talletuksista	27,20	30,00	544,73	500,00
Jäsenmaksut	34 540,82	36 000,00	32 790,00	35 000,00
Jäsentiedotekulut	0,00	0,00		
Varainhankinnan tuotto-/kulujäämä	34 568,02	36 030,00	33 334,73	35 500,00
Tilikauden tulos	19 083,04	0,00	-1 642,48	-5 350,00
Tilikauden ylijäämä/ alijäämä	19 083,04	0,00	-1 642,48	-5 350,00

TULOSLASKELMA 1.7.2007-30.6.2008

TULOSLASKELMA	2008	2007
VARSINAINEN TOIMINTA		
Tuotot	82.358,67	95.652,52
Kulut	-116.901,88	-110.558,83
Poistot	-434,00	-578,67
VARSINAINEN TOIMINTA	-34.977,21	-15.484,98
Tuotto-/kulujäämä	-34.977,21	-15.484,98
Varainhankinta		
Tuotot 33.334,73	34.568,02	34.568,02
Varainhankinta	33.334,73	34.568,02
Varainhankinnan tuotto-/kulujäämä	33.334,73	34.568,02
Tilikauden tulos	-1.642,48	19.083,04
Tilikauden ylijäämä/alijäämä	-1.642,48	19.083,04

VASTAAVAA	2008	2007
PYSYVÄT VASTAAVAT		
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	1.301,99	1.735,99
Aineelliset hyödykkeet	1.301,99	1.735,99
PYSYVÄT VASTAAVAT	1.301,99	1.735,99
VAIHTUVAT VASTAAVAT		
Vaihto-omaisuus		
Aineet ja tarvikkeet	13.129,81	14.660,11
Vaihto-omaisuus	13.129,81	14.660,11
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	2.175,00	0,00
Muut saamiset	8.890,72	0,00
Siirtosaamiset	36,05	0,00
Lyhytaikaiset saamiset	11.101,77	0,00
Rahat ja pankkisaamiset	32.153,31	42.718,91
VAIHTUVAT VASTAAVAT	56.384,89	57.379,02
VASTAAVAA	57.686,88	59.115,01

VASTATTAVAA	2008	2007
OMA PÄÄOMA		
Toimintapääoma	58.093,53	39.010,49
Tilikauden yli/alijäämä	-1.642,48	19.083,04
OMA PÄÄOMA	56.451,05	58.093,53
VIERAS PÄÄOMA		
Lyhytaikainen vieras pääoma		
Muut velat	1.198,09	1.021,48
Siirtovelat	37,74	0,00
Lyhytaikainen vieras pääoma	1.235,83	1.021,48
VIERAS PÄÄOMA	1.235,83	1.021,48
VASTATTAVAA	57.686,88	59.115,01



MP69 Winter Rally

TALVIRALLI PIHTIPUTAALLA 6. - 8.2.2009



Suvannonlahden leirikeskuksessa

Ohjelma:	perjantai	12.00 alkaen TERVETULOA, tulokahvit sauna ja avantouintia mukavaa iltaohjelmaa
	lauantai	aamupala kilpailuja, pilkkimistä ja muuta ohjelmaa ruokailu saunaa ja avantoa palkintojen jako
	sunnuntai	aamupala pirteinä kotiin



KANTTIINISTA PIKKUPURTAVAA

Ajo-ohje: Etelästä tultaessa E75 -tietä noin 4,2 km ennen Pihtiputaan keskustaa vasemmalle tietä 6540 (Kinnula, Kivijärvi) noin 3,4 km. Oikealla Suvannonlahden leirikeskus. Opasteet E75 – 6540 teiden risteyksestä alkaen.

Osallistumismaksu 30 € (kevari-ikäiset ilmaiseksi).

TERVETULOA PUTTAALLE!

Tiedustelut: Pekka Kokko 0400-254 453
Paavo Kokko 0400-126 061



Koulutusnurkka

Turvallisuus ja moottoripyörällä ajo

Esittelen tässä jutussa muutamia minua kiinnostaneita tutkimuksia moottoripyöräonnettomuuksista. Näkökulmani on ollut etsiä lähinnä sellaista tietoa joka voisi auttaa minua itseäni selviämään hengissä. Lähden omassa ajamisessani liikkeelle ristiriitaisesti: etsin jännitystä ja todellista vaaraa jonka voin taidoillani voittaa.

Samalla kuitenkin kaipaen turvallisuutta, myös tilanteissa joissa omat taitoni tai arviointikykyäni pettää.

Etsin siis ajaessani vaaran tunnetta, joka on riittävän todellinen, haastava mutta ei liian vaarallinen. Tämä on myös ollut näkökulmani esiteltyjen tutkimusten suhteen: olen etsinyt tietoa siitä mikä oikeasti on vaarallista.

Olen pitäytynyt lähinnä tieteellisissä tutkimuksissa. Yliopistot ovat periaatteessa riippumattomia, ja niiden tuottama tieto on dokumentoitu ja kokeet toistettavissa jne. Tutkimuslaitokset ja valtion organisaatiot tuottavat omaa tietoaan, jonka lukeminen vaatii jo enemmän maksajan osuuden miettimistä. Tosiasiat tietysti ovat tosiasioita niissäkin.

Tutkimustietoa onnettomuuksista

Motoristit näyttävät kuolevan vähän joka puolella kehittyneissä maissa suurin piir-

tein samoilla tavoilla. Karkeasti kolmasosa tai puolet moottoripyöräilyn harrastajista ajaa tieltä ulos ihan itse ja yksin. Yhteenajotapauksissa valitettavan usein autoilija ei huomaa moottoripyörää. Toisaalta, yhteenajoissa motoristien vauhti on huomattavan usein kova, esimerkiksi 30 kmh yli rajoituksen. Täällä Suomessa noin 15 % kuolemaan johtaneista on eläinonnettomuuksia, muualla osuus on yleensä pienempi.

Tutkimuksia julkaistaan myös sellaisista maista joissa moottoripyörä on oleellinen kuljetusväline. Ne jätän sivuun. Selvemmin sanottuna: köyhien maiden kypärättä ajavat ja autoista vain haaveilevat hyötymotoristit jäävät tässä pois.

Turvallisuusajattelu ja sitä myöten moottoripyöräilyyn liittyvä tutkimus alkoivat hiukan myöhemmin kuin turvallisuusajattelu liikenteessä yleensä. Vasta 1970-luvulla alkoi ilmestyä tutkimuksia aiheesta. Autojen turvallisuuskehitys oli alkanut jo parikymmentä vuotta aiemmin. Syynä lienee lajin ilmiesvä vaarallisuus ja toisaalta se että vasta 70-luvun alussa moottoripyöräilystä tuli laajemmin harrastus.

Viereisellä sivulla olevassa grafiikkakuvassa loukkaantuneiden määrä ajanjaksolla oli yhteensä 2979. Samana aikana kuolleita moottoripyöräilijöitä oli yhteensä

127. Niistä tieltä suistuminen aiheutti 50 onnettomuutta, joista ulosajo kaarteessa 34. Kohtaamistilanteissa menehtyi 29, samaan ajosuuntaan ajaneita 18, risteävistä ajosuunnista ajaneita 16 ja muista syistä 14 moottoripyöräilijää. Nämäkin luvut noudattavat grafiikkakuvan onnettomuustyyppejä. Lähde: Tilastokeskus ja Liikenneturva.

Hypotermia ja hapen puute

Ensimmäisiä tutkimuksia tehtiin muun muassa Englannissa, jossa todettiin että pitkä palelu liittyi usein onnettomuuksiin. Nykyisin voisi kait puhua hypotermiasta, ja sen myötä tulevasta reaktioiden ja liikkeiden hidastumisesta. Tuttua edelleen. Toinen huomattu seikka oli silloin uusien umpikypärien liian huono tuuletus ja siitä johtuneet onnettomuudet.

Kenties pisimmälle nykyisyyteen on johtanut Roderick I. Woodsin ajopukujen lämpimyyteen ja suojaukseen liitty-

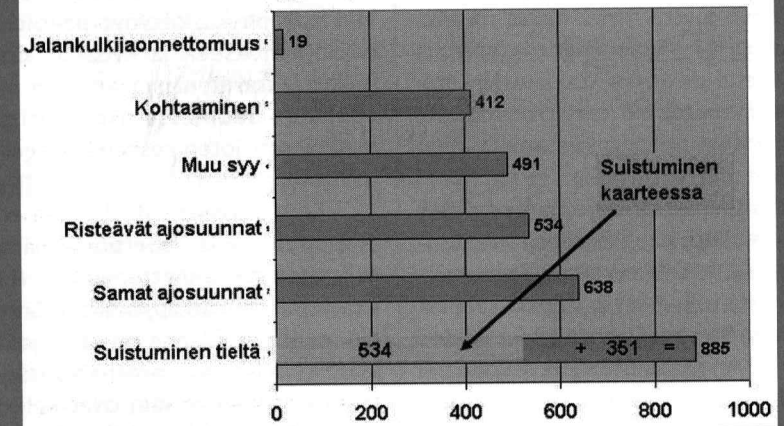
vät tutkimukset ja kehitystyö. Pitkälti sen pohjalta on määritelty muun muassa nykyiset Euroopan Unionin CE-standardit ajopuvuille ja suojuille.

Kuuluisin ja perusteellisin näiden aikojen tutkimus lienee H. H. Hurtin raportti, jossa käytiin läpi 3600 Kaliforniassa tapahtunutta kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Loppuraportti julkaistiin 1981. Hurtin aineistossa pistää silmään se, että kolme neljästä onnettomuudesta oli kolareita muiden ajoneuvojen kanssa, ja vain yksi neljännes yksittäisonnettomuuksia.

Tekninen vika oli osallisena vain muutamassa prosentissa, nekin puhjenneita renkaita. Tilanne ei ole juuri muuttunut vuosikymmenien kuluessa tai eri puolilla. Jarruttaminen ja kaarteiden ajo oli vaikeaa jo silloin, eivätkä kolariin osalliset autoilijat silloinkaan huomanneet moottoripyörää. Sää oli osallisena vain muutamassa prosentissa onnettomuuksia.

Mielenkiintoinen yksityiskohta on, että tuolloin pyörät usein paloivat. Nykyisin

Loukkaantuneet moottoripyöräilijät onnettomuustyypeittäin 2003 - 2007



se on harvinaisempaa: tankit kestävät paremmin ja bensa syöttö katkeaa automaattisesti. Tekniikka ja vaatimukset ovat siis kehittyneet. Hurtin nimellä googlaaminen tuottaa pitkän listan tekijöitä, joiden pohtiminen voi olla hyödyksi omaa ajamista ajatellessa.

Nyky aika ja tieteellinen ote

Parinkymmenen viime vuoden aikana on julkaistu mittava määrä aihetta sivuvia tutkimuksia. Monashin yliopistossa Australiassa on muun muassa todettu että kolaroineet moottoripyörät ovat olleet melko lailla samankuntoisia ja -tyyppisiä kuin samalla seudulla samoihin aikoihin liikkuneet muut moottoripyörät. Ainoa poikkeus oli tuolloin Australiassa verotussyistä suositut 250-kuutioiset kaksitahtiset sporttipyörät, joilla oli yliedustus. Kuskit sen sijaan olivat muun muassa nuorempia, naimattomia(!), kortittomia ja useammin juovuksissa.

Aussien tienpitoa, kaistamaalauksia ja tien ympäristöä on muutettu motoristien kannalta turvallisemmaksi osin noiden tutkimusten perusteella. Samaa on myöhemmin ajettu myös muun muassa Ruotsissa ja Norjassa. Paljon puhuttuja vajerikaiteita on myös tutkittu, ja kehitetty testimenetelmiä kaiteiden turvallisuuden arvioimiseksi myös motoristien näkökulmasta.

Australialaisten tutkijoiden mielestä vajeri ei sinänsä tee kaiteesta sen huonompaa, jos vajeria on tarpeeksi tai sopivasti, niin ettei väliin ja ennen kaikkea alle mahdu. Sama on ollut tutkimustulos ainakin USA:ssa, Saksassa ja Ruotsissa. Pystyolppien ja erityisesti terävien reunojen suojaaminen olisi motorististävällistä. Parasta tietysti olisi, jos tieltä ulos

voisi liukua niin pitkään että vauhti putoaisi tarpeeksi.

Monashissa on myös tutkittu tuoreiden kuljettajien kykyä havaita riskejä ja vaaroja. Tutkimus päättyi suosittamaan esimerkiksi PC-perustaisia opetusohjelmia. Vaarojen havaitseminen ja oikeiden vastatoimien osaaminen näytti kuitenkin olevan pikemminkin sidoksissa ikään kuin kuljettajakokemukseen.

Samassa paikassa, kuten myös Yhdysvalloissa on selvitelty jatkokoulutuksen osuutta ja merkitystä motoristien turvallisuuteen. Näitä tutkimuksia lukiessa kannattaa pitää mielessä että osassa USA:ta jatkokoulutus voi olla vaihtoehto kortin menetykselle tai osa rangaistusta. Tarve oppia oikeasti jotain tai muuttaa käytöstään voi olla hakusessa, jos tavoite on vain säilyttää ajo-oikeus. Silti näyttää siltä että vapaaehtoiset ennakoivan ajon tai survival-kurssit ovat olleet hyödyksi.

Kuskista kiinni

Paljon muutakin tutkimusta on tietenkin tehty myös Amerikassa. Sikäläinen tieliikenteen turvallisuudesta vastaava virasto NHTSA on keskittynyt paljolti liikennejuopumukseen ja kypärän käyttöön. Jenkit jaksavat näistä aiheista vääntää, edelleen. Suomessa asenteet eroavat melkoisesti, joten keskeiset ongelmatkin ovat muualla.

Viime vuosina on USA:ssa todettu, että tehokkailla sporttipyörillä ajetaan paljon yksittäisonnettomuuksia verrattuna enemmän matkapyöräksi suunniteltuihin malleihin. Tilanne on sama joka puolella, ja on pysynyt samana vuosikymmeniä: sporttipyörät vain ovat kehittyneet teholtaan moninkertaisiksi. Sivumennen sanoen nykyinen pyöräni on muuten mel-

kein saman tehoinen, 56 hv, kuin olivat tehokkaimmat markkinoilla olevat pyörät silloin kun sain ajokortin. Nykyisin tuota pyörää pidetään leppoisana, ellei suorastaan tuhnu.

Motoristeja lähellä oleva Motorcycle Safety Foundation on kehittänyt monen muun asian ohessa motoristien jatkokoulutusta. Ajatuksena on että ajokortti antaa vasta perusvalmiudet. Liikenteessä selviäminen on monimutkaisempi juttu. Samoin pyörän jarruttaminen ja tiukka väistö ovat asioita joita ei ajokorttivaatimuksissa viedä lähellekään rajoja. Näiden kurssien kokemusta on hyödynnetty muun muassa MP69:n Motoristi Survival-kursseilla.

Ehkä hauskin(?) käsiin osunut tutkimus oli kokonainen kirja, jossa oli testattu liukumismatkoja ja erilaisia kolarivaurioita. Moottoripyöriä ja eri tavoin puettua motoristia esittäviä nukkeja oli pudoteltu vauhdissa kuorma-auton lavalta erilaisille tienpinnoille ja penkoille sekä ajatettu nukeilla mp-kolareita.

Vaurioista ja liukumismatkoista oli sitten tehty aitoja poliisiohjeita sikäläisten onnettomuuksien tutkintaan. Tutkimuksen julkaisija oli poliisiteknikan instituutti University of North Floridassa. Kirja oli ehtinyt jo toiseen painokseen vuonna 1997.

Turvallisuushakuinen Ruotsi

Yleisesti turvallisuuden mallimaaksi pyrkivässä Ruotsissa on tehty runsaasti myös MP-turvallisuuteen liittyvää tutkimusta. Viime vuonna Ruotsissa tehty yhteenve-to toteaa että teho/paino -suhteeltaan suuret pyörät ovat yliedustettuina onnettomuuksissa. Motoristien turvallisuuskehitys Ruotsissa on ollut positiivista viime

vuosina. Ajosuorite moottoripyörillä on kasvanut nopeammin kuin onnettomuudet.

Vaaravyöhykkeessä ovat edelleen motoristit joilla ei ole kokemusta ja erityisesti jos he ajavat tehokkailla pyörillä. Kaiken kaikkiaan motoristien riski kuolla liikenteessä on kaksikymmenkertainen autoilijaan verrattuna. Erot ovat kuitenkin suuria pyörätyyppien välillä. Keskimäärin ruotsalaiset ajoivat vuonna 2004 pyörillään noin 2700 km. Eniten ajettiin uusilla, alle neljä vuotta vanhoilla pyörillä, noin 4000 km/vuosi.

Ruotsissakin noin puolet kuskeista ajaa ulos tieltä ihan yksin ja saa itsensä hengiltä. Yhteenajoissa kuollut motoristi oli usein ohittamassa tai muuten vääriellä kaistalla.

Risteysonnettomuuksissa taas motoristin vauhti on ollut kovin usein kova, 30 kmh tai enemmän yli rajoituksen. Joka viidennen kypärä irtosi tai puuttui, ja kannissa tai huumeissa oli samoin noin joka viides kuollut kuski. Supersortteja ajoi liki puolet. Kokemattomuus oli usein mukana. Tulokset ovat aika lailla samoja kuin Suomessa.

Saksalaiset yhteistyössä

Saksalainen Instut fur Zweiradsicherheit on pitänyt konferensseja ja kerännyt tutkimustietoa reilun neljännesvuosisadan kestäneen olemassaolonsa aikana. Huomattavaa on yhteistyö moottoripyörävalmistajien kanssa, ei pelkästään BMW:n ja KTM:n, vaan myös Hondan sekä jarrujen ohjauksjärjestelmien ja rengasvalmistajien kanssa.

Saksalaiset ovat paneutuneet omien teittensä motorististävällisyyteen pitkälti samoin kuin muuallakin, ja yhteistyössä

tienpitäjän ja poliisin kanssa. Kolarien simulointi tietokoneella on ollut seuraava askel nukkien heittelyn jälkeen.

Kypärien kehittämisessä on käytetty samoin moderneja menetelmiä, joilla on mitattu aerodynaamisia voimia ja melua sekä lämpötilaa. Kypäran yhdistäminen toimivaan niska- ja selkäsuojaan on myös ollut kiinnostuksen kohteena. Ennen kaupallista julkistusta on esitelty muun muassa ilmalla täyttyvää takkia ja moottoripyörän air-bagia.

Luxemburgissa moottoripyöräkortin ajaneet joutuvat jatkokoulutukseen, jossa esitellään sikäläiset, tyypilliset, vammoihin johtaneet onnettomuudet. Niitä on kuusi: ulosajo kaarteessa vasemmalle (18 %) ja oikealle (13 %), vastaantuleva ja vasemmalle kääntyvä ajoneuvo leikkaa motoristin eteen (18 %), kolari samaan suuntaan ajavan ajoneuvon kanssa vasemmalle kääntyessä (17 %), toinen ajoneuvo ei noudata väistämismääräyksiä (17 %) ja peräänajo (9 %).

Muualla Euroopassa tilanne on kirjavampi. Kypäran käyttöön pakottaminen on monessa maassa vähentänyt dramaattisesti onnettomuuksien vaarallisuutta, erityisesti Etelä-Euroopan suurkaupungeissa.

Oman lukunsa ansaitsisi EU:n toiminta tieliikenteen turvallisuuden kehittämiseksi. Sen yhteydessä on tutkimustiedolla iso osuus, mutta siihen liittyy myös paljon ja monentasoista politiikkaa. Hankkeilla on sinänsä laaja poliittinen kannatus ja tieteelliset perustelut. Ongelmina ovat erityisryhmät, kuten motoristit. Ongelmana on myös lobbaus, mutta se ei todellakaan kuulu näiden tutkimuksien aihepiiriin.

Kirjoitus on alun perin julkaistu Smoto Rider Magazinessa 4/2008

Risto Kaivola

Upeeta mahtavaa uutta **MAX22**

**Tapahtuma järjestetään ensi vuonna uudestaan ja samana ajankohtana tarjotaan myös hivenen iäkkäämmille motoristeille mahdollisuus päästä tutustumaan rata-ajon saloihin. Ikäryhmien lähdöt järjestetään erikseen. Ja näistä tapahtumista tiedotamme osastollamme mp-messuilla Helsingin Messukeskuksessa
29.1.09 – 1.2.09.!**

Olethan paikalla messuilla ja radalla!

ENSIMMÄINEN KONTIO-RALLI



Lämmin aamu. Pyörät pakattuina ja tankattu valmiina lähtöön. Kaverukset Heidi ja Mari lähdössä ensimmäiseen Kontioralliin. Reitti Oraviin, kontrollipaikkaan, alkaa Tampereelta kohti Jyväskylää. Matka on pitkä ja sitä ajetaan aika sutjakkaasti vähillä pysähdyksillä.

Saavumme Varkauteen, moottoripyöriä tulee koko ajan vastaan, mitä ihmettä? Olemmeko ollenkaan oikeassa suunnassa? Ei auta kuin jatkaa matkaa eteenpäin sinne missä Oravi on. Edelleen pyöriä tulee vastaan..

Pysähdyimme odottamaan lossia ja toteamme, että takasin samaan reittiä ei enää ajeta. Jostain muualta on päästävä itse kohteeseen..

Pysähdyimme Oravissa. On todella kuuma. Ei mitään tietoa mihin olemme

sieltä menossa ja kun olemme liput ja laput saaneet emme oikein edelleenkaan tiedä, että minne pitää mennä. Ei muuta kun jonon perään, kait kaikki ollaan samaan paikkaan menossa, Rantasalmelle. Koukkaamme Savonlinnan kautta, joten tuli sekin pikaisesti nähtyä. Tuntuu pitkältä matkalta ja vettäkin saadaan pikkuisen niskaan. Ei haittaa, meillä on mökki varattuna perillä. Kello on jo paljon ja janottaakin niin..

Hiekkatietä vielä vähän matkaa ja mies keltaisessa liivissä opastaa meitä pysähtymään info-pisteeseen luona jossa neuvotaan meille tie mökille. Nyt ei enää jaksaa, hiki virtaa ja reppu painaa selässä, vielä vähän vaikeakulkuista maastoa eteenpäin välillä toisen pyörää työtäen ja sitten.. Oman mökin pihassa vihdoinkin. Paikka on aivan

mahtava. Matkalla mökkiin keskittyi vain ajamiseen eikä maisemia juuri katsellut, mutta nyt silmät aukeaa ja olo virkistyy kummasti.

Ajan kanssa kierreltiin ja katseltiin aivan käsittämättömän upeita maisemia ja rakennuksia, joilla oli mielenkiintoinen tarina takana. Näitä ei sanoilla voisi muille kuvata, joten kamera käy tiuhaan.

Rallialue oli laajalle levittäytynyt eikä sitä kokonaisuudessa tullut kiertäneeksi. Viikonlopun aikana ehti tutustua moneen uuteen motoristiin ja tapasi kotopuolestakin tuttuja.

Kaiken kaikkiaan rallin järjestelyt oli tehty hyvin. Mitään varsinaisia odotuksia kun ei ollut koska kyseessä oli ensimmäinen Kontio-ralli.

Järjestäjiä kiittäen

Heidi ja Mari



JUMBO RUN 2008

Koulua oli jäljellä enää muutama hassu viikko, kun koitti odotettu viikonloppu: sivuvaunuporukan kevään ensimmäinen tapahtuma Jumbo Run Paraisilla. Perjantai paljastui aurinkoiseksi ja lämpimäksi, olisi melkein voinut luulla, että on keskikesä vaikka kesä oli vasta alkamaisillaan. Mekin suuntasimme keulan kohti Paraisia hiukan alta kahdenkymmenen muun pyörän tavoin. Pyöriä oli eripuolilta Suomea sekä kaksi sivuvaunua Tanskasta asti.

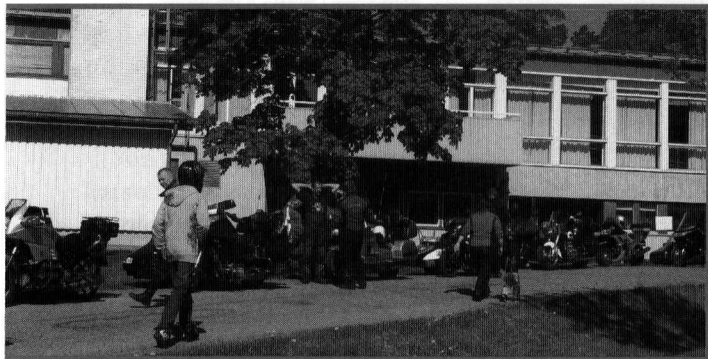
Lähdimme iskän kanssa muuta perhettä aikaisemmin ajelemaan hiljaksen määränpäähämme, jonne matkaa kertyi melkein 300 kilometriä, aikaa matkaan saatiin kulumaan päälle neljä tuntia. Olisihan matkan voinut taittaa nopeamminkin, mutta mihinkäs meillä oli kiire? Kaunis ilma ja rutkasti aikaa, joten ajelimme mukavia pikkuteitä, ihastellen maisemia ja

nauttien auringonpaisteesta. Auringosta saimmekin nauttia koko viikonlopun.

Vaikka aikaa saatiin kulumaan matkaan paljon, olimme silti ensimmäisten joukossa majoittautumassa toimintakeskuksen huoneisiin, Jumbossa majoitus on siskonpeti periaatteella tai telttamajoituksella, jonka tanskalaiset olivat valinneet. Ainoat meitä ennen tulleet olivat tanskalaiset ystävämme. Meidän jälkeemme pyöriä alkoikin sitten tupsahdella pihaan tuon tuosta aina iltaan asti. Erikaisuutena muiden pyörien joukossa oli Äetsän suunnalta trike-pyörä, jollaista ei ennen Jumbo Runissa oltu nähty. Vakioporukan lisäksi mukaan oli saatu myös yksi uusi vaunu, mikä oli kiva lisä muuten suht tuttuun porukkaan.

Lauantaipäivä koitti yhtä aurinkoisena ja lämpimänä kuin perjantakin, ellei jopa





vielä lämpimämpänä. Ennen kahtatoista saatiin ajeluttamiset käyntiin. Pyörrien muodostaessa näyttävää jonoa me tytöt asettauduimme kuvaus valmiuteen ja letkan lähtiessä kameran muistikortti alkoi täyttyä. Muiden ollessa ajeluttamassa me nuorempi polvi muun muassa keinuimme, pojat pelasivat palloa ja iltapäivällä saimme vohveleitakin. Lisäksi saimme nauttia orkesterista, joka musisoi ikivihreitä kapaleita niin ruotsiksi kuin suomeksikin. Asukkaiden ajeluttaminen saatiin päätöksensä iltapäivällä neljän paikkeilla, tällöin jo muutamat pyöristä käänsivät nokkansa kohti kotiaan.

Illemmalla lämmitettiin sauna ja pääsimme pulahtamaan myös ihanan lämpimään veteen uima-altaassa. Myöhemmin illalla porukka jakautui pääsääntöisesti kahteen leiriin: grillikodalle ja oleskeluhuoneeseen television ympärille seuraamaan Euroviisuja. Vanhemmat lähtivät grillileimaan, me nuoremmat kävimme välillä hakemassa syötävää ja jatkoimme jälleen viisujen seuraamista vanhempien tullessa välillä tiedustelemaan tilannetta

ja Suomen esitystä. Viisujen loputtua painoimme päämme tyyneyn, kuka myöhemmin ja kuka aikaisemmin. Sunnuntai jatkoi sään puolesta samaa aurinkois-ta rataa. Aamiaisen jälkeen porukka alkoi vähitellen pakata tavaroita kasaan ja yhä edelleen pyörän päälle. Harvinaisen yhteiskuvan ottamisen jälkeen ensimmäiset käänsivät keulansa koti ovea kohti. Vielä vaihdettiin viime hetken kuulujuttuja, ja karotettiin tilannetta kesäkokoontumisten osalta, ketkä olivat tulossa ja ketkä eivät. Sekä tiedusteltiin miten paikalle oltiin saatu tilattua koko viikonlopun mittainen auringonpaiste, mutta organisoijamme ei suostunut kertomaan niksejään. Viimein mekin pakkasimme tavaramme pyöriin, hyvästelimme tanskalaiset ystävämmä ja lähdimme jälleen nauttimaan ajon tuomasta viimasta ja auringonpaisteesta. Näin oli kesä virallisesti myös sivuvaunukokoontumisajojen kohdalta aloitettu.

Tiia Riihiluoma



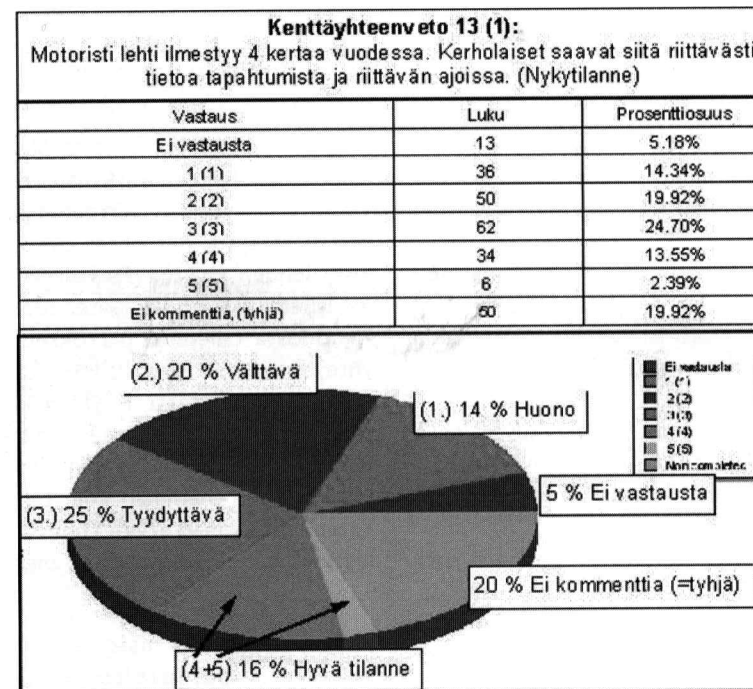
Jäsenkyselyyn monipuolisia kommentteja

Viime talvena julkaistun jäsenkyselyn tietokantaan tallentui kerholaisten mielipiteitä ja arviointeja toimintaa koskevista asioista. Kiitokset niistä vastaajille. Kyselyyn tuli kaikkiaan 251 vastausta. Niistä 175 vastaajaa jaksoi ruksia kaikki kysymykset. 76 vastaajaa jätti joitakin kysymyksiä tyhjäksi. Näistä 76 vajaasta neljä(4) jäi kokonaan kesken. Eli aloitettu hyvin, mutta ei jaksettu loppuun asti. Tietokanta on nyt hallituksen käsittelyssä. Tuloksia arvioidaan huolella ja osuu nyt hyvään saumaan kun kerhomme täyttää 40 vuotta. Seuraavassa vastaajien kommentteja, joissa arvioidaan tiedonsaantia Motoristi

lehdessä ja myös toiveita sisällön suhteen. Grafiikkakuva antaa näkökulmaa, miten tietokanta tallentaa vastauksia. Sektorien tekstiruudut toimittajan.

Kuvassa välttävä ja huono arvioinnit yhteensä (34 %) jäävät vähemmistöön tyydyttävä ja hyvä arviointien yhteismäärään (41 %) verrattuna. Huomattava osa vastaajista, 20 % ei ole ottanut lainkaan kantaa. Seuraavassa vastaajien vapaita kommentteja:

● Lisää matkakertomuksia, vaikka arvostelinkin ne huonoiksi. Siis yleensä ne ovat tylsiä, sitten-me-mentiin-sinne-ja-sitten-me-syötiin-ja-juotiin-ja-nukuttiin-ja-taas-



me-ajettiin. Nämä raportit eivät aina jaksasyyttää. Jotain ajatusta saisi tarinoissa olla, lyhyempi juttu riittää hyvin, voi keskittyä kertomaan esim. mitä tällä reissulla opittiin, mitä mietteitä matkakohteet herättivät, miten porukan ilmapiiri kesti jne.

● Infoa enemmän 69 tapahtumista, tulevista ja menneistä

● Kerholehden sisältö voi hyvin muodostua aika pitkälle sen mukaan, millaisia juttuja kerholaiset itse tarjoavat. Ehkä jäseniä voisi jollakin tavalla houkutellessa enemmän kirjoittamaan. Persoonallisia lyhyitäkin juttuja moni lukee mielellään. Lehti ilmestyy turhan harvoin. Näin pienessä lehdessä ei kannattane yrittää julkaista moottoripyörä- ja varustetestejä, sillä niitä ovat aikakauslehtityyppiset julkaisut pullollaan. Luen kyllä Motorististakin mielelläni testijutun, jos sellaisen joku kirjoittaa. Rallikalenteri on lehdessä turha. Sen voisi julkaista vaikka netissä. Haittaisiko mitään, jos netissä julkaistaisiin myös aina edellisen Motoristin jutut?

● Rivijäsenten reissujutut olisivat kiinnostavia, mutta kuinka aktivoida? Yritetty on, tunnustus siitä. Jos kynnyksestä voisi jollain laskea? Voitaisiinko luvata vaikka oikoluopua! Monesti kilpistyy siihen, "etten minä osaa"...

● Nuoria kiinnostavaa yleensä, muuten kerholaisten keski-ikä jatkaa nousua...

● "Elämäni motoristina", henkilökohtaisia näkökantoja harrastuksiin. Ihan tavallistakin motoristeilta.

● Kerholaisten haastatteluja (kuvaisi ehkä peruserholaisen ajatusmaailmaa harrastuksensa parissa) ympäri Suomenmaata EI VAIN HKI_TRE akselilla.

Kommenteissa kiteytyy periaate, että Motoristi kootaan kerholaisten lähettämistä materiaalista. Nuorien aktivointiin hallitus ryhtyy tosissaan jotta monissa

kohdissa kuulutettu "ukkoontuminen ja akaantuminen" vältettäisiin tulevaisuudessa. Tekstien lähettäjiille tiedoksi, että juttu ei tarvitse olla viimeisen päälle hiottua tekstiä. Kuten eräs vastaaja toivoi, niin käyn läpi tekstien sisältöä ja teen oikolukuperiaatteella tarpeellisia korjauksia, muuttamatta kirjoittajan tarkoitusta. Tekstit ovat olleet lehdessä sellaisina kuin kirjoittajat ovat ne lähettäneet.

Tiedottaminen kerholaisille on ydin-kysymyksiä. Lehden 4 numeroa vuodessa on katsottu riittävän. Kyseessä on myös kerhon talouteen vaikuttava asia. Lehteen yritetään saada tapahtumat heti kun niiden ajankohta varmistuu. Pikaisella aikataululla lehti ei pysty tiedotusta hoitamaan. Tukena käytetään nettisivuja, jotka on kehitetty monipuolista tiedottamista ajatellen. Sivulla on luettavissa ajankohtainen materiaali. Rallikalenteri on julkaistu lehdessä kun se on todettu hyväksi tietopakettiksi. Nettisivuilla käynti ja tietojen tulostaminen sieltä eivät nykyisinkään ole aivan kaikille vakituista arkipäivää. Jollakin osalla jäseniä ei ole nettiyhteyksiä käytettävissään.

Eräs vastaaja ilmoitti että olisi halukas lähettämään lehteen lyijykynäpiirroksia. Toivoisin että kyseinen piirrosten harrastaja ottaisi yhteyttä. Piirrookset ovat tervetullutta lehden sisältöä. Parhaiten onnistuu jos lähetät sähköpostin liitetiedostona jpg -muodossa talletetut piirrookset. Tässäkin yhteydessä toivomus kaikille. Lähettäkää materiaalia vapaasti. Käyttöä keksitään, riippumatta aiheesta, pituuksista tai laadustakaan. Kuvia mukaan jos vain käytettävissä. Ne kertovat enemmän kuin tuhat sanaa, kuten eräs vastaaja arvioi. Yhdessä saamme kerholehteen kiinnostavaa sisältöä.

Oiva Lepola

Press Stop!!

Historiallinen tapahtuma Rantasalmen Kontiossa!!!

Ainakaan yleinen perimätieto ei tunne vastaavaa tapahtumaa, joka sattui erään herrasmiehen kohdalle Kontio-rallissa. Tämä useimmiten Tyrvään talousalueella vaikuttava henkilö tuomittiin järjestyksenvalvojen toimesta PORTTIKIELTOON!

Porttikielto koski kaikkia tapahtuman anniskelupaikkoja. Perusteena tuomiolle oli järjestyksenvalvojen toteama henkilön liiallinen päihtymystila.

Vaikka tieto onkin saatu epävirallisena, voidaan todeta tietolähteen olevan tunnetusti niin luotettava, että sen julkaisemiseen tarvittava varmuus täyttyi!

Samalla voitaneen myös esittää toivomus, ettei kyseinen henkilö enää vastaisuudessa nauttisi kerralla niin paljoa väkijuomia, että porttikiellosta muodostuisi perinne!

Press Stop

Vaikka 21. syyskuuta ajokelit olivat mitä parhaimmat, saapui Siikaniemeen, vuosikokouksemme vain kourallinen motoristeja! Ja heistäkin osa autoilla... Mitähän tämä kertoo yhdistyksestämme? Entä, missä sinä olit kokouksen aikaan??

Press Stop

Kyllä Tyrvällä jotain positiivistakin tapahtuu - siellä vaalitaan todellisia moto-

ristiperinteitä! Moni on varmasti kuullut vuosien varrella Siitamassa järjestetystä motoristitapaamiesta? Senhän laitoivat aikoinaan alulle Eero Mikkola ja Esko Ristola. Niin, että miten tämä Tyrväeseen liittyy? No siten, että Tyrvällä, Hornion koululla on jatkettu Siitaman perinnettä, henkilökohtaisiin kutsuihin perustuvalla tapaamisella jo kahdesti!

Press Stop

Mikähän mahtaa Kontion tulevaisuus olla, kun näyttää vahvasti siltä, että yrittäjävetoisena joudutaan tapahtumaa jatkossakin pyörittämään? Käyköhän niin, kun sopiva kumppani löydetään, niin Kontio maajoittuu samaan pesään? Eikä kannattane Korpi-Kontiota odottaa tapahtuvaksi yrittäjävetoisena?

Press Stop

Jos sinulla on selkeä näkemys, miten/missä/kenen toimesta jokin yhdistyksemme tapahtuma tulisi hoitaa, ilmoita siitä asianhoitajille! Yhteystiedot löytyvät helposti niin tästä lehdestä, kuin netistäkin.

Oh Deer, Ducks Fly South



Tällaista jälkeä tulee Ducatin ja pienen peuran törmäyksestä. Onneksi oli riittävästi vauhtia että pysyin pystyssä. Olin työmatkalla menossa Etelä Karoliinaan torstaina 4.10.2007, kun tämä bambi syöksähti tien poikki Virginian maaseudulla 40 min ennen auringon laskua. Minulla oli tarkoitus pysähtyä yöksi seuraavassa kylässä 20 mailin päässä, sillä tiesin että peurat tulevat metsästä syömään lehmien joukkoon pelloille heti hämärän tullessa. Tämä ruskea karvapallo tuli niin nopeasti tien poikki etten ehtinyt muuta kuin kiristää otetta ohjaustangosta ja toivoa parasta.

Näytti olevan vain kosmeettisia vaurioita katteeseen ja irronnut lokasuoja; peuran karvoja vanteen ja renkaan välissä. Katteen tukirautoja piti vähän oikoa, jotta ohjaustanko sopi kääntymään. Palasin 100 metriä takaisin päin ja löysin pienen peuran pellon pientareelta 5 metriä tieltä. Isku oli osunut oikeaan



takakinkkuun, peura oli suuren koiran kokoinen ja hyvin kuollut. Matkahan oli vasta aluillaan, seuraava etappi oli 500 mailin päässä Greenvilleessä, Etelä-Karoliinassa. Yöpymispaikkaan, Warm Springsiin, ajoin hyvin varovasti vilkuillen metsän reunoja. Peuroja oli nyt joka puolella; yli 20 eläimen laumoja syömässä laitumella lehmien joukossa. Pyörä toimi hyvin, ohjaus oli suorassa eli todennäköisesti vain kosmeettisia vaurioita.

Perjantai aamu valkeni kirkkaana ja lämpimänä. Edessä oli lisää mutkaisia Virginian vuoristoteitä ja sitten Appalakkien vuoriston yli Pohjois-Karoliinaan ja viimein iltapäivällä Greenville:een Etelä-Karoliinaan.

Ralli

Sieltä sitten lauantaiksi Ducks Fly South -ralliin (<http://www.usdesmo.com>) Hiawasseen Georgian vuorille lanko miehen

kanssa. Ron on tuore GS kuski joka aloitti konepyöräilyn täytettyään 50 viime huhtikuussa. Ei tullut pitkän matkan palkintoa (1460 mailia Madisonista Mainesta); ducati -kuskit eivät juuri tunne yli 200 mailin ajomatkoja (yli puolet 60 osanottajasta lähisieduilta rahtasi pyöränsä peräkarrissa). Sen sijaan sain palkintoseremoniassa rullan vessapaperia parhaasta säästöstä (mikähän tämän ilmaisun suomennos lie neekään), seuraavalla kerralla saa pyyhkiä löysät housuista.

Työ

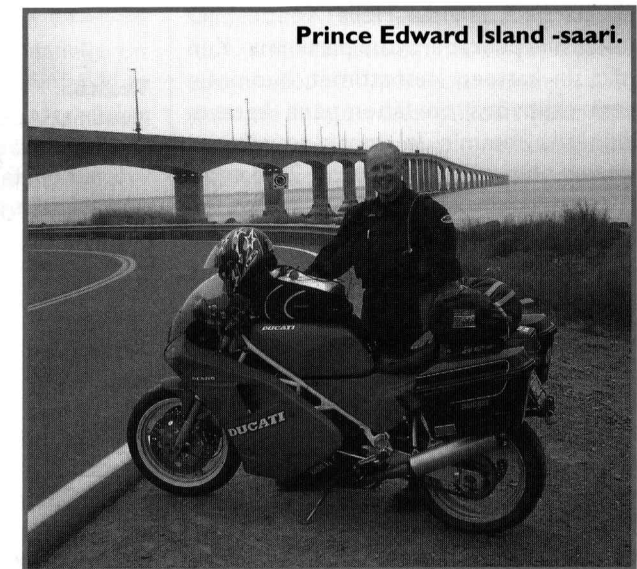
Maanantaina oli sitten työpäivä Spartanburgissa jossa meillä oli paperikoneen tela huollossa. Samalla yritin sopia vakuutusyhtiön tarkastajan kanssa tapaamisesta; ei onnistunut ennen seuraavaa etappia joka oli Savannah`ssa Georgian rannikolla. Toinen työhön liittyvä kohde: Metson ShoePress seminaari. Ei kun matkaan tiistaina 250 mailin päähän Savannah`aan, lämpöä on yli 30 astetta. Minulla oli koko päivä aikaa joten valitsin pienempiä teitä Etelä-Karoliinan maaseudun halki. Tie n:o 25 Greenville:stä Aiken:iin oli turhan suora, mutta muuta liikennettä ei juuri ollut eikä myöskään nopeuden valvontaa. Tie no 19 etelään New Ellenton:sta päättyi vartioituun katusulkuun; kartan mukaan siinä oli oikotie 125:lle mikä seuraa Savannah jokea etelään kohti Savannah:ia.

Konekivääriä valmius-asemissa pitelevä upean näköinen nainen selitti minulle ystävällisesti miten

pääsen ydinvoimalan ympäri tielle n:o 125. Tie n:o 125 oli kokemus sinänsä: Läpiajo sallittu, ei pysähtymisiä kuin hätätapauksessa, kaikilla sivuteillä oli lukitut portit pääsy kielletty kylteillä varustettuna, päälystetyt sivutiet olivat osittain villiintyneiden puiden ja ruohon valloittamina. Aavemainen tunnelma; mutta toisaalta olin yksin liikkeellä, muita ajoneuvoja ei näkynyt. Huomasin kyllä peuran raadot ja ruskeat läiskät asfaltin pinnassa; keskimäärin joka viidennellä maililla oli todisteita runsaasta villieläinkannasta. Onneksi en nähnyt yhtään elävää. En ollut käynyt Savannah`issa 20 vuoteen; hieno paikka melkein kuin lomalla olisi.

Paluu

Perjantai aamuna takaisin Greenvilleen viideltä; ilma oli muuttunut hieman, lämpöä oli n. 5 C ja kylmän ilman ajovarusteet odottivat 250 mailin päässä. Onneksi lämpeni parin tunnin päästä auringon nousussa. Greenvilleessä oli vakuutustarkastaja



odottamassa ja lupasi postittaa korjausarvion kotiin Maineeseen.

Kotimatka alkoi lauantai aamuna klo 6:30 ja sujui suunnitelmien mukaan. Moottoritietä ja myös Blue Ridge Park Way'tä 100 mailia; Blue Ridge on mutkatie Appalakkien vuorten huippuja seurailleen. Pysähdyin yöksi 720 mailin jälkeen Milfordissa Pensylvaaniassa ja sunnuntai iltapäivällä olin kotona. Ei tippaakaan vettä koko 3450 mailin aikana; sähköliivi oli tosin tarpeen aamupäivisin paluumatkalla.

Aftermath

Korjauslaskun määräksi tuli 3008 taalaa ja omavastuun jälkeen käteen jäi 2770 taalaa. Itse työt tekemällä arvion kustannuksiksi tulevan n. 1000 taalaa joten jää ylimääräistä asentaa Hella Xenon HID valoja niin peurat erottuu paremmin. Kun oikaisin katteen kannattimet, huomasin että etupyörä on lähempänä katetta kuin aikaisemmin. Ja onhan se; alkupe räinän ohjauspään kulma on 24 astetta ja nyt mittasin 23 astetta. 23 astetta on sama kulma kuin säädettyä 916/996 ohjauspään kulma rata-ajosennossa. Eli pyörä on paljon helpompi taittaa tiukan mutkaan. Ja näinhän se oli: 851 on tunnettu voimaa vaativasta käytöksestä rata-ajossa ja noilla Pohjois-Karoliinan vuoristo serpentiineillä pyörä tuntui ihmehen keveältä kääntää. Suoran tien vakavuuteen en huomannut mitään vaikutusta. En kuitenkaan suosittelen muutostyön tekemistä tällä menetelmällä; tarvitaan



Ei kovin motoristihenkistä, pyörät peräkärjessä.

täsmälleen sopiva vauhti ja täsmälleen sopivan painoinen peura jotta tulos olisi 23 astetta eikä vauriota etuhaarukkaan. Ducatin putkikehikko runko myös antoi periksi juuri sopivista kohdista; japanilaisella palkkirungolla lopputulos ei olisi ollut onnistunut.

Hannu Korhonen, jäsen n:o 456

Taustaa:

Muutin USA:han 1987. Kotipaikkana on ollut Madison Maine osavaltiossa viimeiset 19 vuotta. Kotona asuvaan perheeseen kuuluvat vaimo Leslie ja poika Tahvo 12v. Moottoripyörätallissa on 1991 Ducati 851 75.000 mailia kellosa (2005 asensin siihen 2001 996 koneen), 2001 KTM LC4 640, Leslien sivuvaunupyörä 1994 BMW R1100RS Hannigan Super Sport ja Tahvon 2003 Honda XR100R. Ensimmäinen Kontio reissu oli 1972 Ranuan Simojärvelle ja sitten 13 kertaa peräjälkeen ennen Amerikkaan muuttoa. Tällä vuosisadalla on tullut käytyä Nurmeksen ja Sallan Kontioissa. Missisippi -joen itäpuoli tullut koluttua konepyörällä aika tarkkaan; suuri länsi on vielä valloittamatta.

MATKA MAN -SAARELLE

Unelma oli elänyt sieltä 60 -luvun loppupuolelta. Man-saari TT-ajoneuvon oli jo silloin jotakin enemmän, kuin mikään muu TT-kilpailu. Ainoastaan Monza omalla tavallaan on jäänyt mieleen myös yhtä legendaarisena paikkana.

Manille oli siis aina tehnyt mieli, vähän niin kuin entisellä pojalla Pariisiin, vaan ei koskaan vakavissaan tullut matka-asiaan tartuttua. Edellisenä syksynä tunne alkoi kuitenkin elää tavallista voimakkaammin ja jonakin iltana tuli tehtyä "harjoituksena" ensimmäinen puolivakava matkasuunnitelma saarelle ja takaisin. Leikkasin ja liimasin suunnitelmaan pari nostalgista TT-kuvaa ja lähetin kaverilleni Esalle. Hänellä on samanlaiset taustat jo -70-luvulta kuin meikäläiselläkin ja kuume nousi sielläkin päässä välittömästi. Aloimme siis tosissamme tuumailla matkan aikatauluja, lippuvarauksia jne. Seurasin netistä Steam Packet Companyn sivuja marraskuulta asti ja näin, kuinka lautat täyttyivät kisojen aluspäivien varauksista koko ajan. Jouduimme vielä järjestelemään lomiamme ja muita aikatauluja niin, että vasta tammikuussa olimme aikatulusta niin varmoja, että voimme tehdä varauksen. Silloin oli lautalla enää yövuoroja myynnissä, joten otimme sellaisen.

Luottokortin käyttäminen tulevissa varauksissa aiheutti minulle ylimääräistä tuumittavaa, koska edellisenä kesänä

luottokorttini kopioitiin Kiinassa ja tyhjenettiin lähes sukuperintöjä myöten. Vaikka Luottokunta vahingon korvasikin, niin en vapaaehtoisesti halunnut uuden korttini tietoja maailmalle lähettää. Tuttu matkatoimisto vapauttikin meidät moisista murheista ja suoritti aikataulumme mukaan kaikki varaukset yhtä laskua vastaan. Olimme tyytyväisiä asioiden mutkattomasta hoitamisesta. Paketissa saapuivat kaikki lauttamatkat varausnumeroineen, voucherit hytteihin ja Man-saarella perhehotelliin. Kaikki toimi piirun tarkasti joka vaiheessa. Kymmenen pistettä vielä Matka-Jussille Seinäjoella.

Matkalle lähtö

Normaalit matkavarusteet sopivat hyvin Pannikan ja Esan Gold Wing 1800 laukuihin. Aluksi tärkeimmäksi varusteeksi suunnitellut pikkutakit ja tanssikengät tosin jätimme miettimisen jälkeen kokonaan pois kyydistä. Itse korvasin ne kuubalaisilla sikareilla, koska Manille pääsy viidenkymppien iässä vaatii yhden kunnan sikarin. Esa vielä tietysti Wingistin tinkimättömyydellä nosti vaikuttavin seremonioin Suomen lipun salkoon, ja siinä se hieman loppumatkasta rispaantuneenakin ylläpiti kansallistunnettamme matkan ajan.

Sää oli hieman epävakainen, kun koptihasta starttasimme vaimojemme pyyhkiessä kyyneltä poskeltaan. Matka Turkuun ajettiin ilman sen ihmeenpää kertomista. Turussa opiskeleva nuorimmaisemme Ilkka lidansa kanssa kävi vielä satamassa toivotta-

massa hyvät matkat ja niin painuimme laivan uumeniin. Ruumaan tulla jyttytti/kolisteli toki myös muita pyöriä ja erityisesti Harrikkamies, joka oli menossa vuotavalla 50-lukuisesta jalostetulla chopperilla Norjaan HD-kokoontumiseen ilman minkäänlaisia matkatavaroita, herätti meissä säälin sekais-ta kunnioitusta.

Koska seuraavan päivän ohjelmassa oli matkan tiukin siirtyä Tukholmasta Esbjergiin, eli noin 1000 kilometriä 11 tunnissa, niin hyvin vähin harrastuksin (muistaakseni yksi olut) painuimme pehkuihin ja nukuimme ihan kohtuullisen yön. Aamiaisen jälkeen painuimme heti ensimmäisten joukossa pyöriä irroittelemaan. Harrikkamiestä ei vielä näkynyt, mutta laivapojat olivat levittäneet kottikärryllisen sahanpurua HD: n alle ja silti öljyvana luikerteli lattialla.

Laivan visiirin noustua ylös laskimme me omamme, ajelimme laivasta ensimmäisten joukossa ulos ja käänsimme etupyörät etelän suuntaan. Aika oli koko ajan hieman tiukilla ja niinpä emme juuri muuta hommailleet, kuin tankkasimme ja söimme siinä samassa parit sämpylät ja taas takaisin ajohommiin. Ruotsin puolella ja vielä hiukan Tanskassakin sateli, mutta sen verran vähän, ettemme edes sadepukuja päällemme kiskoneet. Kun nauttii nimenomaan moottoripyörällä ajamisesta, niin myös tällaisesta ajopäivästä voi saada yllättävän paljon irti.

Malmössä olimme hyvissä ajoin iltapäivän alkupuolella ja kun siltatulleissakaan ei ollut jonoja, niin joutuisasti olimme läpi ja kiipeämässä Iso-Beltin sillankantta ensin ylöspäin ja sitten alas sukeltaen lopulta sillan päättävään tunneliin. Myös Kööpenhamina jätettiin sen enempää katselematta ja jatkomme Själlannista Fyn saaren läpi suoraan Jyllantiin. Iltapäivä alkoi kääntyä loppupuolelle ja onneksi myös määrän-päämme Esbjerg alkoi olla kohtuullisen

lähellä. Tuloaikamme kaupunkiin oli lopulta viiden maissa iltapäivällä ja se kielii kyllä siitä, että matkavauhtia olimme pitäneet hieman enemmän, kuin tien varren kylteissä suositeltiin.

Satamaan tullessa myös pienehkö motoristijoukko oli jonottamassa laivaan pääsyä. Varauksemme olivat kunnossa ja liityimme jonon jatkoksi. Mukana oli saksalainen joukko melko kirjavalla kalustolla, joitakin isäntämaan edustajia ja ruotsalaiset kaverukset. Aina tällaisessa joukossa on joku muita kiinnostavampi kohde ja tällä kertaa se oli tämä ruotsalainen parivaljakko. Toisella heistä oli tuliterä BMW R 1200 enskamalli täydellä laukkuvarustuksella ja kaikki muukin ajoasusta kypärään varmasti ensimmäistä kertaa päällä. Toisella Björnillä olikin sitten Hondan 400 twini jostakin 80-luvun alusta ja ilmeisesti vaimon isompi trolleylaukku toimitti tarakalla matkatavaravaraston virkaa. Ajoasuna vaaleanharmaa hieman kasvussa jälkeen jäänyt nahkapusakka, valkoinen kauluspaita, mustat nahkahousut 10 cm nilkan yläpuolelle ja kaiken kruununa mustat pikkukengät. Voi sanoa, että taas oppi jotakin elämästä ja elämisestä, koska niin tosissaan kaveri oli, että tämä ulkoinen habitus ei hänen harrastustaan tippakaan näyttänyt haittaavan.

Nyt olikin laivamatkaa edessä pidempään ja aikataulun mukaan seuraavassa määränpäässämme Harwichissa olisimme seuraavana aamuna klo 10.00. Tämä Esbjergin reitti on varmasti melko vähän käytetty väylä Englantiin. Siitä kertoo sekin, että laiva oli tällainen puoliksi rahtilaiva/matkustaja-alus. Meidän aikatauluihimme sopi kuitenkin parhaiten tämä reitti ja matkankin kannalta se osoittautui hyvin toimivaksi.

Kun pyörät oli taas köytetty kiinni, niin touhusimme hyttiin ja sitten suihkun jälkeen katselemaan laivan illallistiloja. Ne olivatkin



Allekirjoittanut Esbjerg-Harwich lautan jonossa. Ruotsalaisen Honda-kuskin trolley näkyy edessä.

pakoputken päässä lähti tämä tosi harrastaja kiihdyttämään edellämme satamasta. Colchesterissä tiemme kuitenkin erkanivat, koska me käännyimme etelään kohti Lontoota ja muu pyöräjoukko pohjoiseen Ipswichin tielle.

Tosi kummalliselta tuntui ajella vasemmalla kaistalla ja ohitella oikealta. Moottoritiellä (A-12) siihen kuitenkin alkoi tottua ja

varsin hienot, tosin kooltaan huomattavasti vähäisemmät, kuin autolautoilla. Nautimme illallistemme oikein viineineen kaikessa rauhassa "ala carte" ja voi sanoa, että se veti vertoja courmet -ravintoloille.

Lontooseen

Aamun koittaessa kiirettä ei ollut ja saimme tutkailla lähestyvää Englannin rannikkoa rauhassa aamiaisen jälkeen hyvän aikaa. Esa kyseli minulta Lontoon elämästä, kun olin siellä pari kertaa käynyt, toisella kertaa jopa parin viikon kielikursseilla. Kertoilin mitä muistin Big Benistä, Piccadilly Circuksesta ja fish&shipeistä. Hetken siinä tuumailtuamme päätimme, että muutamme reittiämme pienellä koukkauksella eteläisemmälle reitille, ja käymme totuttautumassa meille outoon vasemmanpuoleiseen liikenteeseen Lontoon keskustassa.

Tavarat sitten vaan hytistä laukkuihin ja pyöriille odottamaan, koska laiva tömäh-tää laituriiin. Ajelimme ruumasta ulos em. ruotsalaisen Hondamiehen jäljessä ja kuuntelin jotenkin -70 -luvulta tutun tuntuisin miettein kaverin twinin papatusta. Lievän sinertävän savuvanan kieppuessa toisen

kun Lontoon keskustan viittoja alkoi olla tiheämmässä tien varrella, niin mielestämme jo homman osasimme. Lontoon keskustaan suunnistaminen ei sitten ollutkaan aivan yksinkertaista. Lämpötila alkoi olla lähellä 30 C astetta ja Coretex ei ideansa mukaisesti tuntunut juurikaan kosteutta päästävän lävitseen, vaan se selvästi valui kaikki ajosaappaisiin, jotka olivat aivan litimäret. Kun se Lontoon keskustakin on aikalailla määrittelemättömämpi alue, kuin esim. Seinäjoen keskusta, niin välillä tuntui, että kierrämme kehää Piccadilly Circuksen ympärillä, mutta sitä emme etsiskelyistämme huolimatta meinanneet millään löytää. Esakin ihmetteli jo selvästi harmistuneena, kun seisoiimme liikennevaloissa vierekkäin, että on se kumma, ettet sinä nyt sinne osaa, kun olet täällä ollut kielikursillakin. Lopulta tupsahdimme kuitenkin tähän etsimäämme sirkukseen ja paremman puutteessa pysäköimme pyörämme jalankulkijoiden riesaksi kävelyalueelle.

Suuntana Heysham

Pienen hengähdyspaussin aikana kuvautimme itseämme turisteilla ja soitimme vaimoil-

le, että "arvaas missä ollaan". Tuhlattavaksi ei aikaa kuitenkaan ollut, kun yölautalle Heyshamiin oli mieli ja varaukset tehtynä. Otimme suunnan M1 –moottoritietä kohti. Pari melkoista hasardia muistan tehneeni liikenteessä vielä Lontoosta lähtiessä, mutta onneksi britit olivat minua taitavampia ja pystyivät väistämään. Usein puhutaan Saksan moottoriteistä ja niiden automaattista, mutta vastaavaa liikennemäärää, kuin iltapäivällä M1:llä olen kokenut ainoastaan Chigagossa joskus ajellessani. Rekkoja tuntui olevan liikennekaluista 70 prosenttia.

varsinaiseen etappiimme Heyshamiin vielä kolmisenkymmentä kilometriä ja hiljakseen ilman kiirettä ajelimme sinne. Laivan lähtöön meillä oli vielä pari tuntia aikaa ja sen nuokuimme pienen terminaalin tuoleissa. Lautaan ajaessa, ruumaan oli viritelty pilttuut pyörien kiinnittämistä varten. Koska Esan Wingi puolen auton kokoisena ei sopinut pilttuisiin, niin pääsimme ajamaan meille erikseen osoitettuun tilaan lautan keulaan.

Saarella sitten myöhemmin huomasimme, että Gold Wing, eikä myöskään Pan European eivät kuuluneet yleisempään kalustoon n. 12 000 moottoripyörän joukossa. Itse asiassa koko valtavan moottoripyörämäärän joukossa en kahden päivän aikana nähnyt ainoatakaan Gold Wingiä. Myös GoreTeximme kuuluivat selvään vähemmistöön motoristien ajoasuissa.

Pyhää maata

Kun lautta lähti, niin otimme suoran suunnan matkustajatiloihin löytääksemme kohtuullisen nukkumapaikan kolmen tunnin matkan ajaksi. Se löytyikin ravintolan pehmustetuilta penkeiltä ja saimme varsin hyvät yöunet

lyhyen matkan aikana. Kun sitten viiden maissa rantauduimme Man-saarelle, niin teki mieli tehdä "Burt Munrot", kun hän elokuvassa "World fastest Indian" suuteli maata Bonnewillen suolatasangolla todeten sen olevan pyhää maata. Ainakin minulle Mansaari on aina ollut yhtä kuin Man-TT ja nyt perille tultua voi puhua jopa jonkinlaisesta tunnelatauksesta.

Punainen aurinko nousi palmupensaasta Atlantin rannalla ja me lähdimme kiertämään rataa ympäri, kun muutakaan järkevää tekemistä emme siihen hätään aamulla

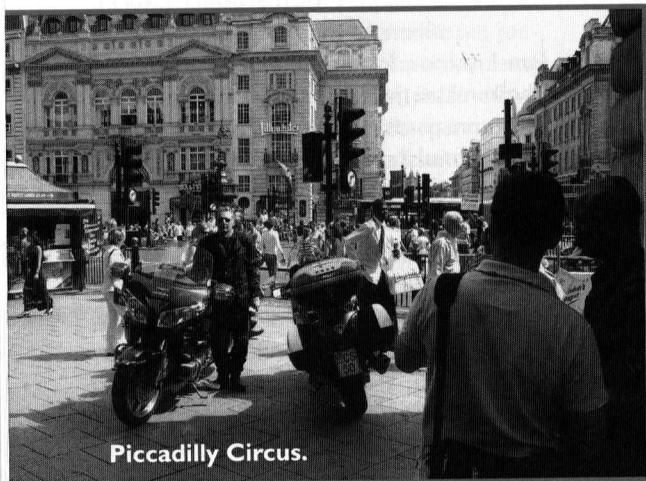
keksineet. Ihailimme Manin upeaa luontoa ja minä etsin näköhavaintoja niistä kuuluisista Man-saaren hännättömistä kissoista, joista biologianopettajamme oli meille koulussa kertonut. Esa ei ollut niistä koskaan kuullutkaan, jonka seikan minä laitoin hänen biologianopettajansa piikkiin suurena miinuksena.

Kissoja emme nähneet, mutta kun olimme radan pohjoisimmassa osassa kellon ollessa jo lähempänä seitsemää aamulla, niin pelästyimme lähes pysäytyskuntoon, kun kurvin takaa tuli "väärää puolta" siis meidän vasenta kaistaamme tonninen Suzuki noin kahtasataa. Kuski oli valmistautunut mahdollisiin esteisiin kurveja oikoessaan ja taitavasti väisti meidät. Tyttö, joka keikkui Suzukin takapenkillä tuntui myös olevan elementissään. Näitä reikäpäitä alkoi sitten tulla yhä tiheämpään vastaan, ajoimme nimittäin kilpailusuuntaan nähden "väärinpäin". Oli kuitenkin normaali liikenneaika, joten muutakin liikennettä kadulla oli. Nauttiessamme sitten aamiaista pienessä kodikkaassa kuppilassa kuuntelimme, kun ambulanssi kiiti ohi kohti tulosuuntaamme. Ei tarvinnut paljon arvailla mitä oli tapahtunut.

Palattuamme Douglassiin etsimme ensi töiksemme majoituksemme. Meillä oli varaus perhehotelliin ja saimmekin tavaramme jo sisään vaikka kello oli vasta kymmenen maissa. Suihkun ja vaatteiden vaihdon jälkeen tuntui tosi hienolta astella kaupungille t-paidassa ja kesähousuissa ja jättää hikiset ajokampeet huoneeseen.

Yläkuva: Kaarteen Hospital -viitta oli jollekin kuskille liiankin todellinen osoite.
Alakuva: Pyöriä kaikki kadunvarret täynnä. Esa katselee.

Meillä oli hyvin aikaa valmistautua seuraamaan päivän Super Stock-luokan ja sivuvaunujen kilpailua. Etsimme mahdollisimman hyvän paikan varikon jälkeen laskeutuvan suoran taittuessa yli 90-asteen kurviksi. Paikalla oli kuin sattumalta myös BUB, mutta se tuskin paikan valintaamme vaikutti. Ilma pysyi hienona ja lämpö oli noin kolmessakymmenessä. Juttelimme vanhemman englantilaisen herran kanssa melko pitkään kisoja katsellessamme ja hän kertoi käyneensä paikalla jokaisena kesänä jo 30 vuotta. Tämän uskomattoman motoristitunnelman vuoksi ei täältä voi olla pois, kertoi hän. Saman tunnelman aistimme mekin jo lyhyen käyntimme aikana.



Piccadilly Circus.

Osittain liikenteen määrä selittyi, kun pääsimme Silverstonen paikkeille. Sattui nimittäin olemaan FI –sunnuntai ja me hölmöt emme sitä olleet etukäteen noteeranneet. Tässä olisi tullut käytyä katsomassa F-ykköset samalla. Nyt sen asian korjaaminen oli kuitenkin myöhäistä, koska oli jo iltapäivä ja kisat loppumassa.

Ajelumme jatkui tankkaustaukojen ryydittämänä kohti Lancasteria. Illalla kahdeksan maissa olimme tässä pikkukaupungissa ja kävimme jo varaamassa hotellin paluuiltamme varten. Lancasterista oli



Komeata oli katsella ja kuunnella, kun kiviaitojen välissä kuskit kurvista irtauduttuaan vetivät ajoasentonsa suppuun ja antoivat laulun raikua. Man-saarella kilpailujen lähtö ja maali ovat hautausmaan vieressä. Symboliikka on tältä osin liiankin todellista. Päivän kilpailuissa ei yhden sivuvaunu –parin loukkaantumista lukuun ottamatta onneksi kuitenkaan tapahtunut mitään vakavampaa. Seurasimme kilpailuja useammassa eri paikassa. Lippuja kilpailuihin ei ole, vaan saarella kaikki kilpailuihin liittyvä on ilmaista. Ainoastaan erityiskatsomoihin, jotka oli perustettu parhaille katselupaikoille oli pienehkö pääsymaksu. Tämä olikin tarpeen vuoksi, että ne eivät täyttyneet aivan tupaten täyteen.

Saaren iltaelämä on oma juttunsa. Pubeja on tietysti tarpeeksi asti ja osassa niistä on myös elävää musiikkia. Parkkeerasimme itsemme yhteen tällaiseen. Paikka oli täynnä motoristeja. Se, että paikalla ei ollut oikeastaan ollenkaan naisia, ei tuntunut ketään häiritsevän. Kolmen vanhemman herrasmiehen pumppu soitti 50-60-luvun rokkia kahdella kitaralla ja pystybassolla. Karheaääninen solisti kruunasi tunnelman ja voi sanoa, että siellä olisi voinut olla läpi yön. Se oli sikarin arvoinen ilta. Täysillä leirintäalueilla emme käyneet, mutta voi kuvitella, että



Lähdön jälkeinen kurvi. Tästä asento kiinni ja kaasua auki, runsaat 60 km kapeata kylätietä edessä.

niiden tunnelma ei ainakaan jäänyt jälkeen kaupungilla tavoittamastamme.

Aamulla perhehotellimme amerikkalaisperäinen isäntä oli kattanut meille aamiaiseksi pilkun tarkasti herkut, jotka olimme etukäteen omalla kaavakkeellaan varanneet. Ne piti tosiaan netissä varata ja toteutus oli tarkalleen varauksen mukainen. Toki herkullista kaikki.

Paikan omistaja kertoi tulleensa saarelle USA:sta "for tax-reasons", kuten hän sanoi. Man -saarelle voi muuttaa hänen kertomansa mukaan, jos ostaa saarelta tietystä arvosta kiinteää omaisuutta, kuten esim. talon.

Koska Esa oli epäillyt ja suorastaan nauruskellutkin jutuilleni Man-saaren hännättömistä kissoista, niin vahvistin tietoni asiasta kysymällä sitä isännältämme. Hän saattoi Esan epäilyt häpeään kertomalla kissojen olevan nykyisin suojeltuja harvinaisuutensa vuoksi ja niiden olevan osa saaren arvokasta identiteettiä. Kissat ovat hieman suomalaisen ilveksen kaltaisia, koska niillä on voimakkaat takajalat ja lyhyehköt etujalat. Isäntämme mukaan ne kulkevat loikkimalla, kuin jänikset. Olin tältäkin osin ylpeä oman kouluni korkeasta opetustasosta.

Koska oli välipäivä kisojen osalta, niin lähdimme taas kiertelemään rataa ja tutustumaan saaren pohjoisosiin. Vaikka ei ollutkaan kysymys Mad Sundaysta, jolloin rata on suljettu liikenteeltä ja voi lähteä kokeilemaan omia rajojaan, niin silti tunsimme

olevamme kuin keilaradalla pyörimme. Molemmin puolin suhahteli nahkapukupoikia ohisen minkä ehti. Vastaa saattoi tulla kurvissa henkilöauto tai dumpperi, mutta se ei poikia vauhdista päätellen huollettanut. Tuumimmekin, että seuraavalla kerralla olemme saarella myös Mad Sundayn aikaan ja varaamme eväät mukaan katsoaksemme näytelmää esim. Kirk Michaelin kylässä, jossa katu kulkee kivitalojen ja aitojen välissä.



Tungosta paluulautalle.

Paluu arkeen

Kaikki päättyy aikanaan ja mekin laittauduimme ajoissa Douglassin satamaan jonnottamaan varaamallemme laivalle. Pyöriä kertyi taas koko laivalasti. Oikeastaan muita matkustajia ei näissä laivoissa kisojen aikana näyttänyt kulkevan, kuin motoristeja. Merimatka meni nopeasti ja rantauduimme Heyshamiin alkuillasta. Tästä ajelimme menomatalla varaamaamme hotelliin Lancasteriin. Se sattuikin olemaan matkan hienoin yöpymispaikka. Aitoenglantilainen hotelli valloitti tunnelmallaan ja upealla aamiaisellaan. Tweed –kuosisten vieraiden joukossa toki tunsimme olemme hieman eri planeetalta.

Lähdettyämme alaspäin emme enää halunneet sekoilla Lontoon keskustassa vaan menimme kehätietä ohi. Kehätie Lontoon ympärillä on melkoinen liikenneväylä. Laskin Heathrown kohdalla samaan suuntaan enimmillään 10 kaistaa. Näillä teillä matka joutui. Olimme suunnitelleet, että ajamme Brightonin ja sitten rantaväylää Doverin satamaan. Se osoittautui siinä mielessä han-

kalaksi ratkaisuksi, että rantaväylä on lähes yhtämittaista rantabulevardia ja liikenne kulki siellä hitaimmillaan 10-50 kilometriä tunnissa. Aikataulumme Doverin lautalle alkoi olla tiukalla ennen, kuin satamakaupunki alkoi lähestyä. Doverin satama on sinänsä melkoinen logistinen keskus. Tuntui, että ajoimme satama-alueella ainakin parikymmentä kilometriä ennen, kuin oikea lauttaterminaali tuli eteen. Iltarasteilta peräisin oleva suunnistustaitoni ei tuntunut toimivan näin suurisuuntaisessa miljöössä ja luotin täällä täysin Esan vaistoon tai sitten puhtaaseen onneen osua oikeaan paikkaan. Varausnumerojemme perusteella saimme jonotusliput laivaan ja jonotuskaistamme numerokin oli jotakin 170 paikkeilla. Suomen terminaaleissa, joissa kaistoja on 5-10 on homma huomattavasti selkeämpää.

Ranskaan ja kotiinpäin

Doverista Ranskan Calaisiin ei ole kuin n. kolmen tunnin merimatka ja sen päätteeksi olimme alkuillasta perillä. Löysimme sopivan hotellin läheltä satamaa ja parkkeerasimme pyörät Sveitsin rekisterissä olevan Electra Gliden viereen. Aamulla, kun olimme pakkaamassa pyöriämme tuli kaveri katsele-

maan puuhiamme. Hän oli tulossa samaisesta Norjan Harrikka-kokoontumisesta, mihin alkumatkan Harrikka-primitiivikin oli menossa. Pitkään Esan GoldWingia tarkasteltuaan hän tunnusti tietävänsä, että se on laadullisesti ja ominaisuuksiltaan edellä hänen pyöräänsä, mutta siitä puuttuu ideologia. Arvostin kovasti hänen mielipidettään, vaikka hän ei Pan Europeani edes vilkaissut. Hyvät matkat toivotettiin molemmin puolin ja me starttasimme kohti pohjoista.

Belgia ja Hollanti menivät ilman sen suurempia ihmettelyjä. Ajoimme moottoriteitä, koska aikabudjettimme alkoi olla loppupuolella. Saksassa Bremenin paikkeilla aloimme etsiskellä sopivaa yösiijaa. Olin toukokuussa työmatkalla yöpynyt Bad Zwischenahn nimisessä pikkukaupungissa lähellä Hampuria. Muistin sen olleen erityisen kaunis paikka ja niinpä kurvasimme sinne, kun se sattui sopivasti reitille. Pienen etsiskelyn jälkeen majoituimme erääseen kylpylään aivan uusiin huoneisiin. Yhden hengen huoneen hinta oli 40 euroa sisältäen aamiaisen.

Kesäkuun alussa kukkivat Rhodorendronit parhaillaan ja koko kaupunki oli kuin vahtokaramelli niiden peitossa. Nautittuamme saksalaisen kevyen porsasillallisen hapankaaleineen ja oluineen, kulutimme iltamme miehille epätyypilliseen tapaan ihaillemalla toinen toistaan upeampia puutarhoja, joissa Rhodot suorastaan rehottivat. Vasta myöhemmin kartutin tietojani sillä, että kaupungissa on mm. Euroopan Rhodotutkimuskeskus. Kotiin päästyämme hankin omaan puutarhaamme välittömästi neljä Rhodorendronia, jotka kasvavatkin tällä hetkellä komeasti. Olen samalla oppinut ymmärtämään jotakin tästä Rhodo-harrastuksesta. Niihin kukkiin voi todella hurahtaa. Niissä on vähän suurempi ajatus, kuten siinä Sveitsin kaverin Harrikassa.

Järkytys Ruotsissa

Ajo Hampurin ja Lyypekin kautta Puttgardeniin meni yhdessä hurauksessa. Samoin Tanskassa Kööpenhaminan kautta Malmöseen, josta suuntasimme vaihtelun vuoksi rantareittiä Tukholmaa kohti. Kalmarin kohdalla, kun aloimme taas olla yösiijan tarpeessa sattui mieliämme järkyttänyt tapaus. Kalmarissa oli menossa jokin tosi suuri nuorison happening. Monen näköistä joukkoa oli paikat pullollaan ja tiet täynnä. Bussipysäkillä oli myös muuan joukkue pysähtynyt erilaisia tarpeitaan varten. Toiset kaatoivat yläpäästä juomaa sisään ja toiset päästivät käytettyä ulos. Kun saavuimme pysäkin kohdalle pudotti muuan jokaisen äidin toiveväyn alku housunsa alas ja pyllisti pienelle seurueellemme. Koska tiesimme, että kyseessä on ikimuistoinen, tosin naisten enemmän käyttämä häväisy ilmaus, olimme äärettömän loukkaantuneita naapurimaan epäystävällisyydestä meitä kohtaan. Ajoimme varmuuden vuoksi Norköpingiin asti ja majoituttuamme Scandig-hotelliin keskustelimme asiasta vielä vakavaan sävyyn pitkän tovin.

Matkan viimeiset taipalet olivat edessä ja hissukseen ajelimme iltalautalle Tukholmaan. Kävimme vielä kuvaamassa itseämme ja pyöriämme kuninkaanlinnalla ja siitä vaan laivaan. Aamu toi tutun Turun kaupungin eteemme ja siitä ei enää ollutkaan, kuin pieni siirto Etelä-Pohjanmaalle. Wingin lippu laskettiin klo 14.00.

Kaikkiaan reissussa meni kymmenen päivää ja kilometrejä kertyi viitisen tuhatta. Mitään varsinaisia ongelmia matkalla ei ollut ja parasta oli erään nuoruuden unelman toteutuminen. Mutta Man-saaren tunnelma täytyy kokea vielä uudestaan.

Antti Tukeva

69 SHOP HINNASTO

KONTIO 2008 T-PAITA.....	12,00 €	Koot: L - XXXL
POOLOPAITA	24,00 €	/Hajakokoja
MP 69 T-PAITA	12,00 €	/Hajakokoja
FLEECE-LIIVI	29,90 €	/mp69 logo rinnassa
KUKSA, ISO	20,00 €	Käsin tehtyjä !
KUKSA, PIENI	10,00 €	Käsin tehtyjä !
BUFFI / OHUT	13,00 €	
TALVIBUFFI	19,90 €	
MOTORISTIKANSIO	5,50 €	
KANGASMERKKI	3,50 €	
LINSSITARRA	2,00 €	
ISO TARRA	1,00 €	
PIENI TARRA	0,50 €	
PYÖRÄMERKKI	25,00 €	/TILAUKSESTA
AJOHANSKASSA	11,00 €	
PERUSLAATTA	8,50 €	
KONTIOSTARA-LAATTA	13,00 €	
VUOSILAATAT	3,00 €	
AVAINNAUHA	5,00 €	

TARJOUKSIA

POSTIKORTTI	ennen	1,00 €	NYT	0,50 €
RINTANEULA	ennen	6,00 €	NYT	3,00 €
SOLMIONEULA	ennen	9,00 €	NYT	5,00 €
AVAINPERÄLASKIN	ennen	6,50 €	NYT	2,00 €

PUISET KOOTTAVAT MOOTTORIPYÖRÄT: NYT KAIKKI MALLIT 10,00 €

CLASSIC	ennen	25,00 €
ROADRACE, SUPERBIKE	ennen	20,00 €
CUSTOM, MOTOCROSS	ennen	15,00 €

Soita ja tilaa! →

Kerhotavaravastaava:
Hannu Sarén
Puh: 040 708 9638
Email: shop@mp69.fi