

POIKKEUSTILANNE VAIKUTTAA KERHON TOIMINTAAN

listasimme

motoristien

tulevaisuuden

signaalit

MOTORISTI

Moottoripyöräkerho 69 ry.

50. vuosikerta huhtikuu 2020

Tiedote koronavirusepidemian vaikutuksista MP69:n vuosikokoukseen ja tapahtumiin

Koronavirusepidemian hillitsemisen vuoksi Suomessa on annettu rajoituksia yleisötapahtumien järjestämiseen. Yleisesti ottaen ihmisten liikkumista ja kanssakäymistä on rajoitettava taudin leviämisen hidastamiseksi. Tämä on tärkeää myös MP69:n kannalta, koska jäsenistöstä suuri osa kuuluu riskiryhmään saada vakavampi henkeäuhkaava tautimuoto.

Ensimmäinen haaste on vuosikokouksen järjestäminen, koska näinä aikoina epidemia on vielä voimakkaasti pahenevassa vaiheessa. MP69:n hallitus on selvittänyt parhaita ratkaisua tilanteesta selviämiseksi. Tärkein tavoite on, että voisimme välttää jäsenen sairastumisen kerhon toimintaan osallistumisen seurauksena.

Yksi keino pitää vuosikokous ja välttää tartuntariski olisi tarjota osallistujille etäyhteysmahdollisuus kokoukseen. Valitettavasti yhdistyslain mukaan yhdistyksen säännöissä on oltava kirjattu etäyhteysmahdollisuus ja sen ehdot. Koska meidän säännöissä ei puhuta etäosallistumisesta mitään, emme voi lain mukaan pitää vuosikokouksessa etäyhteysmahdollisuutta.

Toinen keino pienentää tartuntariskiä on siirtää kokousta myöhempään, turvallisempaan ajankohtaan. Siinäkin tulee lakipykälät vastaan: yhdistyslain mukaan kokous tulee pitää yhdistyksen säännöissä määrättyinä aikoina. Meidän säännöissämme vuosikokous tulee pitää huhtikuun loppuun mennessä.

MP69:n hallitus ehdottaa, että toimimme seuraavasti (kopioitu MotOrg ry:n teetämän lakitekniikan konsultaation perusteella tehdystä suunnitelmasta):

Yhdistyksen kokous kutsutaan koolle sääntömääräisenä aikana, mutta kaikki yhdistyksen kokouksen asiat päätetään kokouksessa siirtää jatkokokoukseen. Käytännössä siis riittää, että kokoukseen tulee paikalle vain puheenjohtaja ja sihteeri ja kaikki esityslistan kohdat päätetään siirtää jatkokokoukseen ja lisäksi kokous päättää, että päätetäänkö kokouksessa suoraan jatkokokouksen ajankohta vai velvoite-taanko hallitus kutsumaan jatkokokous koolle myöhemmin päätettävänä ajankohtana.

Tässä sääntömääräisessä kokouksessa **ei siis tulla päättämään mistään varsinaisista kokousasioista** vaan sääntömääräinen kokous päättää vain kokousasioiden siirtämisestä jatkokokoukseen ja jatkokokouksen järjestämisestä. Jatkokokous on käytännössä ylimääräinen yhdistyksen kokous ja sitä koskee ylimääräistä yhdistyksen kokousta määrittävät säännöt, mutta teknisesti jatkokokous on varsinaisen kokouksen jatkoa - ei ylimääräinen kokous.

Kerhon järjestämät kurssit ja tapahtumat kuten Kontioralli pyritään järjestämään, mikäli senhetkiset viranomaismääräykset ne sallivat. Muutoksista tiedotetaan kerhon internetsivuilla www.mp69.fi sekä kerhon Facebook-ryhmässä.

MP69:n hallitus



Moottoripyöräkerho 69 ry:n säntömääräinen vuosikokous

**Kokous on lauantaina 18.4.2019 kello 12.00
osoitteessa Juupavaarantie 290, Lyly.
Huom! Älkää tulko paikalle.**

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY VUOSIKOKOUKSEN ESITYSLISTA

Aika: 18.4.2020

Paikka: Peltola, Juupavaarantie 290,
35530 LYLÄ

1. Kokouksen aloitus

Kerhon puheenjohtaja Laura Liimatta
avaa kokouksen

2. Kokouksen järjestäytyminen

Valitaan kokoukselle puheenjohtaja,
pöytäkirjanpitäjä, kaksi pöytäkirja tar-
kastajaa ja kaksi äänenlaskijaa

**3. Kokouksen laillisuus ja päätösvaltai-
suus**

Todetaan. Kokous on laillinen, mikäli
kokouskutsu on julkaistu kerholehti
Motoristissa vähintään kaksi viikkoa
ennen kokousta.

4. Esityslistan hyväksyminen

Katsotaan esityslista

5. Ilmoitusasiat

Käsitellään mahdolliset ilmoitusasiat

6. Kauden 2019 toimintakertomuksen,
tilinpäätöksen ja tilintarkastajan/toi-
minnantarkastajan lausunnon hyväksy-
minen

Käsitellään kauden 2019 toimintaker-
tomus, tilinpäätös ja tilintarkastajien
lausunto ja päätetään niiden hyväksy-
misestä

7. Tili- ja vastuuvapauden myöntäminen
Päätetään tili- ja vastuuvapauden
myöntämisestä hallitukselle kauden
2019 tileistä tilintarkastajan/toiminnan-
tarkastajan lausunnon perusteella, tai
muista toimenpiteistä, joihin lausunto
antaa aihetta

8. Puheenjohtajan ja hallituksen jäsen-
ten vaali

Valitaan kerholle puheenjohtaja sekä
hallitus, johon kuuluu 7-10 jäsentä

9. Tilintarkastajien/toiminnantarkastaji-
en ja heidän varamiesten vaali

Valitaan tilintarkastajat/toiminnantar-
kastajat ja heille varamiehet

10. Kerhon jäsenmaksu vuodelle 2021
Päätetään kerhon jäsenmaksu vuodelle
2021

11. Kunniajäsenien kutsuminen
Kutsutaan kerhon kunniajäseniksi halli-
tuksen ehdottamat jäsenet

12. Kontiokarhujen jakoperusteet ja
kutsuvieraat

Päätetään, millä perusteella Kontio-
karhut jaetaan sekä kutsuvieraslistan
perusteista

13. Kauden 2020 toimintasuunnitelman
ja talousarvion hyväksyminen
Päätetään vuoden 2020 toimintasuun-
nitelmasta ja talousarviosta

14. Muut mahdolliset asiat
Käsitellään muut esille tulevat asiat,
jotka kokous haluaa ottaa käsiteltäväk-
seen

15. Kokouksen päättäminen
Kokouksen puheenjohtaja päättää
kokouksen

Varoitusmerkkejä pientareella, mutta tie vain jatkuu



PÄÄKIRJOITUS: MINJA MARJOMAA

Elämme sangen outoja aikoja. Kolmatta viikkoa lähes eristäytyneenä kotiini koen eläväni Sofia Coppolan elokuvaa, siis sitä *Lost in Translation*ä, jossa Scarlett Johansson kokee olevansa jotenkin kaiken ulkopuolella. Itse olen ollut tällaisessa oudossa tilanteessa aiemminkin, joten tiedän ettei tämä ole pysyvä tila. Tie voi näyttää hetken haastavalta, mutta se ei tarkoita että matka pitäisi lopettaa kesken.

Tällä, horisontin maisemia haeskelevalla, asenteella on koottu myös tämänkertainen *Motoristi*, johon on poikkeussyistä koottu myös hieman enemmän hallituksen tiedotusta koskien tapahtumia ja tapaamisia. Puheenjohtaja Lauran palsta avaa hyvin ajatuksia motorismiin, yhteisöllisyyteen ja nykytilanteeseen, linkittäen pohdintansa lehden tulevaisuus-teemaan.

Pitempi juttumme liittyy samojen ajatusten saattamana, näin vuosikymmenen vaihdoksen innoittamana, motoristien tulevaisuuteen: haasteisiin ja mahdollisuuksiin, tietoon ja perusteluihin pohdintoihin. Jutun keräämisen keskiössä olette olleet myös te, hyvä jäsenistö, jota on vieokkaasti jututettu eri keinoin muuttamat viime kuukaudet siinä toivossa, että

saaisimme piirrettyä hahmotelmaa kysymyksiin 'Miltä näyttää motoristien tulevaisuus? Mitkä asiat ovat mahdollisia, mitkä hyvin epätodennäköisiä?'

Pyysimme myös Jarmoa avaamaan kesäkuussa voimaan tulevia tieliikennelain muutoksia, jotka ovat olleet kiivaan keskustelun keskiössä jo tovin. Toivomme, että näiden kansien välistä löytyvä yhteenvedo selkeyttää pykälien sisältöä.

Ja, jotta tämänkertainen painoksemme ei muuttuisi liian raskaaksi, halusimme kääntää katseenne hetkeksi myös tulevaisuuden retkiin, sekä avata yhden jäsenemme pyörähistoriaa. Uskomme, että motoristeja löytyy matkoilta myös tulevana kesänä, joten pyysimmekin *Satulapummi*ä avaamaan hieman laivamatkustamisen saloja – antamaan käytännön ohjeita siihen, kuinka selvittää kovassakin aallokossa. Vuoden alussa alkaneen *MyBike*-juttusarjan tämänkertaiseen valokeilaan pääsee Antti Urrila, jonka pyörähistoriikki kattaa useamman vuosikymmenen, sekä yhden erityisen pyörän.

Toivottavasti tämä käsissänne oleva kiiltokantinen tarjoaakin teille hieman eväitä erikoiseen tilanteeseen: hieman muistoja, vähän pohdittavaa ja paljon intoa tulevaa kohden. Muistakaa siis yleisten turvallisuusohjeiden lisäksi pitää itsestänne ja ympäristöstänne huolta: tehkää suunnitelmia tulevaisuuteen, puuhatkaa pientä vaikkapa pyörän parissa, kokeilkaa millä kaikella voi kuntoilla kotona. Pitämällä itsenne tulevaisuuteen uskovina saatatte löytää itsenne piakkoin vaikka kuinka jännittävältä, uusilta reiteiltä.

Kuten aina, turvallisia kilometrejä
Minja

Motoristi 1/2020



- 2 Tiedote koronavirusepidemian vaikutuksista MP69:n vuosikokoukseen ja tapahtumiin
- 3 Vuosikokouskutsu
- 6 Puheenjohtajan palsta
- 8 Strategia
- 9 Hallitushaku
- 10 Kiitos Tyrvää 2020!
- 12 MYBIKE: Kolmekymmentä ja edelleen tallissa
- 14 Motoristien tulevat maisemat - Mad Maxia vai liikenteettömiä verkostoja?
- 18 Uusi tieliikennelaki tulee voimaan 1.6.2020
- 21 Motoristin (laiva)matkassa
- 27 Sinusta uusi päätoimittaja?

Seuraa kerhon tiedotusta koskien poikkeustilanteen vaikutusta verkkosivuilla www.mp69.fi tai kerhon Facebook-ryhmässä.

Motoristi on Moottoripyöräkerho 69 r.y:n neljästi vuodessa ilmestyvä kerholehti. Nelivärinen, A4-kokoinen lehti jaetaan yli 2 000 osoitteeseen kerhon jäsenille ja yhteistyökumppaneille.

Motoristi ottaa mielellään vastaan lukijoiden lähettämää materiaalia. Toimituksella on kuitenkin oikeus m(u)okata sille lähetettyä materiaalia.

Päätoimittaja:
Minja Marjomaa, motoristi@mp69.fi
Oikoluku: Maija Pispala
Taitto: Selina Kustula TMI, selina.kustula@gmail.com
Osoitteenmuutokset:
jarmo.iivari@mp69.fi

Kannen kuva: Juha Räsänen
Kuva vieressä: Satulapummi



Yhteinen taival

– ajatuksia moottoripyöräilyn
sosiaalisesta puolesta

PUHEENJOHTAJAN PALSTA:
LAURA LIIMATTA
KUVA:
JARMO IIVARI

Vuosi 2020 alkoi 69-mielessä hyvällä sykkeellä: MP69:n kouluttajasymposiumin uusi kurssimarkkinointimenetelmä tuotti nopeasti hedelmää, Kontioralli 2020 nuijittiin ylimääräisessä kokouksessa poikkeuksellisesti kaikille avoimeksi, MP-messuilla porukkaamme liittyi monta uutta innokasta motoristia, puhumattakaan siitä, että monella eteläsuomalaisella ei ajokausi päässyt tällaisena vähälumisena talvena edes loppumaan ennen kuin uusi jo alkoi. Vauhti toivottavasti kiihtyy entisestään ja toivon mukaan tulevassa vuosikokouksessa on mukana paljon jäsenistöä ja erityisesti uutta väkevää verta MP69:n hallitukseen tekemään kerholle tulevaisuutta.

Tässä lehdessä pohditaan motoristien tulevaisuutta. Yleisesti ympäristönsuojeluasiat sekä ajoneuvojen tekniikan muutokset kuten älyliikenteen sovellukset taitavat olla tämän hetken kuumimpia aiheita, jotka omilta osiltaan vaikuttavat sekä hyvässä että pahassa tulevaisuuden moottoripyöräharrastukseen. Pahimpia skenaarioita voisivat olla polttomoottorien alasajo ja ajoneuvojen äärimmäisyyteen viety itseohjautuvuus. Parhaimmillaan fossiilisten energianlähteiden käytön vähentäminen hillitsee ilmastonmuutosta jyrkästi, ja älyajoneuvot säästävät monta turhaa liikennekuolemaa tai vammautumista.

Itse olen huolissani moottoripyöräilyn sosiaalisen puolen kehityksestä. Kuuntelen silmät kirkkaina kertomuksia niistä 69:n ajoista, kun suunnilleen koko muu yhteiskunta oli pärinäpoikia ja surinasussuja vastaan ja motoristit joutuivat yhtenä rintamana taistelemaan oikeuksistaan tässä maassa. Taistelu toki jatkuu edelleen ja kii-

tos siitä kaikille motoristien edunvalvontatyötä tekeville, mutta asiat tuntuvat olevan jo sen mukavasti, ettei perusmotoristi itse välttämättä hirveästi näe vaivaa ryhmittyä ajamaan yhteisiä etuja. Moottoripyörä/-pyöräily ei myöskään ole kaikille enää sellainen asia, joka samalla tavalla kuten ennen lisäksi yhteenkuuluvuuden tunnetta: toiset ostavat pyörän statussymboliksi ja pyörähtävät pari kierrosta kesäisellä kaupungilla, toiset ajautuvat pieniksi klikeiksi ja vähättelevät toisenlaisia motoristeja ja moottoripyöräharrastamisen lajeja. Ihmisistä on tullut minätietoisempia ja -keskeisempiä ja talkoohenki on vähentynyt.

Omalta osaltani haluaisin työskennellä sen puolesta, että vaikka maailma ympärillä muuttuu ja asettaa uusia haasteita, moottoripyöräilyn sosiaalinen puoli ei heikkenisi. Moottoripyöräily on se linkki, joka yhdistää mitä omalatauisempia ja upeimpia ihmisiä, ja erilaisuus on rikkaus. Jaksaisimme edelleen porukalla tehdä toisillemme tapahtumia ja illanviettoja kuluttamaan rajallista aikaamme maan päällä, antaisimme kykyjemme mukaan panostuksemme moottoripyöräilyn kehittämiseen ja yhteiseksi hyväksi, innostaisimme ja auttaisimme toisiamme. Tunnistaisimme vajavaisuutemme ja olisimme armeliaita, jos toinen kompuroi. Hyvä mieli moninkertaistuu samanhenkisessä porukassa!



Lapinpyöräkoira Leuku ja istuva puheenjohtaja MP-messutunnelmissa

Messut olivat 31.1 - 2.2.2020 ja tällä kertaa kävijöitä oli yhteensä 55 000.

HALLITUS 2019 - 2020

Puheenjohtaja
Laura Liimatta
040 595 7946, laura.liimatta@mp69.fi

Sihteeri
Pasi Vornanen
040 5902749, pasi.vornanen@mp69.fi

Jäsenvastaava
Jarmo Iivari
050 5367875, jarmo.iivari@mp69.fi

Tapahtumavastaava, varapuheenjohtaja
Raimo Järvinen
050 3256502, raimo.jarvinen@mp69.fi

Koulutusvastaava
Tommi Lumiaho
050 4093450, tommi.lumiaho@mp69.fi

Historiavastaava
Oiva Lepola
050 5289239, lepola.oiva@pp.inet.fi

Kassanhoitaja
Veera Tossavainen o.s. Hahtala
040 5304772, veera.tossavainen@mp69.fi

Kansainväliset asiat
Markku Ahlsten
050 67155, markku.ahlsten@mp69.fi

Nuorisovastaava
Oskari Korttesuo
044 9869561, oskari.korttesuo@mp69.fi

Päätoimittaja
Minja Marjomaa
minja.marjomaa@gmail.com

Toimihenkilöt
Juha Räsänen, kerhotavarat
juha.rasanen@mp69.fi
Tuula Rosin, koulutuskoordinaattori
tuula.rosin@gmail.com
Maija Pispa, oikolukija
maija.pispa@gmail.com

SUOMEN YHTEISÖLLISIN
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 2029

PARAS
KAIKKIEN
KERHO!



Ukot, akat,
nuoret, vanhat,
pyörät kuin pyörät

Motoristihenki

Kerhomme on lungijengi, johon mahtuu vaikka minkämoista motoristia ja motoristihenkistä jäsentä. Kaveria ei jätetä ja mukaan mahtuu.

Vastuullisuus

Emme pelkää ottaa kantaa vaan vaikutamme niin kotimaassa kuin ulkomailla. Yhteistyö eri tahojen kanssa ja vastuullinen ajaminen ovat meille kunnia-asia.



Avoimuus

Innostumme uusista asioista ja erilaisista ihmisistä.

Lungijengi!



**YHDESSÄ LEVITÄMME AJAMISEN ILOA
JA KEHITÄMME LIIKENNEKULTTUURIA.**

Miten?



WE WANT YOU!

TERVETULOA MUKAAN tiimiin luomaan uutta ja vaalimaan perinteitä, ja tekemään kerhostamme **Paras Kaikkien Kerho!**

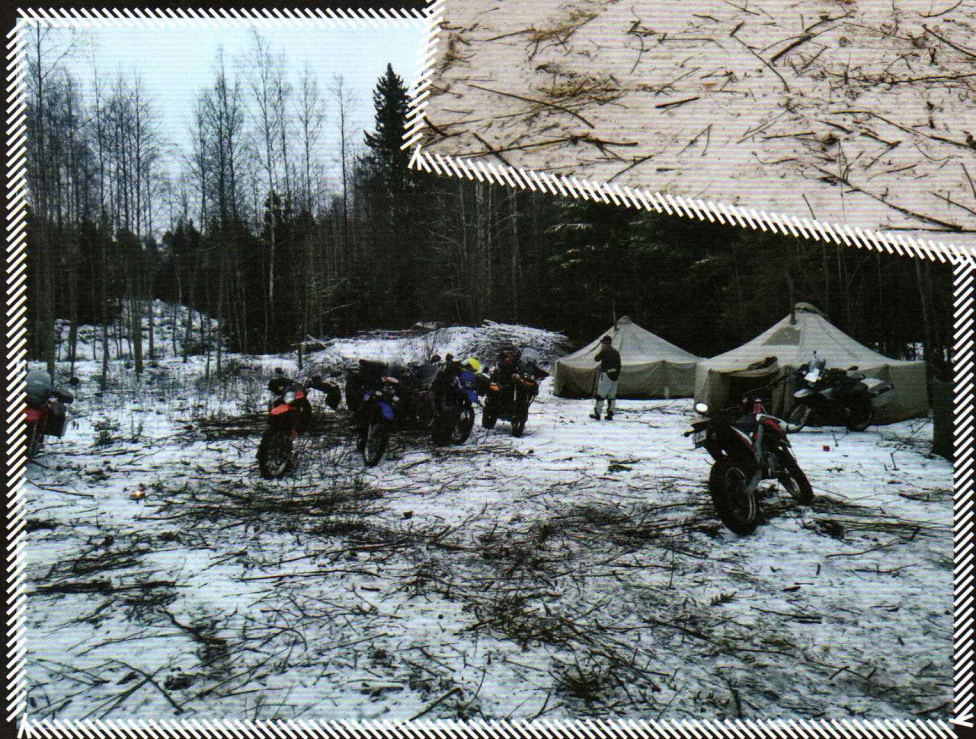
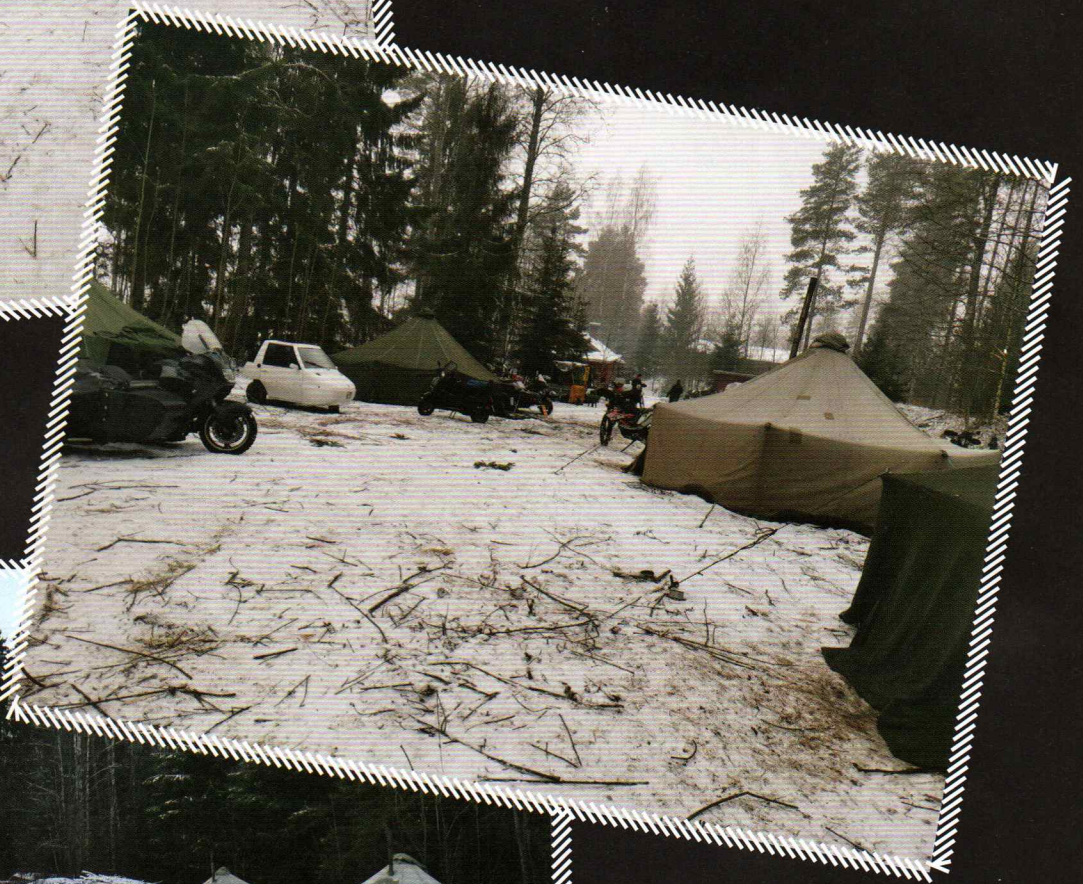
Jokaisella MP69:n jäsenellä on mahdollisuus vuosikokouksessa asettautua ehdolle Moottoripyöräkerho 69 ry:n hallitukseen.

Mieti, voisiko sinusta tulla esimerkiksi seuraava

- puheenjohtaja?
- päätoimittaja?
- tiedottaja?
- www-vastaava?
- yritysysteistyövastaava?
- jokin muu toimenkuva edistämään kerhomme tulevaisuutta?

KYSY LISÄÄ! MP69@MP69.FI

KIITOS Tyrvää 2020!



Kirwosten "äiti" ja "isä" ovat saaneet alkunsa nimenomaan Talviralli-reissuissa. Tälle jäsenen rivissä tunnetuksi tullee joukkiole on ehtinyt sattua ja tapahtua rallien varrella paljon, josta onneksi ei huumoria ole puuttunut. "Kirwosten" hullunkurisen perheen ottamuksia voi kuulla lähietäisyydeltä varmasti myös seuraavien rallien yhteydessä!

Vuoden 2020 Talviralli järjestettiin Tyrvällä, Sastamalassa, hieman haastavissa talviolosuhteissa: pyry, kostea ja paikoitellen huono näkyvyys testasit paikalle saapuneiden taitoja.

Motoristi kiittää sisukkaita Talvirallin järjestäjiä ja osallistujia huumorista sekä tunnelmasta!



Vuoden 2020 Kontioralliin ovat poikkeuksellisesti tervetulleet kaikki motoristit riippumatta MP69:n jäsenyydestä.

Seuraa tiedotusta www.mp69.fi



Kontioralli 2020

avoin kaikille motoristeille

KESÄLLÄ 1989 POIKKESIMME AFRICA TWINILLA
SILLOISEN TYÖKAVERINI LUONA TUOMON
KANSSA. AJELUSTA PÄÄSI NAUTTIMAAN KAKSI
SUKUPOLVEA TÄYSIN RINNOIN



MAV D I K E M I T T I D I K E

TUORE MUSEOKATSASTUSLEIMA
JUURI HAETTU
KÄTSÄSTUSASEMALTA
TOUKOKUUSSA 2019



MOTORISTIN UUSI MYBIKE-JUTTUSARJA ESITTELEE JÄSENISTÖMME PYÖRÄHISTORIAA JA KOKEMUKSIA VUOSIEN VARRELTA. TÄLLÄ KERTAA VUOROSSA ON ANTTI URRILA, JOLLA ON HIEMAN POIKKEAVA TARINA. TÄSSÄ JUTUSSA KÄYMME LÄPI ANTIN PYÖRÄHISTORIAA, TAI ENNEMMINKIN HISTORIA-PYÖRÄÄ.

Kolmekymmentä ja edelleen tallissa

Uskon, että kaikki motoristit ovat saaneet kicksejä uuden moottoripyörän hankittuaan ja ajettuaan sillä ensimmäisen lenkin. Se, että kicksejä saa pyörän hankinnan jälkeen vielä runsaat kolmisenkymmentä vuotta myöhemmin, lienee jo harvinaisempaa.

Vuodesta 1988 käyttämäni Honda XRV 650 RDo3 Africa Twinin kohdalla näin on kuitenkin päässyt käymään. Vajaasta kolmestakymmenestä moottoripyörästäni se on osoittautunut kaikkein mieluisimmaksi. Syitä tähän on monia.

Kertoisitko hieman pyörän taustoista

Pyörä esiteltiin 20. toukokuuta vuonna 1988 ja sen kehitystyö oli käynnistetty vuonna 1985. Tavoitteena oli suunnitella seikkailupyörä, joka pystyi haastamaan BMW:n 800-kuutioisen GS:n sekä Paris-Dakar -kilpailussa että myös avautumassa olevilla "seikkailupyörämarkkinoilla". RDo3-mallien valmistus tapahtui HRC:llä (Honda Racing Corporation) ja se sai paljon vaikutteita sekä ratkaisuja Honda NXR 750 -pyörästä, jollaisella Hubert Auriol voitti Paris-Dakar -kisan vuonna 1988. RDo3 korvautui kaksi vuotta myöhemmin tyyppillä XRV 750 RDo4, joka ei enää ollut HRC-valmiste ja myös sen rakenne oli RDo3:sta poikkeava. On sanottu, ettei RDo4 ollut enää replica NXR-pyörästä.

Kuinka pyörä sitten päätyi talliisi?

Ensimmäiset kuvat ja tiedot RDo3:sta pysäyttivät minut. Olisiko tässä unelmapyörä Hämeen ja Keski-Suomen sorateille? Ja ajoittaiseen hyötykäyttöön, asioiden hoitamiseen ja niin edelleen? Elokuussa 1988 hankintapäätös oli selvä ja HRC:llä 21.03.1988 valmistunut pyörä tuli itselleni alkuvaiheessa työsuohdepyöräksi MP-asussa, jossa olin pienosakkaana. Pyörä varustettiin keskiseisontatuelle, Bagster-tankkilaukulla, Krauser-takalaukulla sekä Vademe-cumin tiekirjatelineellä. Lisäksi Yokon Juha Tirinen valmisti minulle Kevlar-neuloksesta tehdyn kaksiosaisen ajopuvun, jollaisia Yoko oli toimittanut Paris-Dakar -kuljettajille. Paketti oli nyt valmis!

Mikä pitää yli kolmekymppisen edelleen ajossa? Onko tallissa tilaa muille pyörille?

Pyörän ajettavuus on nautinnollinen: ajoasento on helppo sekä istuen että seisten. Jousitus toimii hyvin, paino on siedettävä ja erityismaininta moottorin elastisuudelle. Lisäksi vaihteisto ja erityisesti sen ensiöväilytys parantavat ajokokemusta. Mainio vääntö yhdessä hyvän vaihteiston väilytyksen kanssa tekevät Hondasta helpon ja joutuisan ajettavan ns. torpparinasfalttiteillä, joilla pinta on melko tasainen savetuksen ansiosta. Tällaisia teitä ovat lähes kaikki Jyväskylän Suurajojen erikoiskoe -tiet ja vuodesta 1951 ajettujen kisan reittejä lienee useamman tuhannen kilometrin verran käytettävissä Jämsän ympäristössä. Osa

näistä on kohdallani edelleen ajamatta... Honda museokatsastettiin viime vuoden kesäkuussa. Mittariin on kertynyt kolmekymmenen ajokauden aikana lähes 130 000 kilometriä, joista noin puolet asfaltilla ja saman verran soralla. Kontiorallissa pyörä on ollut 14 kertaa ja vuonna 1998 FIM Rallyssa Falunissa. Keski- ja Etelä-Norjan vuoristoteillä ja ylänköjen hiekkateillä – kuten Peer Gynt -tie – Hondalla on ajeltu muutaman kerran kuten myös Norjan tunnetun massahiihdon Birkebeinerin reitillä.

Nykyisin ajelen Hondalla "suurimpina juhlapyhinä" ja aktiivikäytössä minulla on PikkuGessu, joka sekin on kiva pyörä kuvatuissa olosuhteissa. Enduroa olen pitkään ajanut Husseilla ja nyt pari vuotta tallissa on ollut myös KMPH Oy:n Panu Laakkosen rakentama Hussen SMR 510 Urban Scrambler.

Last but not least: tallissa on myös toinen HRC:n valmistama pyörä eli Honda RC30, sekin vuodelta 1988 ja museokatsastettu. Brittien Motorcycle Sport & Leisure -historiikissa RDo3:a kutsutaan nimellä Off-Road RC30. Mielestäni vertaus on osuva.

Africa Twinin historiasta lisätietoja www.mslmagazinen.co.uk/the-history-of-the-honda-africa-twin/ RC30:n historiasta lisätietoja: www.bikeexif.com/honda-rc30

HALUAISITKO JAKAA MUISTOJASI OMASTA PYÖRÄHISTORIASTASI? KUULISIMME MIELELLÄSI TARINASI, JOTEN OLE YHTEYDESSÄ MOTORISTI@MP69.FI!

Motoristien tulevat maisemat

MAD MAXIA VAI LIIKENTEETTÖMIÄ VERKOSTOJA?

Mikä on motoristien tulevaisuus
muuttuvassa maailmassa?

KOONNUT: MINJA MARJOMAA
KUVA: FRANCESCO UNGARO

Selkeitä kieltoja ja esteitä epäselvempiä ovat ilmiöt, joiden todennäköisyyksiä ja vaikutuksen suuntaa sekä suuruutta on vaikea arvioida.

Tutkimme ja pohdimme miltä motoristien seuraava kymmen voi näyttää. Tietoja on koottu kansainvälisten artikkelien, kotimaisten asiantuntijoiden sekä MP69:n jäsenistön pohdinnoista.

Uhkakuvat ja tulevat kiellot mietittyvät erityisesti jäsenistöä; Polttoaineiden hintojen kallistuminen, sähköisten välineiden nykivä ajomukavuus ja latausongelmat sekä motoristien me-hengen puuttuminen nousivat lähes poikkeuksetta keskusteluun. Kansainvälisesti EU:n linjaukset ja ilmastopolitiikka tuovat liikkumiseen omat negatiiviset efektinsä, mutta jatkuva mekaaninen sekä tekninen kehitys voivat tuoda tulevaisuuden motoristin pöydälle myös mielenkiintoisia ratkaisuja.

Esteet ja kiellot

Perinteisiä polttoaineongelmia varmempia esteitä voivat tulevaisuudessa olla säädöstö ja rajoitukset: Kaupunkien kuten Lontoon ja Pariisin ajokiellot ovat yleistyneä globaali trendi, samoin kuin Saksassa laajalti käytössä olevat ajokiellot tiettyinä aikoina. Nämä pakottavat motoristia suunnittelemaan ja valmistelemaan ajoreittejä aiempaa paremmin, ja estävät osan mielenkiintoisista reiteistä (vuoristoteiden ajokiellot yleistymässä).

Lisäksi kaupunkien ja maiden päästörajoitukset ovat tiukentumassa -vaikkakin mm. Helsingin rajoitukset eivät toistaiseksi koske yksityisiä tahoja, ja Saksassa

toistaiseksi rajoitukset ulottuvat vain autoihin. Uudempien pyörien omistajien on helpompi ostaa päästötarroja Euroopassa (esim. AirCrit Ranskaan), mutta tiedon puuttuminen sekä järjestelmien monimuotoisuus ovat tuoneet esimerkiksi Aasiassa ongelmia turisteille.

Kaikkiin meihin vaikuttavat tulevaisuudessa myös EU:n päästötavoitteet (voimassa tällä hetkellä vuoden 2030 suunnitelma), jotka ovat asettaneet tiukkoja lukuja. Traficom (2019 s.19) kommentoi yksityisliikenteen osuuden vähentämisen olevan Suomessa erittäin merkittävä osa, johon tarvitaan monipuolisia muutoksia, sillä tämänhetkisillä mekanismeilla saadaan aikaiseksi vain 16% muutos tarvittavan 50% sijaan.

Näihin kaikkiin isona osana liittyy ns. muutos kuilu -ihmisten haluttomuus tai mahdollisuuksien puute päivittää omaa kalustoaan uusien standardien mukaiseksi. Tämä -usein raha- ja saavutettavuuskysymys- voi voimistua ja muodostaa syvemmän kuilun, etenkin jos muut sosio-ekonomiset ongelmat yleistyvät. Uusien pyörien hankintaan liittyy myös useita tasa-arvosymyksiä: ovatko työ- ja harrasteajajat samalla viivalla? Entäpä kaukana palveluista vs asutuskeskittymissä asuvat?

Uhka vai mahdollisuus?

Selkeitä kieltoja ja esteitä epäselvempiä ovat ilmiöt, joiden todennäköisyyksiä ja

vaikutuksen suuntaa sekä suuruutta on vaikea arvioida.

Esimerkiksi ilmastomuutoksen voimistuminen voi näkyä motoristilla epäsuorasti verotuksena sekäsuurempina vakuutusmaksuina. Toisaalta taas näitä minimoivia tekijöitä voivat olla ekologiseksi luokitellun polttoaineen käyttäminen sekä uudempi (ja siten vähäpäästöisempi sekä turvallisempi) moottoripyörä.

Yleinen ajamisen säännöstely voi näkyä pyörien myyntihintojen kallistumisena. Mutta toisaalta autot seuraavat samaa trendiä, mistä voi seurata pienikulutuslompemina ja ekologisempina pidettävien moottoripyörien uusi nousu. Rajoitukset myös koskevat yleensä ensin vain autoja: esimerkiksi Iso-Britanniassa uusien, perinteisillä polttoaineilla käyvien autojen (myös hybridi!) myynti kielletään 2035 alkaen, Ruotsissa suunnitteilla on sama vuodelle 2030.

Suomessa yhdyskuntarakenteen keskittyminen vaikuttaa suoraan valtion intressiin ylläpitää infrastruktuuria. Toisaalta tieverkkoston kunnossapitoa on muualla maailmassa jo pitkään ylläpidetty tietullimaksuilla, jotka saattaisivat Suomessa parantaa teiden kunnossapitoa. Mutta keitä tietullit koskisivat? Yksityishenkilöä, raskasta välineistöä vai kaikkia?

Ehkä kaikkein epäselvimät muuttajat voitaisiin yleistää ns. heikkoihin signaa-

leihin; usein kansainvälisiin, levitessään nopeisiin ilmiöihin, joiden merkitystä ja suuntaa motoristin kannalta on vaikea tulkita. Tällaisia voivat olla esimerkiksi tällä hetkellä pandemiaksi luokiteltu korona, joka pitää sisukkaasti ihmiset poissa liikenteestä, tai tiettyjen Suomen valtiolle merkittävien alojen taloudellinen kriisi, jonka seurauksena yhteiskunta voi viivästyttää päästörajoituksen käyttöönottoja. Myös esimerkiksi kansainvälinen konflikti, tekoälyn tai robotiikan kehitys voi vaikuttaa jatkuvasti sähköistetyimmän moottoripyörän ajajan elämään. Nämä voisivat näkyä esimerkiksi vaikeutuneena liikkumisena rajojen yli, parantuneena reittioptimointina, lisämaksuina, ohjelmisto-ohjelmina tai jopa työpäivien lyhenemisenä ja sitä kautta ajamismahdollisuuksien lisääntymisenä.

Negatiiviselta ja ahdistavalta tuntuvien megatrendien vaikutukset voivat olla myös positiivisia, sillä useat haastatellut henkilöt kokivat me-hengen puutteen tämän hetken motoristien yhtenä isoimpana haasteena. Muutoin negatiivisten ilmiöiden välillinen vaikutus voikin näkyä yhteisöllisyytenä ja uusien sosiaalisten suhteiden luomisena. Samankaltaisena voitaisiin ajatella myös muutamia kansainvälisesti suuria hankkeita (esimerkiksi Belt and Road Initiative), jotka voivat heijastua niin positiivisesti kuin negatiivisestikin suomalaisen motoristin ajosuunnitelmiin.

Ratkaisuja vaikeisiin kysymyksiin?

Epäselviin tilanteisiin ja potentiaaliin uhkakuviiin vaikuttaa suurelta osin mekaniikan, tekniikan sekä yhteiskuntien kehitys, jotka voivat tuoda ratkaisuja suoriin esteisiin sekä auttaa minimoimaan tulevia uhkia.

Esimerkiksi päästörajoituksia, polttoaine-pulaa sekä hintojen nousua voidaan ratkoa monilla keinoilla:

Sähköpyörien sekä akkuteollisuuden kehitys on ollut käynnissä jo pitkään, ja tämä näkyy jatkuvana matka-aikojen pidentymisenä sekä ajomukavuutena (esim. LiveWire,

RMK, Harley). Tähän liittyen kevyempien ja halvempien latausmekaanikoiden kehitys näkyy suoraan kartassa latauspisteiden kasvuna, mikä tekee sähköpyöristä houkuttelevampia vaihtoehtoja. Lisäksi aiemmin utopistisilta vaikuttavat keksinnöt kuten tie, joka samalla lataa kulkuvälinettä (mm. Electroad), on jo käytössä esimerkiksi Ruotsissa (eRoad Arlanda). Muiden polttoaineiden kuten bioöljyn ja -kaasun kehitys on autojen osalta jo varteenotettava vaihtoehto. Lisäksi täysin päästöttömät aineet (mm. vety) ovat jo laboratorio-oloissa mahdollisia.

Moottoripyörien puolella on myös muutamia merkittäviä kehityssuuntia, jotka voivat tehdä ajosta turvallisempaa ja miellyttävämpää. Esimerkiksi hiilikuiturunkoon voidaan yhdistää teknologiaa, joka varoittaa visuaalisella muutoksellaan rakenteeseen tulleista vaurioista (Yamaha), pyörien sensorijärjestelmien kehitys näkyy esimerkiksi pyörien kykyä lukea muun liikenteen muutoksia nopeasti (mm. Autotalks) tai optimoida ajovalojen kenttää liikeratojen mukaiseksi (esim. Damon X).

Lisäksi yhteiskuntien kunnianhimoiset projektit, kuten uudet tieverkostot (Norjan E39), monikansalliset projektit kuten Helsinki – Berliinin mahdollistava Rail-Baltica (ja sen pyöräoptio) sekä olemassa olevien teiden muuntaminen (maalaukset, paremmat kyltitykset, ääni- ja vihervallit sekä saasteita imevät asfalttisekoitukset) tuovat motoristien kartastoon uusia reitti-mahdollisuuksia.

Lue lisää:

Autotalks

Belt and Road Initiative

Damon X

Electroad

eRoad Arlanda

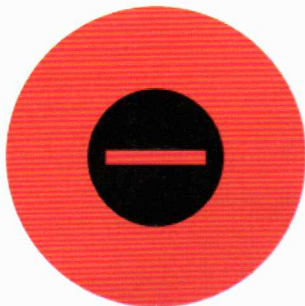
Euroopan ajorajoitukset (<https://fi.urbanaccessregulations.eu/>)

FEMA

RailBaltica

SMOTO ry

Traficom (erit. Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset 22.11.2019)



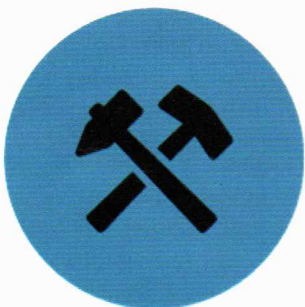
KIELLOT JA ESTOT

- Suomen lakimuutos 2020 (katso seuraava artikkeli)
- Päästötavoitteet 2030 (EU)
- Bensa- ja dieselautojen myyntikielto: mm. Ruotsi 2030, Iso-Britannia 2035, (laajennus todennäköistä)
- Muutoskuilu, jääminen kehityksen ulkopuolelle
- Päästövyöhykkeet (useat keski-Euroopan kaupungit)
- Ajokiellot kaupungeissa (Lontoo, Pariisi)



UHAT JA MAHDOLLISUUDET

- Verotus ja vakuutukset
- Infrastruktuuuri, tietullit
- Hintojen kallistuminen
- Heikot signaalit, kansainväliset ilmiöt ja hankkeet



IDEAT JA RATKAISUT

- Sähkökäyttöiset pyörät ja akkutekniikka
- Muut vähäpäästöiset polttoaineet (nio-pohjaiset ratkaisut, vety)
- Latauspisteiden kehitys, tie-integraatio
- Sensorijärjestelmät ja tiesignaalien reaaliaikainen havainnointi
- Teknologian yhdistäminen kestäviin materiaaleihin
- Monikansalliset logistiset projektit

UUSI TIELIIKENNELAKI TULEE VOIMAAN 1.6.2020

TEKSTI: JARMO IIVARI
KUVAT: TRAFI
KOONNUT MINJA MARJOMAA

Tällä hetkellä vielä voimassa oleva laki on vuodelta 1981. Tätä vanhaa tieliikennelakia on muutettu ja täydennetty kymmeniä kertoja vuosien varrella ja se on ollut osin vanhentunut. Tieliikennelakia on täydennetty muutamilla asetuksilla, joita ovat mm. tieliikenneasetus ja ajoneuvojen käytöstä tiellä annettu asetus.

Uuden lain voimaantullessa 1.6. nämä asetukset kumoutuvat. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että jatkossa esimerkiksi liikennemerkeistä, tiemerkinnoista, liikennevaloista, ajoneuvojen nopeuksista, mitoista ja massoista säädetään laissa, eikä enää asetuksissa. Tämä uusi toimintatapa vastaa perustuslain vaatimuksia.

Tähän on koottu muutamia muutoksia, jotka vaikuttavat meidän motoristien liikumiseen liikenteessä kesäkuun alun jälkeen.

Tienkäyttäjän käsitettä laajennetaan koskemaan kaikkia niitä, jotka ovat tiellä tai kuljettavat tiellä olevaa ajoneuvoa. Tässä on huomioitu itseajavat ja mahdollisesti etäajattavat ajoneuvot. Aikaisemmin oli epäselvyyttä lain tulkinnasta mm. itseajavien ajoneuvojen onnettomuustilanteessa.

Tienkäyttäjän ennakoitivelvollisuus on nyt kirjattu lakiin: Tienkäyttäjän on ennakoitava toisten tienkäyttäjien toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi ja sovitettava oma toimintansa sen mukaan sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi.

Varsinaisiin liikennesääntöihin ei juurikaan muutoksia ole tulossa. Ongelmallisin muutos nimenomaan moottoripyöräilijän kannalta on **mahdollisuus kääntyä kaksi tai useampikaistaiselle tielle itselle sopi-**

vimmalle kaistalle. Tämä kansainvälisesti jo yleinen tapa on nyt sallittua uuden lain myötä. Ongelmanaiheuttajiksi moottoripyöräilijälle nämä kaistojen yli menevät kääntyjät tulevat ainakin näin alussa olemaan, ja tietysti ketterän moottoripyörän ilmestyminen yhtäkkiä "väärälle kaistalle" voi yllättää autoilijan ennen kuin tähän uuteen kaistanvalinta mahdollisuuteen totutaan.

Myös polkupyöräilijälle liikennemerkillä (E.13) erikseen sallittu mahdollisuus ajaa yksisuuntaista katua vastavirtaa voi aiheuttaa hämmennystä, vihaisia tuijotuksia ja vaaratilanteita Vasemmalle kääntyvä polkupyöräilijä ja taajaman ulkopuolella myös mopoilija saa jatkaa oikealla ajaen risteävän ajoradan yli tehden kääntyessä ns. suorakulmakäännöksen muu liikennehuomioiden ja varoen.

Pysäköinti ja pysäyttäminen ovat mahdollista myös kaksisuuntaisen tien vasemmalle puolelle. Tämä on sallittua vain taajamissa. Pihakaduilla, kävelykaduilla ja pyöräkaduilla ajamiseen, nopeusrajoituksiin ja pysäköintiin tulee myös tarkennuksia.

Ajoneuvojen valojen käyttämisen määräyksissä ei ole isoja muutoksia tulossa. Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on ajon aikana käytettävä ajovaloja tai huomiovaloja. Pimeällä tai muuten huonoissa näkyvyysolosuhteissa on käytettävä ajovaloja ja takavaloja. Sumuvaloja saa käyttää sumun tai voimakkaan sateen aikana. Takasumuvalo saa käyttää myös milloin ajoviiman nostattama lumi, pöly tai loka rajoittaa ajoneuvon näkymistä taaksepäin. Hätävilkkuja voi käyttää myös liikkuvassa ajoneuvossa varoittamaan muita tienkäyttäjiä välittömästä vaarasta.

Moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä ei saa ajaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jonka suurin sallittu tai rakenteellinen nopeus on enintään 70 kilometriä tunnissa. Eräissä tapauksissa traktorin suurin sallittu nopeus voi olla 80 kilometriä tunnissa eli joskus traktorikin voi liikkua moottoritiellä.

Liikennevaloihin tulee muutoksia mm. joukkoliikenneopastimella voidaan raitiovaunun lisäksi ohjata myös linja-autojen kulkua ja polkupyöräilijän valo-opastimiin tulee polkupyörän kuva. Liikennemerkkejä on tullut lisää ja liikennemerkkien symboleja on modernisoitu. Ajoneuvojen kuvista on tullut nykyaikaisemman näköisiä, varvioimattoman tasoristeyksen varoitusmerkeissä on kyllä edelleen höyryveturin kuva.

Uusia liikennemerkkejä ovat mm. nastarenkailla varustetulla moottorikäyttöisellä ajaminen kielletty ja **vähimmäisnopeusliikennemerkki (alla)**. Lisäksi keltainen sulkuviiva muuttuu valkoiseksi sulkuviivaksi kesäkuusta alkaen, uudelleenmaalaukselle on annettu kolmen vuoden aikaraja.



Uusia liikennemerkejä motoristien huomioitavaksi:

B 7 Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa
E 13.2 Pyöräkaista
E 28 Pyöräkatu
E 30 Ajokaistojen yhdistyminen. Merkillä osoitetaan kahden ajokaistan yhdistyminen jossa ajoneuvoilla vuorotellen siirrytään jatkavalle ajokaistalle
G 11.2 Paineistettu maakaasu (tankkauspaikka)



B 7



E 28



E 13.2



G 11.2



E 30

Vähimmäisnopeusmerkkiä voidaan käyttää esimerkiksi siten, että useampi kaistaisella tiellä **vasemman puoleiset ajokaistat merkitään kaistakohtaisesti ko. merkillä**. Hitaille ajoneuvoille jäisi käyttöön oikeanpuoleinen ajokaista.

Edelleen on silti voimassa vanha käsite oikeasta tilannenopeudesta. Se on kirjattu pykälän TLL 55 § "ajoneuvon ja raitiovaunun turvallinen kuljettaminen" sisään; ajoneuvo on kyettävä hallitsemaan kaikissa liikennetilanteissa ja voitava pysäyttää edessä olevan tien näkyvällä osalla ja kaikissa ennalta arvattavissa tilanteissa.

Teknisen laitteen käyttämisestä moottori-käyttöisen ajoneuvon kuljettajalle määrätään, että **sen käyttäminen ei saa haitata tai vaarantaa ajoneuvolla ajamista**. Vies-tintävälinettä **ei saa käyttää** ajon aikana siten, että sitä pidetään kuljettajan kädessä. Tämä tarkoittanee sitä, että navigaattoria tai vastaavaa näyttöruutua voidaan ajon aikana käyttää kunhan se ei vie kättä ohjauksesta eikä muutoin vaaranna kenenkään ajoturvallisuutta.

Kesärenkaiden urasyvyysvaatimukset pääurien kohdalla ovat edelleen 1,6 mm. moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa ja niiden perävaunuissa. Moottoripyörissä ja niiden perävaunuissa vähimmäisvaatimus on 1,0 mm. Talviaikana eli jos sää tai keli edellyttää marras- joul-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana on käytettävä talvirenkaita, joiden kulutuspinnan urasyvyys pääurien

kohdalla on oltava vähintään 3,0 millimetriä muun muassa henkilöautoissa, pakettiautoissa, moottoripyörissä ja mopoissa. Kuljettaja voi itse valita ja päätellä edellyttävätkö olosuhteet talvirenkaiden käyttöä.

Nastarenkaita saa käyttää marraskuun alusta maaliskuun loppuun ja tarvittaessa muulloinkin. Raskaiden ajoneuvojen talvirengasvaatimukset ovat tiukemmat, esimerkiksi vetävillä pyörillä pitää kulutuspinnan urasyvyys olla vähintään 5 mm.

Liikenneriikkomusten seuraamuksina rikkomuksista voidaan määrätä **uusi liikennevirhemaksu**, joka korvaa aikaisemman rikesakkokäytännön. Vakavammat liikenneriikkomukset ovat edelleen rikoslain 23 luvun rangaistusmääräyksiä mukaisia. Näitä ovat esimerkiksi liikenteen vaarantaminen, törkeä liikenteen vaarantaminen, rattijuopumus. Ajokorttilaki taas määrittelee kuljettajan mahdollisen ajokieltoon määräämisen.

Liikenneriikkomusmaksu voidaan määrätä myös automaattisen liikennevalvonnan yhteydessä tai muuten ajoneuvoa pysäyttämättä havaitun rikkomuksen vuoksi. Esimerkiksi turvavyön käyttämättömyyden vuoksi, punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisen ja nopeusrajoituksen ylittämisen vuoksi. Ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun edellytyksenä on, että rikkomuksen tekijä on valokuvattu tai vastaavalla teknisellä järjestelmällä tallennettu siten, että kuljettaja voidaan tunnistaa.

Liikenneriikkomusmaksu vaihtelee 20 eurosta 200 euroon. Tieliikennelaisissa on määritelty euromääräiset maksut erilaisista rikkomuksista. Esimerkiksi jalankulijan rikkomusmaksu on 20 euroa, 70 euroa turvavyön tai suojakypärän käyttämättä jättämisestä, 100 euroa liikennesääntöjen vastaisesti ajamisesta.

Nopeusrajoituksen ylityksestä liikenneriikkomusmaksu alle 60 km/h rajoitusalueella:

- enintään 10 km/h, 100 euroa
- yli 10 km/h – 15 km/h, 170 euroa
- yli 15 km/h – 20 km/h, 200 euroa

Nopeusrajoituksen ylitys yli 60 km/h rajoitusalueella:

- enintään 10 km/h, 70 euroa
- yli 10 km/h – 15 km/h, 140 euroa
- yli 15 km/h – 20 km/h, 170 euroa

Ajoneuvokohtaisiin nopeusrajoituksiin tulee jonkin verran muutoksia mm. pakettiautojen ajoneuvokohtainen 100 km/h nopeusrajoitus poistuu, henkilö- ja pakettiautoon kytketyn ns. kevyt perävaunun (kokonaismassa enintään 750 kg) suurin sallittu nopeus on 100 km/h samoin moottoripyörän ja siihen kytketyn perävaunun suurin sallittu ajonopeus on 100 km/h.

Uusi tieliikennelaki 729/2018 löytyy ajantasaisena osoitteesta www.finlex.fi. Liikenne-ministeriö aloittaa kevään aikana tiedotuskampanjan muutoksista.

HELPOTA

ja

NOPEUTA

ENSIAPUA ONNETTOMUUSPAIKALLA

1. Korttiin kirjataan olennaiset henkilö- ja lääkeainetiedot, ja se sijoitetaan kypärän sisälle. Kortti on valmistettu kosteudenkestävästä materiaalista.



Allergiat <small>Allergies</small>	Nimi <small>Name</small>	
Sairaudet <small>Diseases</small>	Hetu <small>Date of Birth</small>	Postinro <small>Zip code</small>
Lääkitys <small>Medication</small>	Kansalaisuus <small>Nationality</small>	
Verenhennus <small>Anticoagulant</small>	<input type="checkbox"/> K	Lähiomainen <small>Next of kin</small>
Sairaala <small>Hospital</small>	Puhelin <small>Phone</small>	

2. Kortista kertova Medical Card -tarra sijoitetaan kypärän ulkopintaan näkyvälle paikalle.



Lisätietoja www.mp69.fi/



Motoristin (laiva)matkassa

TEKSTI JA KUVAT:
SATULAPUMMI WAKKA-HÄMEESTÄ

Motoristin näkökulmasta on todettava, että saarihan Suomi käytännössä on, varsinkin jos eteläisempään Eurooppaan mieli. Sen vuoksi useiat meistä joutuvat turvautumaan laivakyytiin, jos täältä "maailmalle" aikovat omalla pyörällä matkustaa. Vaihtoehtoja reiteissä ja sen vuoksi myös laivoissakin löytyy, joista isoimmat ovat yleensä motoristeille helpoimpia, niin laivaan ajamisen, kuin pyörän kiinnittämisen kannalta.

MATKA ALKAA perinteisesti siitä, että liput on hankittu ja ajelet satamaan. Jo pyörää pakatessa kannattaa huomioida se, ettei välttämättä tarvitsisi kantaa kaikkia matkavarusteita hyttiin. Aika vähän varusteita laivassa kuitenkin tarvitsee ja usein kiireisessä poistumisessa mukaan on helpompi napata se yksi reppu.

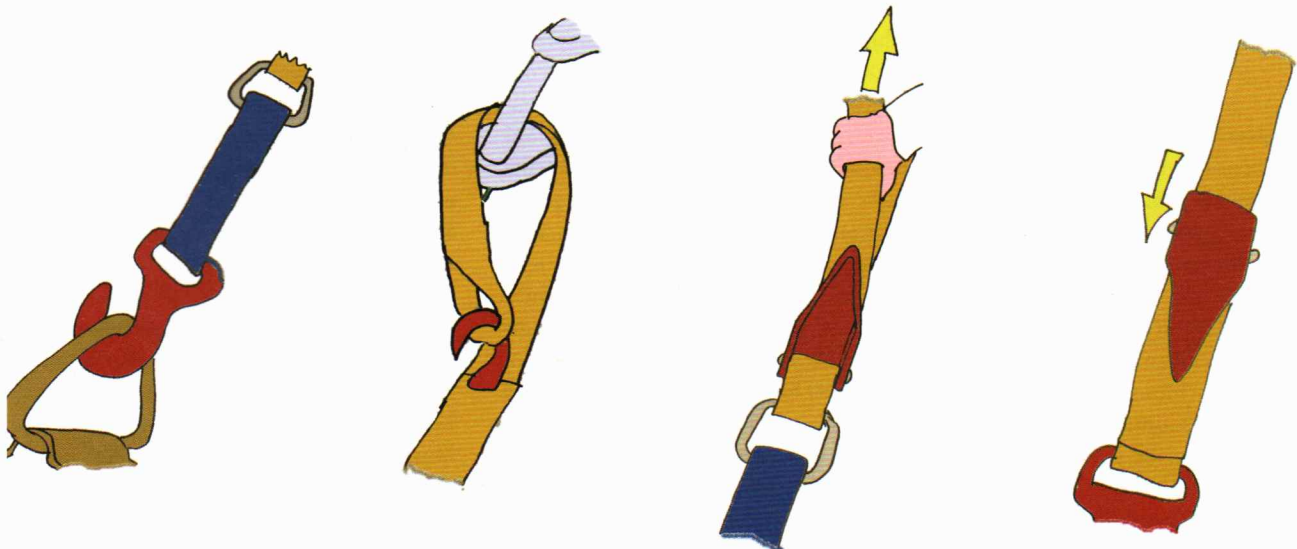
Sataman check inistä saat mairinnouskortit ja sinut opastetaan ajamaan johonkin tiettyyn paikkaan odottamaan laivaanajolupaa. Esimerkiksi Finnlines'in Vuosaaren satamassa sataman läpi ajetaan etuajoneuvon perässä suoraan laivaan, muissa satamissa odotellaan jossain eturivissä satamaväen ohjeita.

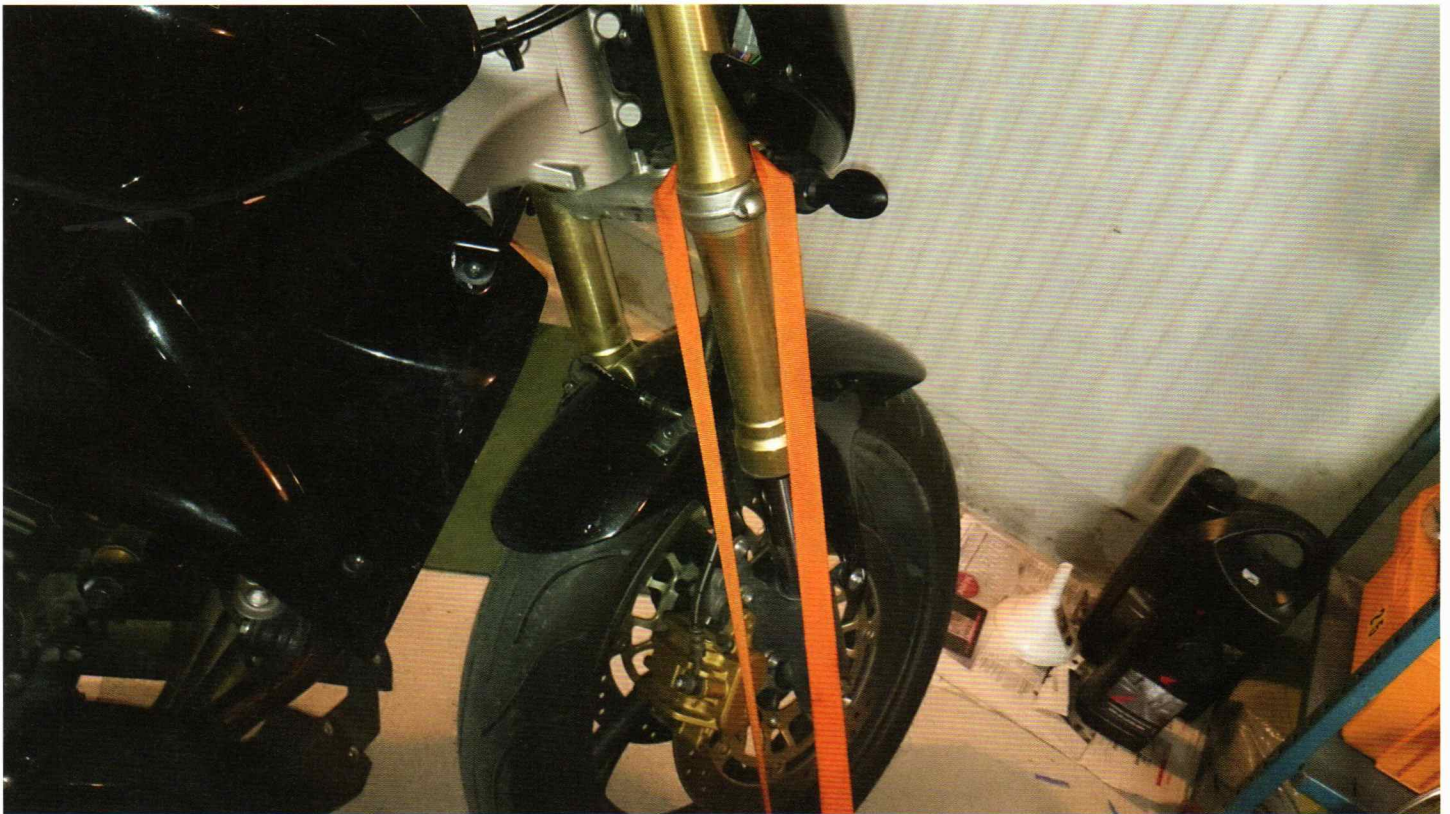
Monella satama-alueella on myös rautatiekiskoja, jotka kannattaa huomioida, erityisesti tietenkin sadesäällä, jolloin ne voivat olla hyvinkin liukkaita. Sama liukkaus koskee myös laivojen metallisia kansia, joilla on lisäksi varottavana myös erilaisia lastinkiinnityspisteitä. Ylempiin kerroksiin johtavat ajorampit ovat kuitenkin yleensä rakenteeltaan sellaisia, että niissä kitka riittää myös huonommalla säällä, etenkin autojen ajolinjoilla.

SISÄÄNAJON JÄLKEEN pyörän kiinnittämisessä on paljonkin eroja:

Laivayhtiö on tietenkin vastuussa lastin kiinnittämisestä ja ehjänä pysymisestä matkan aikana. Laivamiehet siis ovat velvollisia kiinnittämään pyöräsi, mutta heidän tapansa vaihtelevat, eivätkä kaikki välttämättä huomioi pyörälle mahdollisesti aiheutuvia kosmeettisia vaurioita. Aina-kaan niin tarkasti kuin omistaja itse. Olen kyllä kohdannut sellaisenkin kansimiehen, joka alkoi kiinnittää pyörääni satulan yli vedettävällä hihnalla, mutta totesikin sitten, että: "Kirstä sinä, minä en tohdi!" Anconassa taas, kun aloin hamuilla kiinnitystarpeita, minuthan komennettiinkin kokonaan pois autokannelta!

Tukholman laivoissa pyörää ei yleensä pääse kiinnittämään, mutta henkilökunta





Etuhaarukan alempi t-kappale toimii erinomaisen tukevana kiinnityspisteenä, ainakin ns. nakupyörissä. Katetuissa pyörissä hihnan oikean suunnan löytäminen voi olla haasteellisempaa.

opastaa mihin ja miten päin pyöräsi kannattaa pysäköidä. Joka tapauksessa ykkönen päälle ja pyörä sivutuella, jolloin se pysyy kaikkein varmimmin pystyssä. Jos pyöräkiiloja on käytettävissä, niin ne toki auttavat myös paikoillaan pysymistä. Matolan pyörän runkoputken alle laitettuna pyöräkiila estää myös tehokkaasti kaatumista.

Tallinnan laivoista löytyy kiinnitystarvikkeet, joita tietysti kannattaa käyttää. Jälleen ensin ykkönen päälle ja pyörä sivutuella sellaiseen kohtaan, missä kiinnityspisteet ovat suunnilleen kuljettajan istuimen kohdalla. Sitten esimerkiksi ajokäsineet satulalle ja kiinnityshihna satulan päältä lattialla oleviin kiinnikkeisiin. Riittävän kireälle kiristetty hihna estää pyörää liikkumasta mihinkään suuntaan. Voit toki käyttää hihnan lisäksi myös pyöräkiiloja, toinen etupyörän taakse ja toinen takapyörän eteen. Pyörän alla olevat kiilat pysyvät

varmemmin paikoillaan, niitä ei pääse kukaan vahingossa potkaisemaan pois.

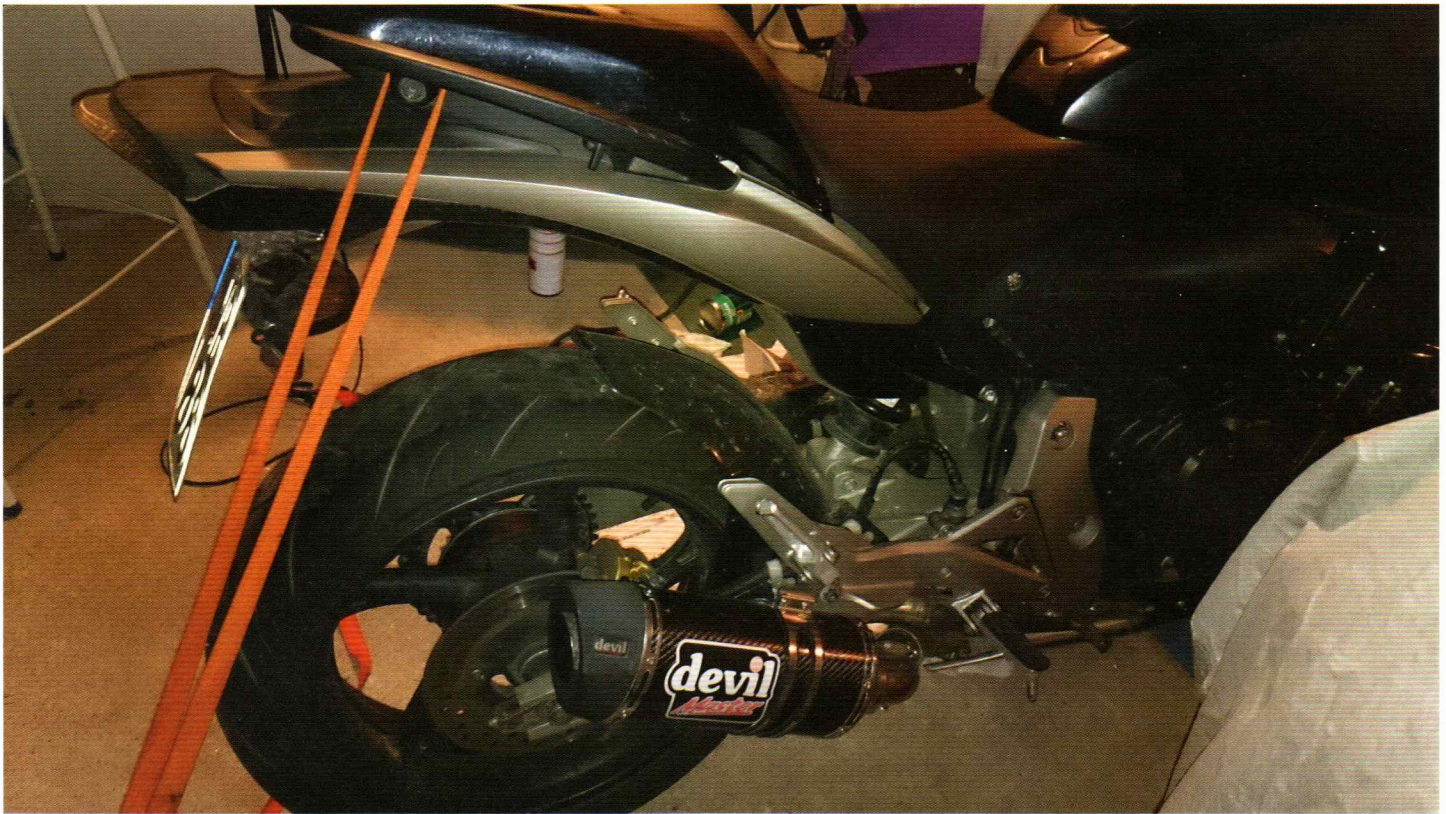
Vuosaaresta Travemünde'en matkaavissa Finnlines'in laivoissa pyörä kannattaa kiinnittää kaikkein tukevimmalla, mutta näillä matkoilla ei yleensä tarvitse sisäänajon jälkeen hosua.

Itse kiinnittämistaktiikassa on eri 'koulukuntia', joista itse olen omaksunut SuperFastilla aikoinaan vaaditun neljällä hihnalla kiinnittämisen. Ykkönen päälle ja pyörä sivutuella, kuten aiemminkin. Lattiassa olevien kiinnityspisteiden sijainnit sitten määrittävät sen, mihin suuntaan hihnoja pääsee kiinnittämään. Periaate kuitenkin se, että pyörän kummallakin puolella on kaksi hihnaa, joista toinen kiristää eteen- ja toinen taaksepäin. Ensimmäinen hihna sivutuen puolella, taaksepäin kiristäen, jotta et vahingossa vedä sivutukea alta tai kaada pyörää toiselle puolelle! Li-

nat saattavat vaihdella, esim. Finnlines'in laivoissa ei ole ns. räikkäliinoja, vaan pikalukoilla varustetut kiinnityshihnat. Tällöin hihna kiristetään ensin vetämällä hihnasta riittävään tiukkuuteen ja sitten vain kääntetään salpa lukkoon.

Hihnojen kiinnittämisaikat kannattaa valita huolellisesti, jotta pyörä on kiinni tukevasti, mutta ei naarmuunnu. Täyskattotun pyörän kanssa näissä kiinnityspisteiden valinnassa on eniten haastetta, mutta edessä yleensä tukevimmat kiinnityspisteet löytyvät ala-t-kappaleesta ja takana jalkatapeista tai tavaratelineestä.

Kuten jo mainitsinkin, niin tyylejä on monia, eivätkä tässä esittämäni ole suinkaan "ainoita oikeita" tapoja. Itse en ole esimerkiksi katsonut tarpeelliseksi kuljettaa omia kiinnityshihnoja mukana, vaikka jotkut niinkin tekevät.



Tässä tapauksessa matkustajan kädensija toimii hyvänä takakiinnityspisteenä. Laivan kannessa olevat kiinnityspisteet sitten 'määräävät' sen, mihin suuntaan tuo hihna kiinnitetään.

Useita laivamatkoja on minunkin tullut tehtyä, mutta ainoastaan kaksi (!) kertaa olen nähnyt pyörän kaatuneen tai kaatuvan laivamatkalla. Toinen pyörä oli laitettu keskituelle mutta kiinnitetty kuitenkin niin löysästi, että se pääsi liikkumaan eteenpäin ja siten 'putomaan' pois keskituelta. Toinen kaatumistapaus sattui Puttgarten'in laivalla, laituriin saavuttaessa. Ruotsalaisryhmällä vaikutti olevan kova kiire ja he irrottivat pyöränsä jo ennen laituriin ajamista. Laiva tulikin sitten hieman liian kovalla vauhdilla laituriin, aiheuttaen aikamoisen täräyksen. Tämän seurauksena pyöränsä poikittain kääntäneen motoristin voimat eivät sitten riittäneetkään pyörän pystyssä pitämiseen! Molemmat kaatumistapaukset siis itse aiheutettuja, joten motoristi voi pitää pyöränsä kunnossa hyvinkin helposti.

MATKAN LOPUN lähestyessä kuulutetaan, milloin autokannelle pääsee. Lai-

turiintulomanöoverit voivat vielä silloin aiheuttaa voimakkaita liikkeitä, joten ainakaan kaikkia hihnoja ei kannata irrottaa ennen laivan pysähtymistä. Eikä sitä pyörää sitten "kokeilla käyntiin", ennenkuin laivasta pääsee ajamaan pois. Ulos ajettaessa henkilökunta opastaa oikeisiin suuntiin ja samat varoitukset liukkauksista kuin laivaan ajettaessakin pitävät taas kutinsa. Ruuhkaa ja jonomuodostelmia satamassa ja sen jälkeen tietysti on, mutta liikenne alkaa jo muutaman kilometrin jälkeen sujua normaaliin tahtiin. Hieman toki riippuen siitä, missä se tulosatama sijaitsee!

Siitä se matka sitten jatkuu, haluamaasi suuntaan...

Kyllähän moottoripyörällä ajaminen ja matkustaminen muutenkin vaatii tietynlaista rohkeutta, joten ei tosiaan kannata antaa ainakaan laivamatkojen estää reissaamista. Ja jos tunnet olevasi epävarma

pyörän kiinnittämisessä, tai muissa vaiheissa, niin kannattaa rohkeasti turvautua lajitoverien apuun, kyllä motoristi opastaa ja auttaa! Kunhan on ensin kiinnittänyt oman pyöränsä.

Turvallista matkaa, niin laivassa, kuin maantielläkin.

Toivottelee
Satulapummi Wakka-Hämeestä

PS: Jos pyöräsi on hälytyn, niin sitä ei tietenkään saa laittaa laivamatkan ajaksi päälle! Kyllä laivan liikkeisiin reagoivien autojen hälyttimet saavat ihan riittävästi melua aikaan.

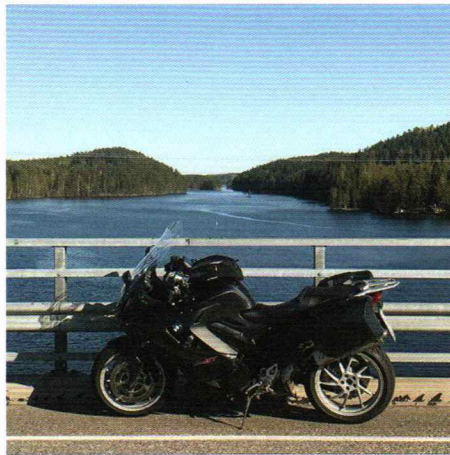
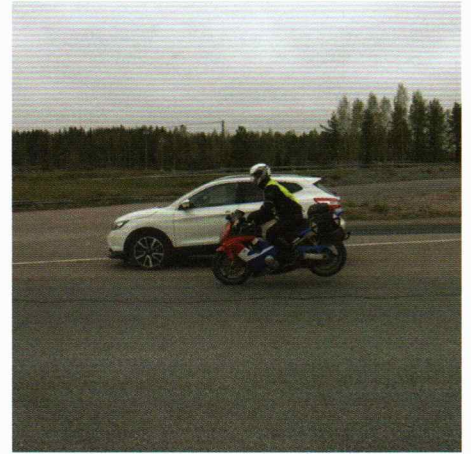
OTA INSTA HALTUUN!

#paraskaikkienkerho

#mp69ry

#kontioralli

#motoristsurvival



Kerhomme löytyy myös Instagramista!

Pistä seurantaan
@mp69ry
ja vinkkaa kavereille.

Muista myös käyttää yhteisiä
hashtagejamme.



mp69ry

Following

...

8 posts

38 followers

0 following

MOOTTORIPYÖRÄILYÄ NYT JA AINA

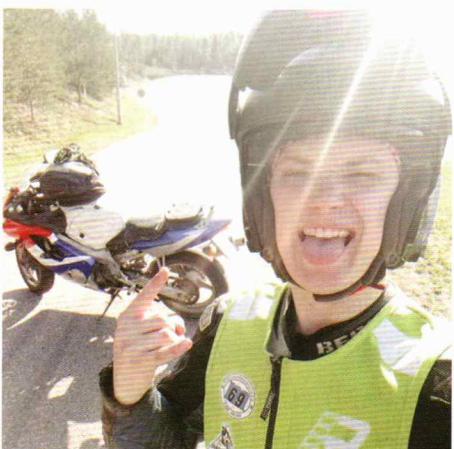
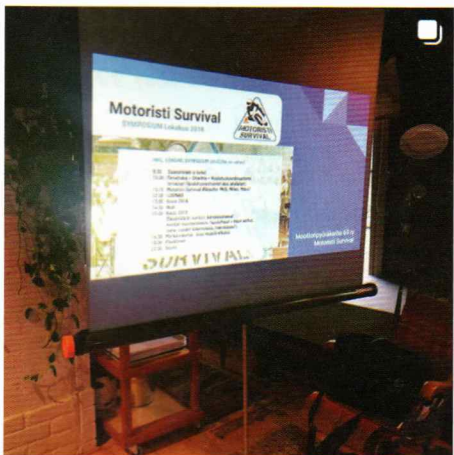
#mp69ry

#motoristsurvival

#kontioralli

#paraskaikkienkerho

www.mp69.fi



Motoristi 2020

JULKAISIJA

Moottoripyöräkerho 69 r.y.
PL 769, 33101 Tampere
mp69@mp69.fi

TOIMITUS

Päätoimittaja:
Minja Marjomaa
motoristi@mp69.fi
Oikoluku: Maija Pispala
Toimitus: Sinä? Kirjoittajat
ja kuvaajat vaihtelevat joka
numerossa.
Taitto: Selina Kustula TMI

POSTIT

Tekstit ja kuvat lehteen:
motoristi@mp69.fi

Osoitemuutokset ja muut
jäsenasiat:
jarmo.iivari@mp69.fi,
050 5367875

Mainokset lehteen:
motoristi@mp69.fi

PAINOSMÄÄRÄ

Painos noin 2000 kpl.
Jäsenpostitus kerholaisille ja
yhteistyökumppaneille.

TEKNISET TIEDOT

Painopinta-ala:
215,9 x 279,4 mm
leikkausvara 3 mm
Nelivärinen
Painomenetelmä: offset,
rasteritiheys 70 linjaa,
CMYK

PAINOPAIKKA

Hämeen Kirjapaino,
Rasulankatu 1,
33730 Tampere



ILMOITUSKOOT JA HINNAT

Takakansi

215,9 x 249,4 mm
450,00 €

Koko sivu

215,9 x 279,4 mm
tai 169 x 264 mm
400,00 €

1/2 sivu vaaka tai pysty

215,9 x 138 mm
tai 108 x 279,4 mm
250,00 €

1/4 sivu vaaka tai pysty

138 x 108 mm
tai 108 x 138 mm
150,00 €

1/8 sivu vaaka

108 x 69 mm
90,00 €

Ilmoitusmateriaali painoval-
miina pdf -tiedostona sähkö-
postin liitteenä:
motoristi@mp69.fi



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 3 TOUKOKUU 1975

SINUSTA UUSI PÄÄTOIMITTAJA?

Motoristi-lehti etsii uutta päätoimittajaa!

Lehti on ollut alusta alkaen MP69:n toiminnan ytimessä. Se toimii edelleen tärkeänä tiedotuskanavana ja hengennostattajana ympäri Suomea asuvalle jäsenistöllemme.

Päätoimittajana olet tärkeässä roolissa kerhon keskiössä. Pääset tutustumaan jäsenistöön ja sukeltamaan mitä mielenkiintoisimpien tarinoiden äärelle. Opit ja kehityt itse samalla, kun jätät jälkesi kerhon historiaan. Eikä sinulla tarvitse olla aiempaa kokemusta hallitustyöstä tai lehden tekemisestä. Myös uudet jäsenet sopivat loistavasti tähän tehtävään, koska uudet silmät näkevät asioita usein tuoreella tavalla.

Päätoimittajan päätehtävä on potkia jäseniä ja hallitusporukkaa persuksiin ja kärkeä juttuja ja kuvia koko porukalle jaettavaksi. Tapahtumien järjestäjiltä on saatava tietoa ennen tapahtumia ja tietysti parhaana markkinointina tapahtumalle toimii kertomukset jo menneistä.



Päätoimittaja voi asua missä päin Suomea (tai miksei koko maapalloa) vain. Jos uteliaisuus heräsi, pistä viestiä!

motoristi@mp69.fi



Jäsenrekisteristä asiaa

MP69 on siirtynyt FloMembers-pohjaiseen jäsenrekisteriin. Uuden jäsenrekisterin tuomia etuja ovat mm. omien jäsentietojen Siirryimme keväällä FloMembers-pohjaiseen sähköiseen jäsenrekisteriin. Jäsentietojen siirto vanhasta rekisteristä uuteen onnistui hyvin. Tiedossamme ei ole esimerkiksi jäsentietojen katoamisia tai muuttumisia siirron jälkeen. Tapahtumiin ilmoittautumisissa on ollut pieniä ongelmia mutta niihin on löytynyt ratkaisut. Jos olette järjestelmää käyttäessänne huomanneet ongelmia tai parannettavaa niin tietoa niistä voi lähettää jäsenvastaavan sähköpostiin. Osoite on sivun alareunassa.

Uuden jäsenrekisterin myötä jäsenvastaavan, puheenjohtajan, tapahtumien järjestäjien ja hallituksen toiminta jäsenistön asioiden hoidossa on selkeytynyt ja nopeutunut. Kaikki tarpeelliset tiedot ovat samassa järjestelmässä.

Toukokuussa järjestelmästä lähti kaikille jäsenille sähköpostitse oma aktivointilinkki, jonka kautta voi aktivoida sähköisen jäsentilinsä. Aktivointilinkki lähti tiedossamme olleisiin sähköpostiosoitteisiin. Osa

jäsenistöstä ei vielä ole aktivoitunut tiliään. Se voi johtua siitä että aktivointilinkki on vanhentunut heinäkuun alussa, jäsenrekisterissä on ollut vanha sähköpostiosoite tai sähköpostiosoite ei ole tiedossa. Aktivointilinkki on voinut mennä myös roskapostikansioon.

Tilin ollessa aktivoituna jäsen pääsee kirjautumaan jäsenrekisteriin (www.flomembers.com/mp69) oman käyttäjätunnuksen (sähköpostiosoite) ja keksimänsä salasanan avulla. Omien tietojen tarkastaminen ja niiden päivittäminen on sen jälkeen helppoa. Myös tapahtumiin ilmoittautuminen onnistuu kätevästi jäsenrekisterin kautta. Järjestelmästä voi myös ladata sähköisen PDF-muotoisen jäsenkortin halutessaan. Pahvinen jäsenkortti säilynee käytössä kuitenkin pitkälle tulevaisuuteen. Samoin myös postin välityksellä tuleva jäsenmaksulasku.

Jäsenyys säilyy normaalisti vaikka jäsen ei aktivoisi jäsentiliään. Jäsentietojen päivitys hoituu edelleen myös jäsenvastaavan kautta.

Jos haluat saada aktivointilinkin, laita sähköpostia osoitteeseen: jarmo.iivari@mp69.fi

KORONAVIRUS VAIKUTTAA TOIMINTAAN

Seuraa kerhon tiedotusta verkkosivuilla
www.mp69.fi sekä kerhon Facebook-ryhmässä.

Jäsennumero:

Nimi:

Puhelinnumero:

Osoite:

Haluan irtisanoa jäsenyyden

Haluan muuttaa tietojani

Lisätietoja:

Lisää
tähän
posti-
merkki

MP69 RY
PL 769
33101 Tampere