

Motoristi

Moottoripyöräkerho 69 ry.

53. vuosikerta Joulukuu 2024



MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

PERUSTETTU 1969

TAVOITTEET 2019-2029

SUOMEN YHTEISÖLLISIN
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 2029



1967 Kontiolahti



PARAS
KAIKKIEN
KERHO!



Ukot, akat,
nuoret, vanhat,
pyörät kuin pyörät

Motoristihenki

Kerhomme on lungi jengi, 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.

Lungi
jengi!



YHDESSÄ LEVITÄMME AJAMISEN ILOA
JA KEHITÄMME LIIKENNEKULTTUURIA.

Miten?

HALLITUS 2024 - 2025

Puheenjohtaja
Antti Kortesus
044 588 69 69
antti@mp69.fi

Varapuheenjohtaja,
koulutusvastaava
Jouni Valkeejärvi
jouni.valkejarvi@mp69.fi
0400151650

Sihteeri
Matti Vilkkö
matti.vilkkö@mp69.fi

Tapahtumavastaava
Jukka Laitala
jukka.laitala@mp69.fi

Päätoimittaja:
Jarkko Järvinen
jarkko.jarvinen@gmail.com

Kansainväliset asiat
Markku Ahlsten
markku.ahlsten@mp69.fi
05067155

Muut hallitusjäsenet
Oiva Lepola
oiva@mp69.fi
Juha Soldan
0400 504480
juha@mp69.fi

Toimihenkilöt:
Maija Pispä, oikolukija
Tero Laine, kassanhoitaja,
tero.laine@mp69.fi
Jarmo Iivari, jäsenvastaava,
jarmo.iivari@mp69.fi

Pohtimista kerhon tulevaisuudesta

Pariin kertaan oon kuullut / lukenut, että mikä ihmeen paras kaikkien kerho, kun ei se tunnu olevan hyvä missään. Hieno missiohan tuo on ollut luomishetkellä: kaiken kattava ja kaikkia palveleva yhdistys. Kiitos silloisen hallituksen luomisvoimalle. Nyt vaan tuntuu, että todellisuus on jotain muuta, konkreettisempaa.

Niinpä alettiin hallituksen voimin tutkia kerhon nykytilaa vanhalla kunnan SWOT-analyysillä (<https://fi.wikipedia.org/wiki/SWOT-analyysi>).



PUHEENJOHTAJAN PALSTA:
ANTTI KORTESUO

Alla on lueteltuna analyysipäivämme tulokset. Niistä nähdään, että meillä on paljon vahvuuksia, joita voimme hyödyntää - toki aika paljon on heikkouksiakin, jotka pitää saada hallintaan. Löysimme myös kattavan listan mahdollisuuksia, joihin voidaan tarttua. Ja näitä otamme vastaan lisää mielellämme. Sitten viimeisenä ja vähäisimpänä on uhat, joita emme käytännössä tunnistanee.

Sisäiset VAHVUUDET (strengths)

- Historia
- Vahvat perinteet
- Valtakunnallinen kerho
- Resurssit
- Uskottavuus
- Koulutus
- Osaaminen
- Halu tehdä

Tulevaisuuden MAHDOLLISUUDET (opportunities)

- MS Pro Academy
- Internet: www, FB, Inst, QR
- Alue- ja paikallistoiminta
- Jäsenedut
- Nuorisotoiminta
- Kummitoiminta
- Tapahtumat
- VaPePa => Adve-koulutus
- Vaikuttaminen:

Sisäiset HEIKKOUEDET (weaknesses)

- Toiminnan puute, näivettyminen
- Kerhon uusiutumattomuus
- Passiiviset jäsenet
- Ikärakenne
- Muutosvastaisuus
- Näkyvyyden puute
- Nettisivut
- Hallinto ei ole tehtäviensä tasalla
- Jäsenrekisteri ontuu
- Prosessit sekaisin

Ulkoiset UHAT (threats)

- Lainsäädäntö
- Muut mp-kerhot
- Tietotekniikka

Motoristi

4./2024.

Tule mukaan lehden tekoon!

Jutut ja kuvat voit lähettää tuttuun tapaan: motoristi@mp69.fi

Etsimme myös tositarkoituksella oikolukijaa toimituksen porukkaan. Ilmianna itsesi tai ystäväsi!

3 Puheenjohtajan palsta
5 Pääkirjoitus

8 Symposium kokosi
kouluttajat oppimaan
yhdessä

11 Keitäs me olemmekaan?

12 Prätikähiiren matkassa

22 Norjan maantie NRO 55

26 A-kortti Yhdysvalloissa

28 Etelän Pystymettä '24

35 Motoristi 50v sitten



Kannen kuva: Prätikähiiren kotialbumi (katso s. 12 alkava juttu)



Päätoimittajan matkan varrelta bongaamaa - Café Garage



PÄÄKIRJOITUS:
JARKKO JÄRVINEN

Taannoisella matkalla MP 69:n "uudistumissymposiumiin" matkassa oli Valkeejärven Jouni järjestänyt meille kerhon hallituksen jäsenille hienon tutustumiskohteen Café Garageen Sastamalassa, Sastamalankatu 34.

Tämä on aivan mahtava motoristin tauko- paikka vailla tylsiä "abseja tai hempukoi- ta", sillä täältä motoristi saa hengelleen ja ruumilleen sopivaa ravintoa. Tällaista et muualla koe kuin, nooh, ehkä korkeintaan Vehoniemen Automuseolla. Tuolloin oli meille tarjolla vastaleivottua pullaa, kakku- ja ja aivan sikahyviä lohileipiä. Kannattaa siis poiketa. Paikka tulee vähän yllättäen pohjoisesta tullessa, joten kannattaa ennen Sastamalan keskustaa olla valppaana. Isä Pennan pitämä paikka on auki noin toukokuusta elokuun loppupuolelle asti. Paikalla on omat sivunsa naamakirjassa, joten sieltä kannattaa käydä lukaisemassa onko ketään paikan päällä.

Vanhaan rakennukseen on koottu ja vä- säetty vanhaa 50–60-luvun tyyliä ihannoiva kunnon Garage, josta toki paistaa silmille isä Pennan ura ratapyöräilijänä. Vanhaa motoristiaiheista tavaraa ja rekvisiittaa on koottu talli täyteen. Mansikkana kakussa

loistaa tallin perukoilla, aitiopaikalla, ku- vankaunis Ducati. - Aaah, oooh.

Kun noita meidän kuviamme tässäkin jutussa katselee, niin MP 69 ry:n ongel- mat tulevat hyvin esiin. Me vanhukset kaipaamme nuorta verta kerhon riveihin ja uutta potkua tämän kerhon liian rau- halliseen olotilaan. Kenties muualla tässä lehdessä on juttua siitä, mitä kaikkea me yhtenä viikonloppuna saimme aikaiseksi MP 69:n herättämiseksi horroksesta.

Nyt on 11 kuukautta tätä vuotta eletty ja alkaa loppukiri jouluun ja pitkä talven mittainen odotus tulevaan kevääseen 2025. Onko tänä vuonna tehty tarpeeksi töi- tä kerhon eteen ja saatu tönähtyä pyörät liikkeelle? Sen näyttää tuleva talvi ja sen tapahtumat: perinteinen MP-näyttely Hel- singissä ja myös Keski-Suomen Moottori- pyöränäyttely ja helmenä pohjalla Tyrvään Talviralli, Toysässä, Sepänniemen Loma- kylässä 7.–9. 2.2025.

Toivotankin rauhallista loppuvuotta itse kullekin.

Terveisin Jarkko







Kouluttajat Motoristisurvival-symposiumin tauolla, ohjelmassa oli keppijumppa.

Symposium kokosi kouluttajat oppimaan yhdessä

TEKSTI: MATTI VILKKO

KUVAT: TERO PURANEN, MATTI VILKKO

MP69:n kouluttajat kokoontuivat perinteiseen MotoristiSurvival-symposiumiin 18.-20.10.2024 Ikaalisten Reserviupseerien majalle. Symposium on kouluttajien oma säännöllinen tapahtuma, jossa käydään läpi päättävän kauden tapahtumia, kehitetään kouluttajien pedagogisia taitoja, suunnitellaan tulevan kauden toimintaa ja sovitaan seuraavan kesän kurssiaikataulu.

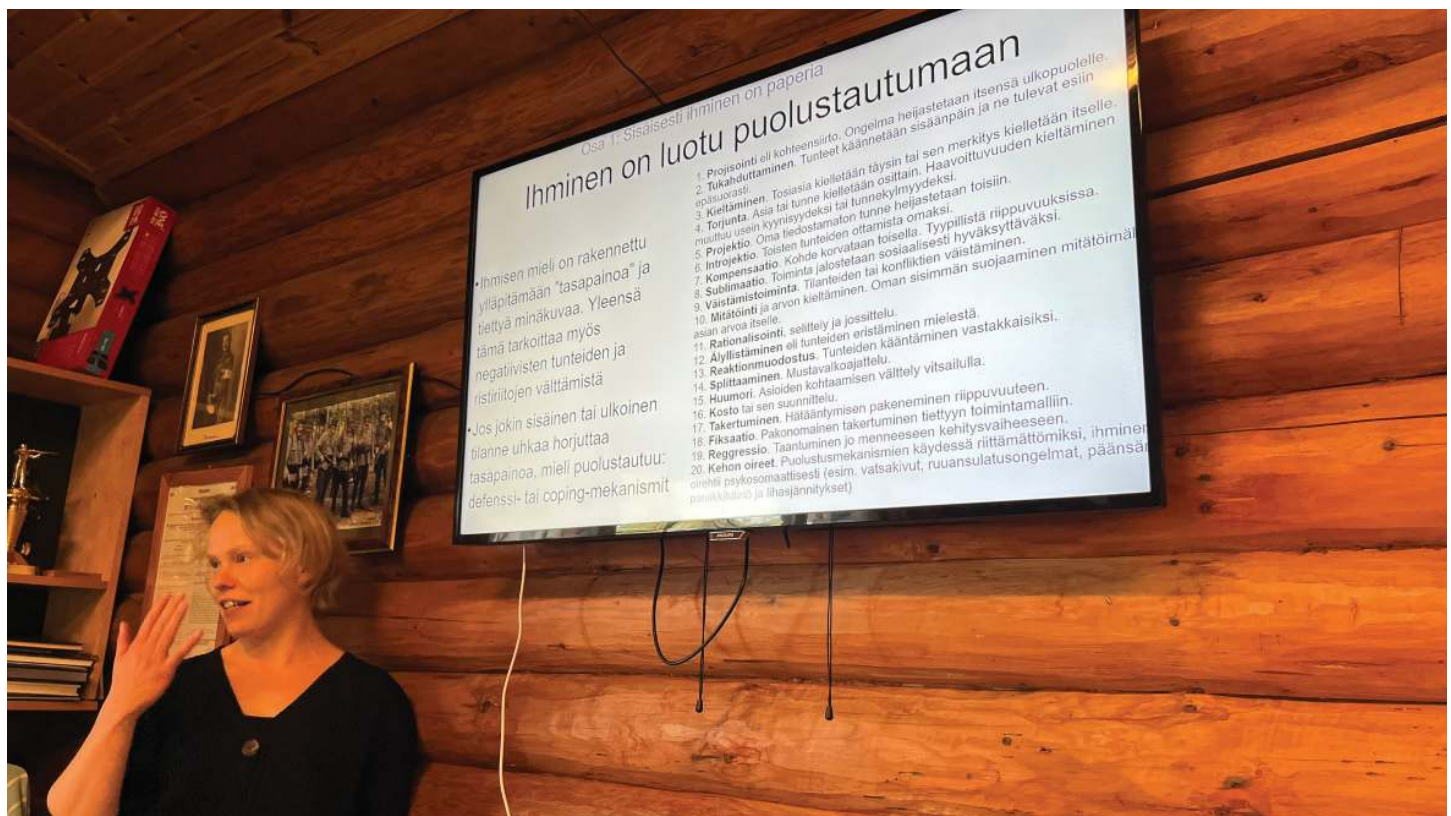
Tänä vuonna symposiumissa oli 12 kouluttajaa. Lauantain ohjelmassa oli vahva painotus opettajan taitojen kehittämisessä. Tero piti esitelmän oppimisesta ja motoriikasta, Jarmo kävi läpi tyypillisten koulutusharjoitteiden havainnointia, Tommi kertasi ohjeistuksia, joilla kurssitettavat saadaan oppimaan harjoitteissa tavoitteiksi asetetut ajamisen perustaidot ja Laura esitteli palautteen antamisen teoriaa ja

käytäntöä.

Lauantain ohjelman päänumero oli A&E Med Oy:n toimitusjohtaja Timo Lauron Esitelmä ja demonstraatio. Timolla on pitkä kokemus ambulanssitoiminnasta ja motoristina hän pystyi kertomaan motoristeille tärkeitä vinkkejä. Demonstraatiossa Timo näytti, kuinka loukkaantuneen motoristin kypärä poistetaan, jos epäillään kaularangan vioittumista. Tilastojen mukaan tukehtuminen on merkittävin kuolemaan johtava syy. Tärkein oppi on, että jos onnettomuuteen joutunut on tajuissaan ja ei oksenna, niin kypärää ei ole syytä poistaa. Mutta jos onnettomuuteen joutunut on tajuton, jo pelkästään tukehtumisriskin vuoksi on syytä ottaa kypärä pois loukkaantuneelta. Timon esittämän koulutuksen avulla kouluttajat osaavat poistaa kypärän aiheuttamatta lisävammoja, vaikka onnettomuuteen joutuneella olisi vamma kaularangassa.

Timo myös muistutti ajovarusteiden merkitystä näyttämällä australialaisen YouTube-videon: Protect your entire body on every ride 60" MA15+ (Transport Accident Commission Victoria) <https://www.youtube.com/watch?v=Jds4mKvPCzY>. Samalla hän muistutti, että jos kuitenkin tulee asfaltti-ihottumaa, se on samalla tapaa vaarallista kuin palovammat. Hänen vinkkinsä on, että jokaisella motoristilla pitäisi olla ensiaputarvikkeissa avaruuspeitto. Jos ilman lämpötila on alle 28 astetta, on vaarana, että uhri kylmettyy.

Sunnuntain ohjelmassa oli kauden 2025 kurssien suunnittelu. Porukalla saatiin suunniteltua kurssiaikataulu ja paikkakunnat. Tekemällä suunnitelma hyvissä ajoin pystymme varaamaan sopivat harjoitteluradat ja kouluttajat osaavat varata omista kalentereistaan aikaa koulutuksille. Ajat ja paikat julkaistaan MP25-näyttelyssä.



Lauran luento käsitteli palautteen antoa ja mitä tunteita palaute saattaa herättää koulutettavassa



Anna, Markku ja Masa pohtivat yhdessä motoristen taitojen oppimista





Turvallinen kypärän poisto: Toinen auttaja tukee toisella kädellä niskasta ja toisella leuasta, että kaularanka ei liiku. Samalla toinen auttaja levittää kypärää ja vetää kypärän pois tekemällä pientä heilutusliikettä.



Ota rohkeasti yhteyttä!

Jos koulutuksiin liittyyen tulee mitään kysymyksiä tai risuja ja ruusuja mieleen, otapa yhteyttä Jouniin:
jouni.valkeekarvi@mp69.fi – 0400151650



Keitäs me olemmekaan?



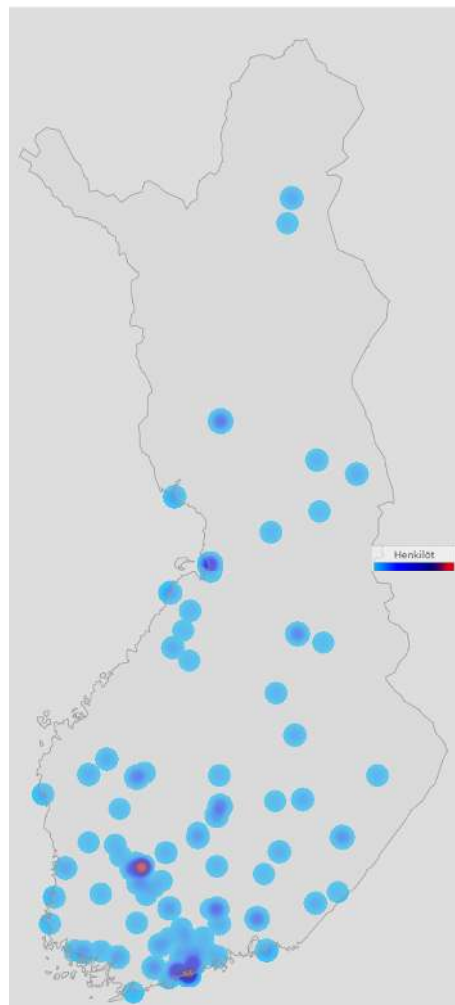
Moottoripyöräilyhän on ihan mukava laji, koska toisinaan siinä tulee törmättyä muihin motoristeihin. Ja näiden muiden kruisailijoiden kanssa tulee sitten väännettyä juttua kaikenlaisista aiheista. Yhden tällaisen intensiivisen keskustelun aikana tuli puheeksi kerhomme jäsenistö, keitä me oikein olemme ja mistä me tulemme? Ja koska tähän kysymykseen on kuitenkin löydettävissä vastauksia, niin ajattelin muutamia faktoja kaivella nähtäville.

Ohessa olevasta kartasta on nähtävillä itsestään selvä seikka, olemme hyvinkin valtakunnallinen kerho (jokaisen pallukan osoittamassa kylässä asuu vähintäänkin kolme kerholaista). Toki maantieteellinen painopiste on melko etelässä, pari suurempaa kylää taistelee "jäsenherruudesta" keskenään. Tampere johtaa 86 jäsenellä Helsingin 74:ää vastaan. MP69:läisin paikkakunta on kuitenkin Saariselkä, jossa täysi prosentti asukkaista on kerholaisia. Työnsä pääsee puolikkaaseen prosenttiin, Läyliäinen kolmanneksen, muut tulevat

kaukana perässä. Tässä oli siis tarkasteltu postinumeroalueittain jäsenistön sijoittumista paikkakunnittain.

Ikäjakautuman osalta tilanne ei ole kovinkaan nuorekas, tämä lienee selvää kaikille, jotka ovat vierailleet järjestetyissä tapahtumissa. Kerholaisten keski-ikä on tätä kirjoittaessani 62,5 vuotta. 30-luvulla syntyneitä jäseniä löytyy kaksi, 40-lukulaisia 61 kpl, 50-luvulla syntyneitä 465 kpl, 60-lukulaisia 352 jäsentä. Tämän jälkeen syöksy on aika kova, 70-lukulaisia 124 kpl, 80-luvulla syntyneitä 46, 90-lukulaisia 31 ja ainoastaan viisi tällä vuosituhannella syntyneitä. Jos taas tarkastellaan kerholaisuuden keski-ikää niin se on hyvinkin tarkkaan 22-vuotta. Viideltäkymmeneltä kerholaiselta löytyy yli 50-vuotta kerholaisuutta takanaan. Kunnioitettavaa, kypärä päästä!

Jäsenrekisteristä löytyy myöskin tietoa siitä, millä kulkineella kukin tulee ajosuoritteensa tehneeksi. Kerhon painottuminen matkamotorismiin varmasti vaikuttaa



vahvasti merkkivalikoimaankin. Honda pitää aivan ylivoimaisesti paalupaikkaa yli kolmellasadalla edustuksella, BMW pääsee kakkossijalle vajaalla parilla sadalla pyörällä. Japanilaisten merkkien edustus on Hondan jälkeenkin erittäin vahvaa Yamaha, Suzukin ja Kawasakin vallatessa sijat kolmosesta vitoseen.

Lähes viideltäkymmenellä kerholaisella on ilmoituksensa mukaan käytössä useampia pyöriä. Niitä ei ole tässä tarkastelussa lähdetty jyvittämään merkkikohtaisiin lukumääriin, vaan olen vain käsitellyt ne yhtenä ryhmänä. Joillakin tähän ryhmään kuuluvilla on siis kaksi pyörää, toisilla niitä saatetaan olla toistakymmentäkin. En ainakaan tähän tekstiin uskalla kirjoittaa tarkempaa analyysia näistä useamman pyörän omistajista, mutta yhden tulkinnan mukaan amerikkalaisen moottoripyörän omistajilla saattaa olla halu omistaa muitakin merkkejä. Tästä voidaan jatkaa jutun vääntämistä, vaikka seuraavan kerran kohdatessamme.

TEKSTI: MINNA "PRÄTKÄHIIRI" JOKINEN
KUVAT: PRÄTKÄHIIREN KOTIALBUMI



Prätkähiiren matkassa

Kun suunnittelee työstävänsä yli 39 vuotta kestäneen motoristiutensa jokuseen sivuun, niin äkkiseltään se tuntuu vähintäänkin hämmästyttävältä tai oikeastaan mahdottomalta. Mutta koska en enenkään ole mennyt siitä, mistä aita on matalin, niin kokeillaan. Jospa tästä vaikka tulisi kelvollinen pintaraapaisu.

Takana on ajokilometrejä n. 8000 km yhteensä 54:ssä eri maassa. Valtava määrä elettyä matkamotoristin elämää, kokemuksia, uusia ihmisiä ja kulttuureja, iloja ja suruja, riemun hetkiä ja tietysti vastoinkäymisiäkin. Paljon, ehkä liikaakin olen ajellut yksin, mutta onnekseni olen aina välillä saanut mukavaa ajoseuraa, kaksin tai isommissakin porukoissa, kun noita ryhmäreissuja on tullut järkähtyä ja johdettua milloin minnekin. Pyörät eivät allani ole kovin tiuhaan vaihtuneet. Kaikkineen olen omistanut vain kahdeksan pyörää. Pikkuisesta Honda CBR 125 Twinistä aloitin keväällä

1985 ja tällä hetkellä tallissa on kolme pyörää, Yamaha YZF 600 R Thundercat, Honda XL 650 V Transalp ja viimeisin hankinta, maailman näppärin pikkuadve, Honda CRF 300 Rally. Jos joku miettii, miten muistan ajokilometrini edes suunnilleen, niin se perustuu juurikin siihen, että pyöriä on ollut noin vähän. Jokaisesta pyörästä muistan, paljonko sillä olen ajanut!

Kuinka rakkaus alkoi

Tarinoita siitä, kuinka kenenkin motoristiura on saanut alkunsa, on varmaan yhtä paljon kuin kuskejakin. Omalta osaltani orastava kipinä muuttui palavaksi rakkaudeksi, kun 14-vuotiaana, kesällä 1983 sain vihjaisuja siitä, mitä elämä voisi tuoda tullessaan. Olin päässyt kotikylällä Ryttylässä poikien mopokyytiin useamman kerran ja mökillämme Haukivuorella peräti kaverini isoveljen kevarin kyytiin. Ensimmäinen "pidempi" reissu, yhteensä mahtavat

n. 100 km, tein koulukaverini poikaystävän kyydissä, kun kävimme heitä riparilla moikkaamassa. Tässä joku aika sitten olin kyseisen kuskin kanssa yhteyksissä ja kerroin hänelle, ettei varmaan silloin 40 vuotta sitten arvannut, kuinka suuresti muuttaisi elämäni. Nimittäin se oli aika lailla siinä. Sen retken jälkeen tiesin, että tätä rakkautta ei ihan helpolla saa sammumaan. Pyörän sarviin on pakko päästä!

Siitä alkoi hurja kesätienestien säästäminen ja kun ihana mummoni vielä halusi auttaa minua ensimmäisen pyörän hankinnassa, koitti vihdoin keväällä -85 se päivä, kun Myllymaan Repa kippasi pikku Hondan kotipihallemme. Kolmion olin hankkinut mutta ajokokemusta minulla oli tasan em. -83 kesällä Kreetalla kummitäidin miehen avustuksella (hän siis istui takanani ja piti myös stongista kiinni ja auttoi hallintalaitteiden kanssa) ajatut muutamat kilometrit. En ikinä unohda niitä tuskan hetkiä, kun



1. Pikku-Hondan ylpeä kuski. Ajovarusteet tosin kevyempää mallia sillä kertaa...

2. Kohti Perherallia. Tässä vaiheessa poikani oli jo istunut kyydissä tuhansia kilometrejä.

3. Finnjetin satamassa. Ensimmäisen kerran kohti ääretöntä, sillä kertaa Saksaa, kesällä -87. Saattojoukot ehkä hymyilevät kuvassa mutta jälkeinpäin äitini on kertonut, että jokaisen reissuni aikana häntä pelotti ihan hirmuisesti.

4. Ralleja kierrettiin poikani kanssa yhdessä enemmänkin. Sillä kertaa Ilves-miitingissä, missä oli takavuosina aina ohjelmaa lapsillekin.

5. Pyörien huollot ja isommatkin rempat tuli takavuosina lähes aina tehtyä itse, toki kavereita konsultoiden. Myöhemmin olen sen asian suhteen laiskistunut, ja antanut suurimmaksi osaksi homman ammattilaisille.

6. Alusta asti kaikki reissut, kuten kuvassa myös mökille Haukivuorelle, on pitänyt tehdä kaksipyöräisellä.



7.



8.

7. Islannissa voi housun puntit kastua.

8. Talviajo on ihan parasta!

9. Pystymettissä sielu lepää.



yrityin yksinani opetella kytkimen käyttöä ja saada pyörän liikkeelle. Ään, töks, ään, töks, ään, töks. Jos nyt ei tuhansia, niin ainakin satoja kertoja. Mutta jos joku piirre minulla on aina ollut, niin se on sinnikkyys. Periksi ei ihan helpolla anneta! Ja niin, niin minä vaan opin. Kuuleman mukaan olisin ollut ensimmäinen tyttö, joka Riihimäen katsastuskonttorilla ajoi KT-kortin. Oli se hienoa. Ja aika ylpeä olin ajopelistäni. Lukion luokkakokouksessa tänä syksynä koulukaverit muistelivat, kuinka Minna päräytti Riihimäen lukion pihaan nahkapuvussaan. Ja penkkareissakin ajelin kypärä päässä pitkin koulun käytäviä pikkuveljen vanhalla polkumopolla. O tempora, o mores!

Matkamotoristiksi

Alusta asti oli selvää, että nurkissa pyöriminen ei riitä. Ensimmäisen oikean moottoripyörämatkan teimme silloisen poikaystävänä kanssa kaksi päällä Ahvenanmaalle. Siis aatelkaa, oikeasti kaksi teiniä pikku Twinillä kaikkien tavaroitten kanssa! Eihän me mitään osattu, eikä tiedetty, mutta hengissä selvittiin, vaikka öljyt loppuivat paluumatkalla Forssan kohdalla. Viimei-

sillä rahoilla saatiin ostettua litra öljyä ja päästiin kotio. Honda kyllä satutti siinä episodissa sen verta itseään, että koneremontiksihan se sitten myöhemmin meni...

Pyörä vaihtui abiheväänä -87 Suzuki GS 450:ksi, liityin legendaariseen Riihimäen Moottoripyöräkerho Kahvakoplaan ja uskaltauduin ensimmäistä kertaa Suomen rajojen ulkopuolelle. Itkua väänsi meidän äiti, kun oli satamassa mummon ja pikkuveljen kanssa saattamassa 18-v pikku-Minnaa, joka yksin lähti Finnjetillä kohti Saksaa. Se, että olin pari viikkoa aikaisemmin ajanut aika pahan kolarin – auto tuli pimeässä mutkassa väärää puolta tietä vastaan – ei ainakaan auttanut asiaa. Äippä oli silloin sitä mieltä, että metriäkään et enää aja. No, minä olin tunnetusti eri mieltä. Tuon Saksan reissun seurauksena matkamotoristi-identiteettini oli viimeistään syntynyt ja lopputulosta on voinut lukea lehdistä ja katsella vaikkapa Arto Nybergin haastattelussa.

Motoristiäiti

Hirmu usein kuulee tarinoita, useimmin miesten suusta, kuinka moottoripyörät

ovat saaneet perheen perustamisen myötä jäädä. No, minulle ei totisesti niin käynyt, vaikka jossain kohtaa -90 luvun lamavuosiina, kun oikeasti oli rahasta tiukkaa, silloinen mieheni ja poikani isä ehdottikin, että myyt Kawasakin. Silloin oli siis alla GPZ 500 R. Totesin vaan, että kuolleen ruumiini yli. Kunhan lapsella riittää syötävää, se riittää, minä voin olla ilman. Siis ruokaa, ei pyörää. Päivääkkään en ole ilman pyörää ollut koko motoristielämäni aikana.

Toki on myönnettävä, että poikani ollessa ihan pikkuinen, jäivät ajokilometrit normaalia vähäisemmiksi. Mutta kun minun normaalin on aina pyörinyt siellä 20 – 45tkm / vuosi, niin kyllä sitä silloinkin tuli ajettua. Ja kun poikani sitten viisivuotiaana vihdoon mielestäni oli niin iso, että uskalsin ottaa hänet kyytiin, alkoi siitä kokonaan uudenlainen motoristielämä. Saatiin ajaa kaksi päällä! Tuossa vaiheessa olin statuseltani muuttunut yh-äidiksi, opiskelin yliopistossa ja opintojen vuoksi sukkuloin Riihimäen ja Joensuun väliä viikoittain. Kesät lauloin Savonlinnan Oopperajuhlakuorossa ja juuri siellä poikani oppi kulkemaan kyydissäni. Noina kesinä muuten tenori Jorma Silvasti nimesi minut ”Oop-



10. Islannissa ”jäljet” laavakentillä ovat tutustumisen arvoisia. Tosin suosittelen vain adve-pyörille, muuten saattaa tulla pyörälle pipi.

11. Hupsista. Ekan kerran ajossa nurin v.-86 ja heti perään Islannin laavatuhkassa -23! No, pari kolaria toki, mutta ei kait niitä lasketa.

12. Skotlanti, motoristin paratiisi! Sinne taas ensi kesänä, nami!

13. Vuosien tauon jälkeen äiti ja poika tourilla.



peran prätäkhiireksi” ja siitä asti tuo nimi on kulkenut mukani. Oopperahommat toki muuttuivat valmistuttuani ensin luokanopettajan ja sittemmin ortodoksikantorin työksi mutta loppuosa nimestä jäi.

Luokanopettaja-aikoinani, asuessamme Lopella, poikani oli vuoden verran oppilaanani pienessä Sajaniemen kyläkoulussa. Ja tietenkin kuljimme koulumatkat kaksi päällä pyörälläni. Koulutaksikuljettaja totesikin, että pojallani on varmaan Suomen ainoa moottoripyöräkuljetus kouluun! Ja ikinä, ikinä hän ei valittanut siitä, että pitää pukea ajokamat päälle ja hypätä äidin kyytiin. Vaikka olisi tullut pieniä kiviä taivaalta! Olisikohan hän ollut 12-vuotias, kun hän kerran kysyi minulta: ”äiti, miks meillä on auto?”.

Myöhemmin hän sitten ajoi tietenkin A-kortin ja lapsilisistä säästetyillä rahoilla ostimme hänelle mainion Yamaha YBR 125:n. Olipahan hienoa ajella kahdestaan, äiti ja poika! Pienenä yksityiskohtana mainittakoon, että olin nimenomaan aina sanonut hänelle, että mikäli haluaa äidin sponssaavan ajokortteja, on ensin ajettava A-kortti, jotta sitten myöhemmin voi ajaa B-kortin. Ajatukseni oli, että oppii kunnioittamaan kanssaliikkujia ja ainakin meillä tuo toimi täydellisesti. Viime kesänä, useamman ajamattoman vuoden jälkeen poikani sai kaveriltani lainaksi van-

han 750cc Honda AT:n ja pääsimme jälleen yhdessä tien päälle. Vaikka kyse onkin aikuisesta miehestä, oli äidin ylpeys aikamoinen, kun nuo ajamattomat vuodet eivät näkyneet missään. Sisäsyntyistä ajotaitoa ehkä, sanoisin.

Pallonkiertäjäksi

Vuosien varrella olin tehnyt pitkiäkin toureja, aina siitä vuoden -87 Saksan reissusta lähtien. Milloin minnekin, Saksan lisäksi Pohjoismaissa, etenkin Norjassa useamman kerran, v. 2004 ensimmäisen kerran oikein useamman maan touri Euroopassa ja sen jälkeen joka vuosi retkiä Suomen rajojen ulkopuolelle. Mm. v.2009 ja -11 uskaltauduin vasemmanpuoliseen liikenteeseen Britannian ja Irlannin toureilla ja v. 2010 ensimmäistä kertaa itärajan yli Venäjälle. Tuona kesänä tein myös yhden älyttömimmistä reissuistani, kun lomaa oli jäljellä 9 päivää ja katsoin, että missäs päin Eurooppaa olis kokoontumisajaja. No, Itävallassa Salzammergutissa oli, niin eikun sinne ja takaisin niin, että itteäkin hirvitti ne päivämäärät. Balkanilla, mm. Serbiassa ja Romaniassa tuli kuoppia väisteltä Thundercatilla 2012 ja Ukrainan kerkesin ajamaan 2013. Osin tietoisesti valmistauduin siis tulevaan. Unelmissa siinsi RTW.

En tiedä, olinko varsinaisesti koskaan hakemalla hakenut oikein tosi isoja haasteita,

mutta kun 2004 näin ensimmäisen kerran - sittemmin katsoin sen aikas monta kertaa - näyttelijöiden Ewan McGregorin ja Charlie Boormanin RTW:stä tehdyn dokumentisarjan ”Long way round”, syttyi päässäni kirkastakin kirkkaampi ajatus siitä, että ”minä kans”. Ja yksin tietenkin. Ketkä ks. sarjan ovat nähneet, muistavat, että em. herroilla oli mukanaan jos jonkinlaista tukijoukkoa, huoltoautoja ja kaikkea. No minulla ei totisesti ollut! Yksin painelin menemään pohjoisen pallonpuoliskon ympäri että hupsista keikkaa!

Matkan suunnittelu ja säästäminen reissukassaa varten olivat toki alkaneet jo useita vuosia aikaisemmin, mutta v. 2013 tartuin oikein kunnolla toimeen. Piti hakea vapaat, neuvotella piispan kanssa, että saan säästää ja siirtää lomia, anoa toimivapaata jne. Piti etsiä agentit järjestämään valtamerten yli laiva- ja lentorahdit, piti etsiä tukijoita ja ilmaisia majapaikkoja, hankkia tarvikkeita, suunnitella reittiä, palauttaa venäjän kielen taitoa kansalaisopistossa, juosta haastatteluissa yms. Välillä tuntui, että koko elämä pyöri matkan suunnittelun ja järjestelyiden ympärillä. Ruutuvihkoon ruksin tehtävän perään, kun aina milloin mikäkin toimenpide oli vihdoinkin saatu loppuun. Kaikkineen kahdeksan kuukautta meni, ennen kuin kaikki oli valmista ja pääsin starttaamaan Riihimäen ABC-aseman pihalta Minnan päivänä 26.5.2014.



14. Kalliovuoret - Rocky Mountains.

15. Etelä-Koreassa kokoontumisajossa. Paikallisten motoristien mukaan olin ensimmäinen nainen, joka tuli ajamalla Euroopasta Koreaan. Antoivat minulle nimeksi "Wonder woman from Finland"



Vaan hyvin valmisteltu ja suunniteltu on puoliksi tehty. Se kävi selväksi jo aika alkumatkasta. Oli todellakin kannattanut vaivata päättänsä ja nähdä vaivaa esivalmisteluihin. Ajoin käytännössä koko reissun, 28.500km ilman mitään isompia haasteita. Muutaman kerran reissupyöräni Ransu (Honda XL 650 V) toki muksahti kylelleen paikaltaan, Habarovskissa iski koti-ikävä, Soulin lentokentällä minua ei meinattu päästää Vancouverin koneeseen, kun ei ollut paluulippua eikä Kanadan viisumia (suomalainen ei sellaista tarvitse, mutta eiväthän se sitä ymmärtäneet – onneksi oli USA:n ESTA hankittuna, se kelpasi), Vancouverin lentokentällä passi katosi ja meinasi oikeasti jänskättää (sain sen kyllä takaisin mutta virkailijat eivät halunneet kertoa, mistä oli löytynyt...) ja Jenkeissä Ransu alkoi tihuttaa öljyä (ilmanputsari oli vaan tukossa), mutta siinä se. En sairastunut pahasti, ajanut kolareita, Ransu ei hajonnut, eikä matkanteko torpannut missään vaiheessa. Ehkä myös asenne auttoi. Olin lähtenyt reissuun norjalaisen napa-retkeilijän, Alexander Gammen ajatuksella "Tämä ei ole seikkailu, vaan olotila".

Maikkarin Huomenta Suomen haastattelussa toimittaja kysyi, mikä oli ikimuistoisinta reissussa. Vastaus oli helppo: se, että pikkuinen Prätkähiiri kiertää yksinään

pallon ilman mitään isompia ongelmia, oli ylivoimaisesti ikimuistoisinta!

Kaikkienensa tuohon pohjoisen pallonpuoliskon kiertämiseen meni aikaa 87vrk ja 17 tuntia. Yritin saada kokemuksestani Guinnesiltakin maailman nopeimman naisen ennätyksen, mutta heiltä tuli kohtelias vastaus, että eivät enää anna yleisillä teillä tehtäviä nopeusennätyksiä. Miesten puolella kun tuo ennätystehtailu oli saanut aika vastuuttomia piirteitä. Naisten puolella kyseistä ennätystä ei ollut kirjattuna, eikä siis tulekaan. No, enpä minä ennätyksen perässä reissuun lähtenytäkään mutta olisihan se kieltämättä ollut mukava huomionosoitus.

Rahaa paloi yllättävän vähän. Lopullinen saldo oli 9973€ ja se piti siis sisällään kaiken, kaksi lentorahtia, yhden laivarahdin ym. laivamatkat, majoitukset, polttoaineet, ruuat ja jopa Venäjällä Sarovissa saamani sakot, kun vahingossa ajoin kielletylle alueelle. Lienenkö ainoa suomalainen motoristi, jota on 4½ tuntia kuulusteltu venäläisessä sotilastukikohdassa. Myöhemmin minulle selvisi, että em. kaupunki on suljettu, koska se on ydinaseitten suunnittelualue, aargh. Minä vaan ajoin navin ja autojonon perässä, huuh. Jos pitäisi yksittäisiä kokemuksia tuolta reissulta luetella, niin kyllä tuo aika kärkipäässä olisi.

Jos reissun tunnelmiin ja faktatietoihin haluaa enemmän syventyä, kannattaa kaivaa lehtikätköistä Bike-lehdet vuodelta 2015, jolloin kirjoitin sinne kolmiosaisen matkakertomuksen. Tai ehkä helpompi tapa on käydä lukemassa reissublogini – joka muuten matkan aikana keräsi n. 200tuhatta lukijaa – TFMK:n sivuilta. Sieltä löytyy myös matkapäiväkirjani, josta oli tarkoitus raapustaa kirja. Yksi niitä harvoja kertoja, kun olen jättänyt jonkin asian kesken, vaan niin kävi. Tuli ero, iski synkkyys ja kirjan kirjoittaminen loppui siihen. Mno, ken tietää, ehkäpä sitä joskus saisi aikaiseksi vaikkapa "Prätkähiiren kootut seikkailut".

Elämä RTW:n jälkeen

Aika monta vuotta pallonkiertoreissun ja sen mukanaan tuoman häslingin – kiersin mm. eri tahojen pyynnöstä pitämässä yhteensä 77 RTW-esitystä – jälkeen vielä kyseltiin kovasti, että "mitäs nyt sitten, mihin menet seuraavaksi?" Alkuun vastailin, että no ehkä Australiaa, Etelä-Amerikkaa jne. mutta koska kaikki ne suunnitelmat menivät pandemian vuoksi katuralleen, olen tyytynyt pysymään Euroopan sisäpuolella. Ennen sotaa vein ryhmiä Venäjälle, myös PeterPan biken matkanjohtajana ja ajelin siellä muutenkin paljon itekseni. Se aika on nyt tietenkin takanapäin, joten on pitänyt

16. Kazakstanilaistytöjen kanssa poseeraamassa. Olivat ihan tohkeissaan nimenomaan siitä, että nainen ajaa yksin pallon ympäri.

17. Olin revetä liittokistani, kun pääsin Vladivostokiin. Olin ajanut Tyynelle Valtamerelle.

18. Isoja mutta rauhallisia eläimiä nuo jakit. Mongoliassa siis.

19. Tällaisessa valmiissa laatikossa Ransu matkasi Atlantin yli. Koreassa sen sijaan tekivät sille alusta asti oman puulaatikon mittojen mukaan!



tutkia karttaa tarkemmin, mistä löytyisi mielenkiintoisia kohteita. Tai olisiko vielä jotain muuta, mitä matkamoottoripyöräilyn saralla on kokematta.

Ja niitä on piisannut. Mm. v. 2019 ja 2023 olen kiertänyt Islantia ja Färsaaria. Iki-muistoisia reissuja molemmat, suosittelen lämpimästi, vaikka siellä kylmää ja märkää voikin olla. Mustanmeren ympäri piti kiertää v. 2018 mutta kuumuuden vuoksi käännyn ympäri Montenegrossa. v. 2019 tein elämäni tähän saakka ainoan vuokrapiöräreissun Maltalle. Briteissä kävin taas pienen tauon jälkeen v. 2022. Sillä kertaa suunnasin aina pohjoisimpaan kärkeen saakka,

Unstin saarelle Shetlannissa. Ensi kesänäkin on taas tarkoitus palata noille seuduille, myös naapurimaa Irlantiin, missä ensimmäisen kerran ajelin v. 2011. Talvella 2022-2023 heitin Rallyyn piikkirenkaat alle ja aloitin talviajon, mikä on taas ihan oma maailmansa, nam. Menneenä kesänä kiertelin pikku Rallylla Balkania, kun Ransun olin antanut lainaksi Mobiliaan "Reissun päällä" näyttelyyn. Mainiosti pelitti pikkuinen, ei tarvinnut jännittää surkeimpia-kaan tieosuuksia ja ainakin minulle Rallyn tehot riittävät ja Saksan baanallakin pärjasi. Näiden em. reissujen blogeja pääsee lukemaan fb-sivuiltani, missä ne ovat julkisina. Saa myös tulla vaikka Pystymettissä

(sekä Pohjoinen että etelä) tai Talvirallissa vetäisemään hihasta, niin istutaan hetkeksi tulille turisemaan.

Paljon on takana ja toivottavasti vielä hurjasti edessä. En minä tästä miksikään muutu, ellei vaikkapa terveys totaalisesti petä. Liikkeelle on päästävä, jotta pääkoppa pysy ehjänä. Ja mikä olisi sen parempi, kuin minulle ainoa oikea tapa liikkua. Moottoripyörällä tietenkin.

Kohti ääretöntä, Prätkähiiri

18.



19.



TEKSTI JA KUVAT: ANNE URRILA

Norjan maantie NRO 55



Viereisellä sivulla tie
1400 m korkeudessa



Hotel Kvikne

Viime lehdessä ollut Masan juttu Norjan tiestä nro 17 innoitti minut kehuaan Norjan tietä nro 55. Tie kulkee Bergenin pohjoispuolelta Vadheimista Jotunheimin ylitse Lomiin. Ensin Sognefjordin pohjoisrantaa myötäillen ja sitten vuonon pohjasta ylös vuorille.

Tie teki vaikutuksen jo vuosia sitten ajaessani sen ensimmäisen kerran. Silloin, yli 20 vuotta sitten, ajoin sen lännestä itään päästä päähän. Myöhemmin olen sitä ajanut eri suuntiin ja erilaisia pätkiä - aina kuitenkin Jotunheimin ylittäen. Olen tietä ajanut sekä katupyörällä (CBR600) että erilaisilla 'soratiepyörillä' kuten Transalp ja pikkugessu. Tie on koko matkaltaan asfalttia, enimmäkseen oikein hyväkuntoista.

Lännestä tielle pääsee ajamalla Bergenistä pohjoiseen ja ylittämällä Sognefjord Ytre Oppedalista Lavikiin kulkevalla lautalla. 25 kilometrin päässä on Vadheim, josta 250 km pitkä tie nro 55 alkaa.

Aluksi tie seurailee vuonon rantaa. On jotenkin huvittavaa katsella melko lähellä

olevaa kylää tai muuta maamerkkiä, jonka ajattelee saavuttavansa parin minuutin kuluttua - mutta matkaan meneekin yli vartti. Vuonon rantaa seuraava tie on mutkikas eikä Norjassa piirretä teitä viivottimella! Sognefjord on Norjan pisin vuono, yli 200 km. Vuonossa on useita 'haaroja', ja sen ylitse pääsee lautalla muutamasta kohtaa. Maisemat ovat kummallakin puolella vuonoa todella kauniita. Ja tiet mutkikkaita! Useampikin norjalainen motoristi on kertonut käyneensä ajamassa Sognefjordin rantoja säännöllisesti.

Ennen vuonon pohjaa on tien varrella parikin mainitsemisen arvoista paikkaa. Balestrandissa on vanha hieno hotelli Kvikne, jonka vanha puinen osuus on yli satavuotias. Hotellissa on yöpynyt useita kuuluisuuksia, ja se kuului Saksan keisari Vilhelm II suosikkipaikkoihin. Balestrand on kiva pieni paikka pysähtyä vaikka kahville - yöpyminen hotelli Kviknessa voi ylittää monen mp-matkaaajan budjetin. Hieman Balestrandin jälkeen on pieni lauttamatka vuonon haaran ylitse.

Ornesin sauvakirkko sijaitsee Ornesissa. Kirkko on Unescon maailmanperintökohde, ja yksi Norjan vanhimmissa sauvakirkoista, se on rakennettu 1100-luvulla. Kerrassaan upea paikka, puurakenteinen kirkko on sekoitus eläinornamenteilla koristeltua viikinkityyliä ja kristillistä sauvakirkkoarkkitehtuuria.

Ornes sijaitsee pienen poikkeaman päästä itse tieltä 55. Sinne pääsee lautalla Solvornin kylästä. Ensimmäisen kerran Ornesin sauvakirkkoa poikkesin katsomaan niin että pyörä jäi Solvornin puolelle, ja kävelin Ornesin puolella lauttarannasta muutamana sata metriä ylös kirkolle. Lautalle voit tietysti ottaa myös pyörän (jolloin se on maksullinen), ja jatkaa Ornesista suoraan kapeaa asfalttietä Sognefjord-vuonon pohjalle Skjoldeniin. Tällöin tietysti jää osa 55-tiestä ajamatta.

Sognefjord loppuu siis Skjolden-nimisen kyläkohdalla. Muutaman kilometrin päästä tie 55 alkaa nousta kohti Jotunheimin huippuja. Jotunheimissa (paikka jossa jättiläiset elävät) sijaitsevat Norjan korkeim-



Jotunheim

mat huiput (korkein on Galdhøpiggen, 2469m) ja sen ylittävät tiet nro 55 ja 51 ovat talvisin ainakin osittain suljettuja. Tien on Norjan korkeimmalla kulkeva julkinen maantie, korkein kohta 1434m.

Tien noustessa yhä ylemmäs viilenee myös ilma. Joskus ylitystä tehdessä on satanut räntää (kesällä). Mutta maisemat ovat aivan huumavaan upeita. Tie ei ole leveydellä pilattu, mutta levennyksiä ja pysähdyspaikkoja on riittävästi maisemien ihailuun.

Kun tie alkaa laskea, näkyy oikealla puolen hiihtäjiä, siis murtomaasuksilla. Sognefjellet Sommarskisenter on paikka jossa harjoitellaan tosissaan hiihtämistä - siis norjalaiseen malliin - kesäaikaan. Keskuk- sessa on kahvila, ja siellä pääsee ihailemaan

nuoria urheilijoita. Parkkipaikalla on kaikkien suksimerkkien kontit, täällä myös testataan suksia.

Suksia ei vuokrata (kysytty on), joten jos haluaa hiihtää, niin pitää olla omat sukset mukana.

Tie laskeutuu rauhallisesti alaspäin kohti Lomia. Parikymmentä kilometriä ennen Lomin kylää keskustaa on kaksikin tienhaaraa oikealle ylös. Ensinnä Galdhøpiggenin kylän kohdalta lähtee Galdhøpiggevegen kohti Juvashyttenia ja Galdhøpiggen Summer Ski Centeria. Täällä lasketellaan kesäisin, ei talvella! Tie ylös on (huonoa) asfalttia. Puolessaväliä tietä on puomi (maksullinen tie), mutta ainakin viimeksi pääsi pyörällä ajamaan puomin vierestä. Juvashyttenilta lähtee lyhyempi, mutta jäätikön ylittävä,

patikointireitti Galdhøpiggenille. Reitille ei suositella mentävän ilman opasta.

Muutama kilometri Galdhøpiggenistä eteenpäin lähtee tie kohti Spiterstulenia. Tämä on soratie. Spiterstulenilta lähtee se tunnetumpi reitti kohti Galdhøpiggenin huippua. Edestakaiseen matkaan menee useampi tunti (ainakin allekirjoittaneelta koko päivä), joten jos haluaa huiputtaa Skandinavian korkeimman huipun, kannattaa yöpyä Spiterstulenissa (sisämajoitusta on saatavilla ja telttapaikkoja riittää) ja varustautua kunnollisilla jalkineilla. Spiterstulen on noin 1100m korkeudessa, joten nousua on yli 1300m.

Tie 55 päättyy Lomin kunnan Fossbergomin taajamaan. Täällä on paljon yöpymismahdollisuuksia, muutama kauppa (myös Vinmonopolet!), ihana leipomokahvila, hieno sauvakirkko, jne. Lom on ainakin omilla matkoilla ollut hyvä tukikohta, siellä viihtyy useammankin yön.

Lomista pääsee pohjoisen suuntaan Geirangerin ja Trollstiegin kautta Åndalsnesiin. Tai kaakkoon kohti Lillehammeria. Lillehammerista Lomiin pääsee myös mukavaa (osittaista) soratiereittiä, mutta siitä lisää joku toinen kerta.

Tie on kokonaisuudessaan mitä hienoin esimerkki norjalaisesta asfalttipäällysteisestä mutkatiestä. Maisemia on vuonosta vuoristoon, ja mutkia on yli oman tarpeen.

Lämmin suositus!

Lomin Sauvakirkko





A-kortti Yhdysvalloissa

TEKSTI JA KUVA: TERO LAINE

Minulla on ollut tilaisuus tutustua Atlantin toispuoleiseen maailmaan jo hyvä tovi. Osana seikkailua olen myöskin halunnut nähdä ja kokea tämän puolen elämänme-
noa moottoripyörän selästä tarkasteltuna. Osavaltion lainsäädäntö vain edellyttää, että suoritan paikallisen ajokortin ennen moottoripyörällä ajoa. Suomalainen kortti ei täällä siis kelpaa pysyvästi maassa asu-
vien osalta. Ei se tosin kelpaa muista osa-
valtioistakaan tänne muuttaville, jokaisen pitää vierailla paikallisen ajovarman kautta varmistamassa ajo-oikeutensa. Tässä maas-
sa suurin osa liikennesäännöistä ja aihee-
seen liittyvästä regulaatiosta on osaval-

tiokohtaista, alla kirjoittamani koskee siis vain ja ainoastaan Pohjois-Karoliinaa.

Jutun otsikko on hieman harhaanjohtava, sillä täällä ei voi suorittaa mitään mootto-
ripyörien ajokorttia siitä yksinkertaisesta syystä, ettei paikallinen lainsäädäntö sel-
laista tunnista. Tässä luvatussa autoilijoi-
den maassa kenellekään ei liene tullut edes mieleen, että joku haluaisi ajella ainoastaan moottoripyörällä. Tästä syystä sinulla tulee olla auton ajoon tarvittava lupa voimassa vähintään vuoden, jonka jälkeen voit hakea sitten tuohon ajokorttiisi 'korotusta' joka sallii myöskin moottoripyörällä ajelun.

Tämä korotusluokka sallii sitten samoin tein kaikilla mahdollisilla moottoripyörä-
si rekisteröidyillä ajoneuvoilla kruisailun, ei siis ole mitään erillisiä luokkia kevarille, A2-pyörille tai HD:lle.

Luokkakorotus lähtee liikkeelle teoria-
kokeesta. Tässä kokeessa testataan yksin-
omaan moottoripyöräilijöille suunnatun ohjekirjan osaamista. Manuaalin kolmatta-
toista versiota on viimeksi päivitetty niin-
kin hiljattain kuin vuonna 2007. Sinällään sisältö on hyvinkin asiallinen kattaen laa-
jasti aihealueen ajovarusteiden tärkeydestä ajotilanteiden riskien tunnistamiseen. Itse teoriakokeessa sitten kysytään maksimis-

Vasemmalla Smoky Mountains, North Carolina (Kuvaaja: Tero Laine)
Alla Tail of the Dragon, TN, USA. (Kuvaaja ei tiedossa)



saan 25 kysymystä, hyväksytty suoritus edellyttää 20:a oikeaa vastausta. Teoriakokeen jälkeen käteen lyödään opetuslupa, jonka turvin saa halutessaan ajella vuoden verran ilman varsinaista korttiakaan. Opetusluvan valtuudet eroavat varsinaisesta ajoluvasta ainoastaan siinä, ettei opetusluvalla saa kuskata kyytiläistä.

Hyväksytyn teoriakokeen suorittamisen jälkeen ja mahdollisilla opetusluvan suomin valtuuksin ajettujen mailien onkin sitten käsittelykokeen aika. Paikalle pitää saapua moottoripyöräksi rekisteröidyllä ajoneuvolla, loppuosa tarvittavasta byrokratiasta riippuu sitten ihan tuurista. Samoin pitää löytyä paikallisen standardin mukainen kypärä, Schubert tuntui tämän vaatimuksen täyttävän, vaikkei siinä nyt juuri oikeaa tarraa ollutkaan. Ajokokeessa itsessään ei testata meille tuttuja väistöjä taikka tiukkoja jarrutuksia. Siinä keski-

tytään lähinnä siihen, että suoriudut ajoneuvoinesi muun liikenteen seassa. Käytännössä siis harjoitellaan pumppaavassa liikenteessä etenemistä, pyörän käynnistämistä stumppaamisen jälkeen, pyörän siirtämistä pois ajokaistalta työntämällä se pientareelle jne.

Tuon ajokokeen suorittamisen voi myöskin ohittaa käymällä päivän kestävän ennakoiavan ajon kurssin. Harmittavasti en itse tullut tuota kurssia käyneeksi, niin en osaa sen sisältöä erikseen kommentoida. Kommenttien perusteella sitä pidetään kuitenkin korkeatasoisena ja hyödyllisenä tapana aloittaa harrastus. Kursseja järjestää useampi taho alkaen paikallisista yliopistoista päättyen moottoripyöräjäjärjestöihin.

Korotusluokan löytyessä kortista voikin sitten nauttia ajamisesta haluamallaan pyörällä. Tässä osavaltiossa edellytetään

kypärän muttei minkään muiden ajovarusteiden käyttöä.

Mutta siirryttäessä kohti eteläisempi osavaltioita ei niissä kypäräpakkoa tunneta. Osa porukasta jopa jättää kypärän takapenkille siirtyessään tällaiseen osavaltioon.

Luettavaa:

<https://www.ncdot.gov/dmv/license-id/driver-licenses/new-drivers/Documents/motorcyclist-handbook.pdf>



Etelän Pystymettä '24

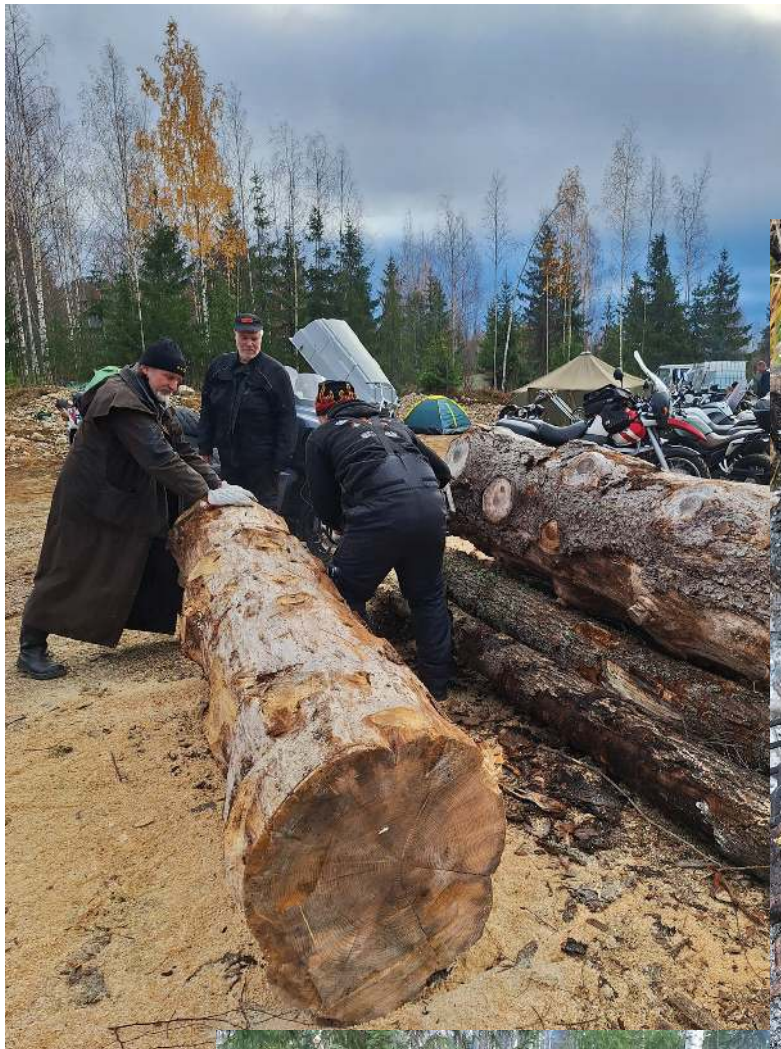


TEKSTI: MP

Ja tapahtui niinä päivinä, lokakuun puolenvälin jälkeen, että motoristihenkinen metsänomistaja oli antanut meidän ymmärtää olevamme tervetulleita viettämään viikonloppua maillensa. Tämä kerta ei ollut ensimmäinen vuosikymmenten aikana, eikä toivottavasti viimeinenkään, kun tällaisesta vieraanvaraisuudesta saamme nauttia ympäri eteläistä suomea, talkoolaisten tehdessä osansa järjestelyissä.

Itse kukin meistä kiinnostuneina seurasi, mitä ilmojen haltija meille lupaisi, "pek-kapoudat" ennustaisi, ja niin vain tähdet ja kuu oli oikeassa asennossa luvataksaan meille loistavaa telttailukeliä. Varustautuminen oli alkanut; pienet huoltotoimet pyörille, leiriytymisvälineet telttatikkuja unohtamatta. Mitä tänään syötäisiin? Pystymettän perinneruokiin kuuluu erilaiset padat ja keitot, loimulohi, lihapiirakka ja pettämätön makkara eri versioineen. Ja entä juomat; Metsänhenkeä nyt ainakin, raikasta Minttua hammaspesun tehosteeksi. Maukasta olutta ja nivelille ystävällistä kyykkyviiniä. Raikas vesi on tapahtuman järjestäjän puolesta, eli siihen ei tarvitse rajallista kuljetuskapasiteettia uhrata.

Tahoillaan tehdyt reittisuunnitelmat otettiin käyttöön viimeistään perjantaina, kun matkaan startattiin. Pienemmät tiet ovat suosiossamme, navigaattori auttaa silloin, kun pettämätön suuntavaisto ei jostain kumman syystä toimikkaan luvastusti. Matkalla pysähdys tankkaamaan ja syötiin myös itse tukeva ateria, koska joskus on käynyt myös niin, että viikonlopun ruokailu meinaa kaikessa kiireessä unohtua. Tällä kertaa tällaista unohdusta ei päässyt tapah-



tumaan. Hyvien opasteiden ja savupylväiden johdattamana saavuimme pelipaikalle Asikkalaan Lumian kylään soramontun reunalle, täällä padat porisivat ja ihana tuoksu täytti tienoon. Tervetulorituuaalien jälkeen seurasi leiripaikan valinta ja teltan pystytys. Tähän kuluu joskus suhteettoman paljon aikaa, koska iloiset jälleennäkemiset ja kuulumisien vaihdot ovat juuri yksi syy, miksi matkaan on lähdetty. Lopultakin teltta pystyssä kivikkoisessa maastossa, naapuriapuna saatua kirvestä käyttäen. Täällä metsässä tarjottu kirves saa hymyn huulille, kuin jossain muussa lähiössä saattaisi joutua turvautumaan virkavallan apuun.

Kutsu kuului: syömään, ja siellä Sauli-isäntämme oli laittanut pöydän koreaksi. Höyryvää nakkisoppaa runsailla sattumilla, palan painikkeena leipää ja maltaista uutettua juomaa. Tällaista erinomaista vieraanvaraisuutta olen kokenut kyllä Pohjoisen Pystymessä, mutta minulle tämä oli uusi kokemus. Soppa maistui, ja kiitoksia jaettiin. Onneksi apuvoimia oli käytetty myös tässä osiossa, niin ei yhden ihmisen tarvitse tehdä kaikkea mahdollista.

Pikkuhiljaa perjantai oli kääntymässä iltaan, kasvava telttakylä soramontulla ja metsässä sai uusia asukkaita. Nuotiopaikat pienistä kynsitulista isoihin rakovalkeisiin saivat ympärilleen tulehen tuijottajia, tarinan kertojia ja menneitä muistelevia. Lämmöllä muistamme myös heitä, pois jo luotamme siirtyneitä, ystäviä, kavereita, rakkaita, joita ilman me suunnittelemme seuraavaa tapaamista ja moporetkeä. Ehkäpä he siellä jossain, nuotion savuista päättelivät, että taas on se aika vuodesta, jolloin metsään kokoontuu heidän heimoalaisiaan. Tunnelmalliset öljylyhdyt syttyivät ”pääväylälle”, jota pitkin oli helpompi suunnistaa tuttuja tapaamaan, ja uusia tuttavuuksia solmimaan. Nämä lokakuiset tapahtumat vain tahtovat olla sellaisia, ettei tänne kovin montaa uutta naamaa ilmesty, mutta silläkään ei ole merkitystä, koska tänne on valikoitunut vuodesta toiseen us-

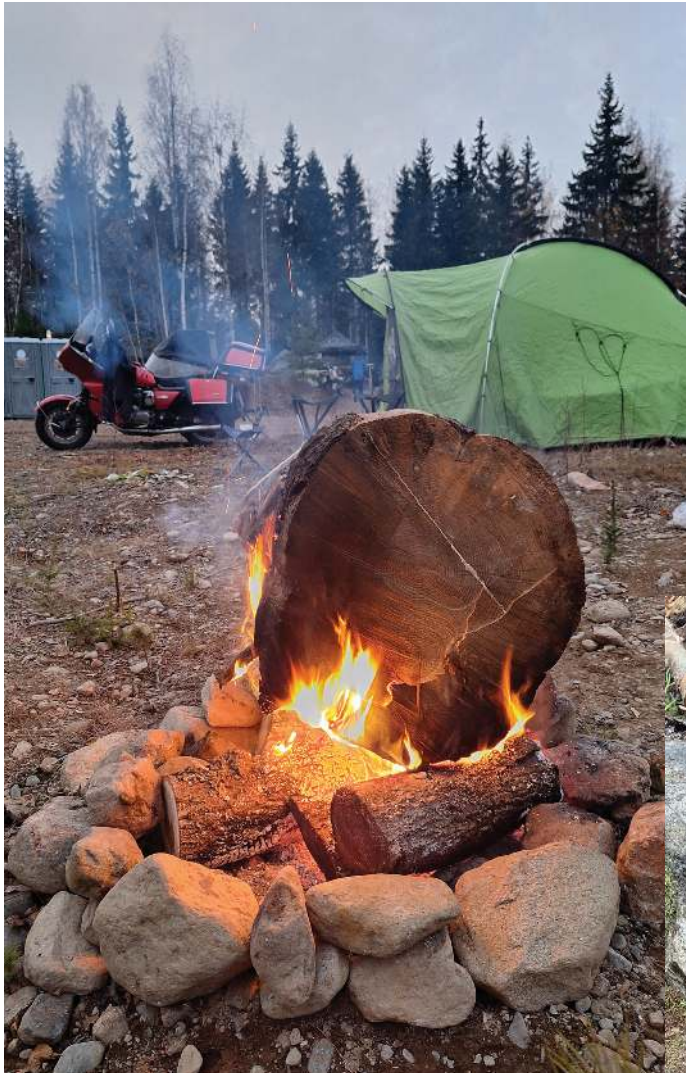


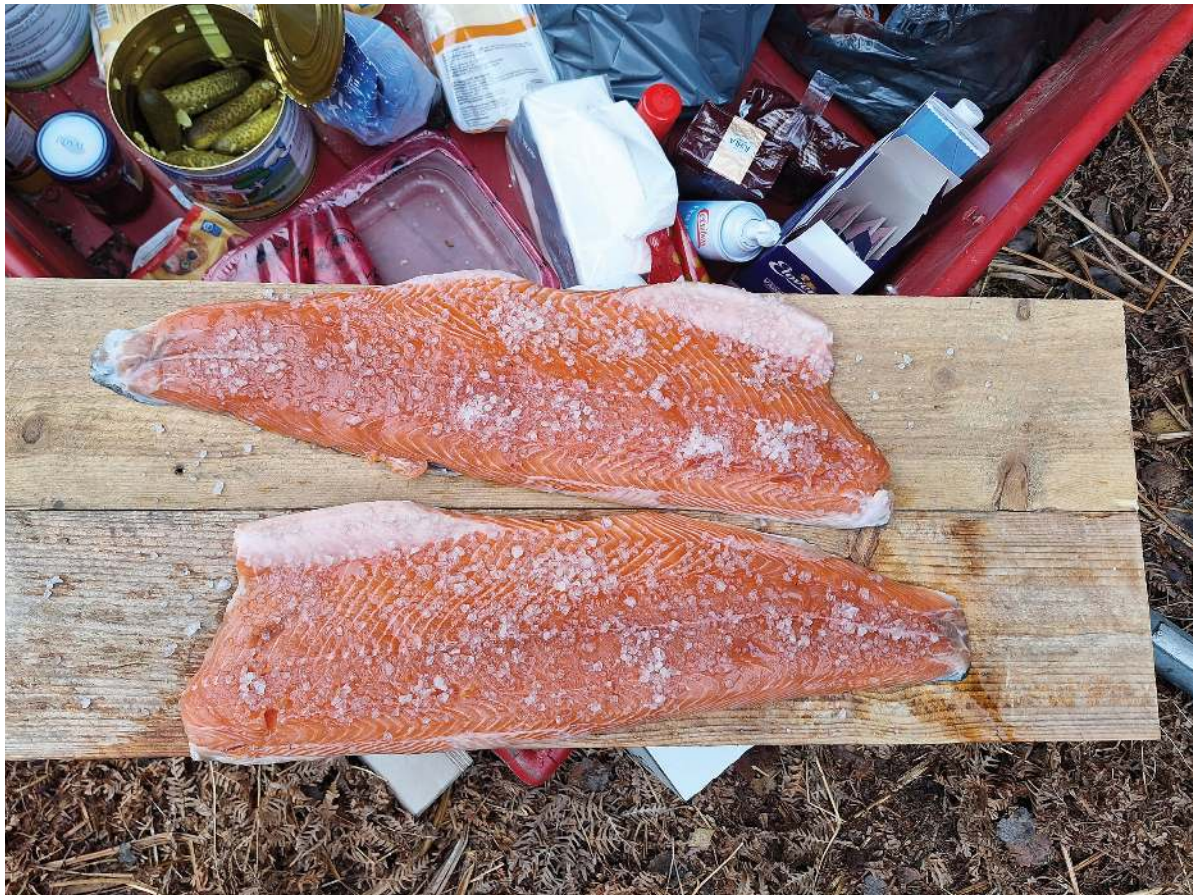
kollisimmat ja urheat. Heidän kalenterinsa rakentuu näiden tapahtumien ympärille, kuunkierto ja auringon nousu- ja laskuajat menettävät merkityksensä, paitsi nyt saimme yhden tunnin lisää laatuaikaa talviaikaan siirtymisen myötä.

Lauantai saapui ajallaan, aamutoimissaan häääävät metsäläiset arvostivat tämän vuoden ylläilyksiin mainittuja bajamoja, toki ne voittivat monen mielestä jäähileisen riu'un, vaikka väkeä oli päiväkävijöineen niin paljon (n.330+), ettei riuku olisi ehtinyt jäätyä. Tämän päivän touhuista voisi kirjoittaa Motoristin perinneruokakeittokirjan. Erilaiset herkut valmistuivat nuotiolla ja nakkisoppaa suuresta padasta riitti myös tälle päivää.

Kesäajan loppumista enteili hieman yltyvä tuuli ja sade, joka yöllä vieraili leiripaikassa. Sunnuntaina kotimatalla sade saavutti meidät kuitenkin vasta viimeisillä kilometreillä. Kiitollisena mukavasta viikonlopusta ja jokaisesta teistä, matkan varrella kohdatuista, oli mukava siirtyä kotisaunan lempeisiin löylyihin.

Kunnes jälleen tapaamme.
MP





TALVIRALLI

7.-9.2.2025 Töysässä

RALLIPAIKKA: Sepänniemen Lomakylä,
Niemenkyläntie 250, 63600 Töysä.

JÄRJESTÄJÄ: Alavudenseudun Moottoripyöräilijät ry

YHTEYSHENKILÖ: Mikko Sohlström puh. 0407583821

sposti: kerho@alavudenseudunmp.fi

Ilmottautuminen ennakoon viestillä tai sähköpostilla.

Hinta 50 euroa viikonloppu, 10 euroa päiväkävijät.

Tarjolla myös sisämajoitusta, joista ilmoitellaan myöhemmin.



Seuraavan lehden
aineistopäivä
14.2.2025

Motoristi 2024



Motoristi on Moottoripyöräkerho 69 r.y:n neljästi vuodessa ilmestyvä kerholehti. Lehti jaetaan yli 2 000 osoitteeseen kerhon jäsenille ja yhteistyökumppaneille.

TOIMITUS

motoristi@mp69.fi

Päätoimitus:

Jarkko Järvinen

Oikoluku: Maija Pispä

-> etsimme uutta oikolukijaa!

Taitto:

Selina Kustula TMI,

selina.kustula@gmail.com

Motoristi on jäsenten oma lehti ja kaikki sen sisältö tulee jäseniltä. Ilman materiaalia ei ole lehteä, joten suuri kiitos kaikille tekemiseen osallistuneille.

Lähetä tekstit ja kuvat osoitteeseen motoristi@mp69.fi

JULKAISIJA

Moottoripyöräkerho 69 r.y.
c/o Antti Kortesus
Juupavaarantie 303
35530 LYLÄ

OSOITTEENMUUTOKSET:

jarmo.iivari@mp69.fi
<https://byte.flomembers.com/mp69/user/login>

TEKNISET TIEDOT

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

PAINOPAIKKA

PunaMusta

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 painovalmiina pdf-tiedostona.

Motoristi 50v sitten

Vanhoja Motoristeja
voi tutkia osoitteessa:
<https://arkisto.mp69.fi/>

Tarina Eetusta

Kun aikamiespoika Eetu oli moottoripyöräilyn alkuaikoina joskus 1900-luvun alussa hankkinut moottoripyörän. Muuan Eetun ystävä selitti, että aikamiespoika Eetun äiti Alisa, "on nyt todella huolestuneempi rakkaan poikansa moottoripyörällä ajelusta, kuin siitä tosiasiaista, että pojalla on taipumus viettää öitään vallan muualla, vieraissa vuoteissa... Nähkääs sängyt eivät sentään joudu liikenneonnettomuuksiin..."

Tuollainen puhe kävi jo vitsistä, mutta ei puhetta ettei mitään perää, sanotaan.

Monelle miehelle moottoripyörästä muodostui jo tuolloin rakkauten ja rakastelun korvike ja lemmen mahdollisuuksien parantaja.

Niin Eetukin lauloi ajaessaan: Minkä miehenä lemmessä kadotan, sen moottoripyörälläni mä saavutan. Moottorini ja kypäräni mun, minusta tekevät halutun.

Pertti Michelsson

KADONNUT

Sinä, joka veit Nokialla syyskuun 23—24 päivän välisenä yönä Pinsiöntien 26:n pihasta Kawasakin etupyörän ja katkoit käsijarrun ja nopeusmittarin vaijerit. Palauta edes jarrurumpu+kengät, tai tule ja vie koko pyörä, jotta saan vakuusilta rahani pois.

Terveisin

OMISTAJA

ideat ja ehdotukset ovat aina tervetulleita keneltä tahansa. Kerhohan on jäseniä varten.

MYYTÄVÄNÄ

Sivulaukut merkillä Krauser
BMW—/5. Pitkä swingi.

Pekka Kulkkinen, p. 90/626737.

Honda CP 750 -72.

Mauri Kariniemi, Eura (Pori)
p. 938/50233 (viikonloppuisin).

Kawasakin 500:n tankki, musta käyttämätön. (Vakuutusyhtiön korjauttama, uuden veroinen.) Hinta 120 mk.

Harmaa AGV-kypärä kokoa M+viisi+lippa (käytetty puolitoista vuotta). Hinta 75 mk.

2 kpl sytytyspuolia (sopii mm. Kawasakin 500:n ja Yamahaan 350:n). Hinta à 10 mk.

2 kpl korkeita alkuperäisiä ohjaustankoja à 13 mk. MP-käsineet, pitkät, kivetetyt varret, hinta 20 mk. Kawasakin 500:n lievästi pintavaurioitunut lokasuojaja (ei kolhuja) ruostumatonta terästä, hinta 50 mk. Nahkasaappaat. Engl. valmistettu, vetoketju takana. Koko 40—41, hinta 50 mk.

Suojalasit, tripleks-lasia, nahkareunukset, kulmikkaat lasit, hinta 25 mk.

Nahkahousut, keskikokoa, silkki-vuori, hinta 25 mk.

Mp-rengas, uusi käyttämätön, nokialainen 3,25 kertaa 15, hinta 50 mk.

Kawasakin 900:n "kauhukahva", hinta 20 mk.

Jyrki Saari
Horninpuistokatu 6 A
24100 SALO 10

KERHON PANKKI VAIHTOON!



Kerhomme käyttämä pankki on vaihtunut. Olemme siirtyneet Alisa Pankki oy:n asiakkaiksi. Aiemmin käyttämämme Nordean pankkitili on suljettu marraskuun lopussa ja **kaikki tulevat maksut suoritetaan siis Alisan tilille numero FI26 7140 5000 0136 51.**

Kerholaisille muutos näkyy niin, että kaikissa tulevissa jäsen- sekä tapahtumalaskuissa pankkiyhteys on muuttunut. Mikäli sinulla on vielä avoimia laskuja suorittamatta, voit maksaa ne tälle uudelle tilille käyttäen vanhan laskun viitenumeroa.

Muutoksen tarkoituksena on säästää kerhon varoja kuukausittaisen pankkikulujen ollessa huomattavasti alhaisemmat uudessa pankissamme.

Tilaa Mp69 tuotteet s-postilla shop@mp69.fi

MP69 KANGASMERKKI	5,00 €
MP69 LIFEKEY (sis. elvytysuojain)	5,00 €
MP69 LINSSITARRA	3,00 €
MP69 TARRA, pieni	2,00 €
MEDICAL CARD + tarra	2,00 €
25 v. Juhlaperusluaatta KONTIORALLI	15,00 €
PERUSLAATTA KONTIORALLI	10,00 €
PERUSLAATTA TALVIRALLI	10,00 €
VUOSILAATTA	7,00 €
TUUBIHUIVI MP69	20,00 €
T-PAITA LH MP69, tekninen XS-5XL	17,00 €
T-PAITA PH MP69, tekninen XS-5XL	21,00 €
Toimitusmaksu	6,00 €



shop@mp69.fi

shop@mp69.fi