

Motoristi

Moottoripyöräkerho 69 ry.

54. vuosikerta - toukokuu 2025

**UUSI VANHA
HALLITUS**

**AIKA
ILMOITTAUTUA
KONTIOON**

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?

Nautitaan kesästä ja lajitoverien seurasta

Kesä kauneus on jälleen saapunut, toki tänä vuonna mukavia ajokelejä sai odottaa hieman pidempään. Mutta nautitaan niistä nyt, jotta on taas talvella mitä muistella.

Kelien vuoksi kouluttajat poistivat ruosteet vasta Vapun jälkeen ja samana viikonloppuna jo harjoiteltiin kaarreajoa Akaan Daytonassa. Oli hienoa, että kurssi oli yhtä paikkaa vaille täysi, koska varsinakin keväällä ne kaarteet yllättävät. Jonka voimme lukea kuolinilmoituksista.

Toivottavasti kellään ei ole enää harhakuvitelmaa, että ”kurssilla ajetaan lujaa ja harjoitellaan rata-ajoa, että ei sinne tavallisen motoristin kannata lähteä”. Rata-ajoon tähtääviä kurseja kun löytyy monia asiaan vihkiytyneiltä yhdistyksiltä; meidän kurssilla käydään läpi keinoja, joilla selviytyy mutkaisilla teillä parhaiten.

Osallistujat olivat 18...70 -vuotiaita mitä erilaisimmilla pyörillä. Yhteistä heillä oli halu oppia turvalliset tavat kaarreajoon. Erään osallistujan nimettömänä antama palaute kertokoon kurssin hyödyllisyydestä: ”Merkkillistä, että tämän kurssin tyyppinen kaarreajon harjoittelu ei ole pakollinen kaikille moottoripyörää ajaville. Säästyisi ihmishenkiä ja ajaminen olisi haus Kempaa. Teidän kurssinne olisi sellaisenaan oivallinen formaatti valtakunnallisesti käytettäväksi.”

Kohta saamme nauttia kerhon päätapah- tumasta: Kontiorallista. Koronan jälkeen

osallistujamäärät ovat olleet vaatimattomia, johtuen lähinnä joko pitkästä matkasta tai sisämajoitustilan puutteesta. Niinpä tänä vuonna vuorostaan kokoonnumme melko etelässä. Ja hyvien telttapaikkojen lisäksi pystymme tarjoamaan paljon sisämajoitustakin. Toivon siis, että mahdollisimman moni jäsen pääsee nyt mukavasti mukaan.

Viime kesän Kontiossa ehdotettua kummitoimintaa haluamme tukea siten, että voitte ottaa nuoria mukaanne 30€/hlö. Hinta on siis alle kustannusten ja näin toivomme saavamme kerhoon uusia jäseniä, jatkaamaan toimintaa - kun eihän me vanhat jakseta ikuisesti.

”Uutena toimintana” meillä on viikon 69. Lainausmerkit siksi, että kysehän on vanhasta motoristiperinteestä; yhteisöllisyydestä, johon nyt haluamme jäsenistöämme kannustaa. Toivomme jo olemassa olevien arki-ilta-ajelujen löytämisen helpottuvan uusille motoristeille sekä uusien ajelujen / kokoontumisten syntyvän. Koska lajitoverien tapaaminen on aina kivaa.

Tapaamisiin Kontiossa!



PUHEENJOHTAJAN PALSTA:
ANTTI KORTESUO

Onko sinun moottoripyörälläsi nimi?

PÄÄKIRJOITUS: ANNE URRILA
KUVA: ANTTI URRILA



Onko sinun moottoripyörälläsi nimi? Tai miten kutsut sitä - ihan vaan (moottori) pyöräksi? Itse olen nimennyt joitakin pyöriäni, nykyinen on 'Neiti Gly' - auttaa kummasti rekisterinumeron muistamisessa. Ja onhan se kanarianlennunkeltainen väritys hieman koristeellisen oloinen.

Tai muistatko jotain pyörääsi (vanha tai nykyinen) erityisellä lämmöllä? Oliko pyörän ekat kilometrit maailmaa-avartava kokemus? Tai onko pyörällä tehty retki, jota yhä lämmöllä - tai vaikka kauhulla - muistelet? Me kaikki pidämme pyöristämme, ja usein olemme innokkaita kertomaan niistä muillekin. Miksi et kertoisi lehden palstalla? MyBike -kirjoitussarja kaipaa kirjoittajia. Jutun ei tarvitse olla pitkä, 3000 merkkiä on jo ihan riittävä. Mutta kuva tai kuvia pitää olla!

Ja ihan vinkkinä kaikille, jotka haluavat tarinansa (myBike tai vaikka jokin matkajuttu) julkaistavaksi. Lähetä teksti osoitteeseen motoristi@mp69.fi. Ja kuvat erikseen sähköpostin liitteenä. Kirjoitusvirheistä, persoonallisesta kirjoitustyylistä tai mistään muustakaan ei tarvitse murehtia. Luemme jutut lävitse, ja pyrimme kirjoitusvirheet korjaamaan - persoonallinen tyyli on vain plussaa.

Motoristi on lehti ihan kaikille mp69:n jäsenille. Monet meistä edelleen haluavat lukea lehensä paperisina ja kotiinkannettuina. Tästä on ollut joku vuosi sitten paljonkin keskustelua vuosikokouksessa. Motoristi on lehti motoristeilta motoristeille, eli sisällöstä vastaamme me motoristit itse - ei ammattitoimittajat.

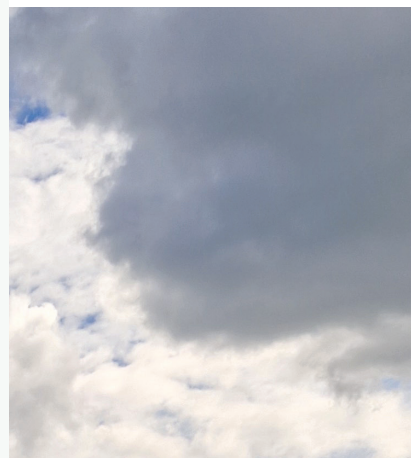
Tämä päätoimittajan duuni on neljän projektin läpiviemistä vuosittain - jokainen lehti on oma projektinsa. Takavuosina on tehty hyvä konsepti lehden taittamiseen, juttujen tarkistamiseen, ja painoon lähettämiseen. Ainut asia jota ei vielä ole onnistuttu kunnolla konseptoimaan on juttujen löytäminen - sitä varten päätoimittaja voi nykäistä JUURI SINUA hihasta vaikkapa Kontiossa tai mp-messuilla. Tai lähestyä - hui kauhistus - sähköpostilla tai jopa puhelimitse. Jos itselläsi ei oikein pysy kynä kädessä tai sormet näppäimistöä, mutta sinulla olisi hyvä juttuideo, niin kerro siitä meille! Voimme vaikka haastatella mielenkiintoista motoristia, tai löytää aiheellesi jonkun muun kirjoittajan. Mutta idea tulee sinun ihan itse kertoa, sitä emme ilman apuasi löydä.

Tämän lehden ilmestyessä on ajokausi parhaimmillaan - monta hyvää retkeä vielä edessäpäin. Nauti niistä!

MOTORISTI 2/2025

3 Puheenjohtajan palsta
4 Pääkirjoitus
6 Vuosikokouksen pöytäkirja
8 Vuosikokouksen tunnelmia
10 Hallitus esittäytyy
14 Miksi Kontioon?
17 Kontioralli 2025
18 Fim-ralli - mikä se on?

24 Päristelyä Andalusian
talvissa
29 Viikon 69
20 Ennakoiden vai
jossittelun aiheutta antaen?
36 Hyvänäköinen motoristi
ja urheilunäkö?
39 Motoristi 50v sitten





MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

Sääntömääräinen vuosikokous 2025

Aika: 26.4.2025
Paikka: Haukilahdentie 6 B, 35600 Halli
Osallistujat: Läsnä 14, etänä 4 henkilöä

Kokouksen aloitus

Kerhon puheenjohtaja Antti Kortesoja avaa kokouksen 13:15

Kokouksen järjestäytyminen

Valitaan kokoukselle puheenjohtaja, pöytäkirjanpitäjä, kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja kaksi ääntenlaskijaa.

Valittiin kokouksen puheenjohtajaksi Anne Urrila ja pöytäkirjanpitäjäksi Matti Vilkkonen. Valittiin Teemu Kaukkila ja Heidi Kaukkila pöytäkirjantarkastajiksi. Päätettiin myös, että he toimivat tarvittaessa ääntenlaskijoina.

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

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

Todettiin kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Esityslistan hyväksyminen

Puheenjohtaja kävi läpi esityslistan, joka hyväksyttiin kokouksen työjärjestykseksi.

Ilmoitusasiat

Käsitellään mahdolliset ilmoitusasiat.

Kokouspaikka on tulevana kesänä myös Kontiorallin kontrolli. Toukokuun loppuun saakka Kontiorallin ilmoittautuminen on alemmalla osallistumismaksulla. Sisämaajoituspaikkoja on vielä jäljellä.

Kauden 2024 toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen hyväksyminen ja toiminnantarkastajan lausunto.

Kauden 2024 toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen hyväksyminen ja toiminnantarkastajan lausunto. Käsitellään kauden 2024 toimintakertomus ja tilinpäätös ja päätetään niiden hyväksymisestä ja kuullaan toiminnantarkastajan lausunto.

Matti Vilkkonen esitteli toimintakertomuksen ja Tero Laine esitteli tilinpäätöksen. Antti Urrila esitteli toiminnantarkastajan

lausunnon. Hyväksyttiin toimintakertomus ja tilinpäätös sekä kuultiin toiminnantarkastajan tilinpäätöstä puoltava lausunto.

Tili- ja vastuuvapauden myöntäminen

Päätetään tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä puheenjohtajalle ja hallitukselle kaudelta 2024 tilintarkastajan/toiminnantarkastajan lausunnon perusteella, tai muista toimenpiteistä, joihin lausunto antaa aihetta.

Myönnettiin puheenjohtajalle ja hallitukselle vastuuvapaus vuodelta 2024.

Puheenjohtajan ja hallituksen jäsenten vaali

Valitaan kerholle puheenjohtaja sekä hallitus, johon kuuluu 7–10 jäsentä.

Valittiin puheenjohtajaksi Antti Kortesus.

Hallituksen jäseniksi valittiin Markku Ahlsten, Matti Vilkkö, Tero Puranen, Jukka Laitala, Jouni Valkeejärvi, Ari Rasimus ja Oiva Lepola. Samalla todettiin, että Tero Laine on toimihenkilö ja toimii rahastonhoitajana ja Anne Urrila on toimihenkilö ja toimii Motoristin päätoimittajana.

Tilintarkastajien/toiminnantarkastajien ja heidän varamiesten vaali

Valitaan tilintarkastajat/toiminnantarkastajat ja heille varamiehet.

Valittiin toiminnantarkastajaksi Antti Urrila ja varatoiminnantarkastajaksi Kari Hanski.

Jäsenmaksu vuodelle 2026

Päätetään vuoden 2026 jäsenmaksusta.

Päätettiin korottaa jäsenmaksua, eli aikuisjäsen 32 euroa ja nuorisojäsen (25-vuotias tai alle) 15 euroa. Uusi jäsen maksaa liittyessään kuluvan vuoden jäsenmaksun + 5 euroa liittymismaksua.

Kauden 2025 toimintasuunnitelman ja talousarvion hyväksyminen

Päätetään vuoden 2025 toimintasuunnitelmasta ja talousarviosta.

Matti Vilkkö esitteli vuoden 2025 toimintasuunnitelman ja Tero Laine talousarvion. Hyväksyttiin toimintasuunnitelma. Kokous keskusteli talousarviosta, ja todettiin, että budjettiin

on kirjattu koulutuksen järjestämiseen haettavaa avustusta 4000€, mutta vuosikokoukseen mennessä on tullut kielteinen päätös avustuksesta ja sitä ei saada. Tämä huomioidaan koulutuksen suunnittelussa ja toteutuksessa.

Keskusteltiin Pystymetsän toteutuksen muuttuneista kustannuksista. Alun perin Pystymetsä-tapahtumista ei kertynyt muita kustannuksia kuin lasku polttopuista. Tapahtuma on tärkeä ja perinteinen tapahtuma, jossa ei ole ollut osallistumismaksua ja keskusteltiin, ettei jatkossakaan ole syytä kerätä osallistumismaksia. Nykyään tapahtumaan täytyy järjestää lakisääteiset saniteettitilat, mikä aiheuttaa kustannuksia. Todettiin, että jatkossa kerätään vapaaehtoinen saniteettimaksu. Järjestäjä päättää maksun keräystavan.

Keskusteltiin ProAcademystä, eli ajoneuvokouluttajien koulutustapahtumista. Koska ProAcademy aiheuttaa kerholle tuntevia kuluja, päätettiin, että koulutukseen osallistuvien tulee olla kerhon jäseniä. Henkilöiltä, jotka eivät ole vielä jäseniä peritään jäsenmaksu + liittymismaksu (2025: 30 + 5 €), ja heille myönnetään vuoden 2025 jäsenyyttä.

Kunniajäsenten kutsuminen

Kutsutaan kerhon kunniajäseniksi hallituksen ehdottamat jäsenet.

Hallitus ei tänä vuonna ehdottanut kunniajäseniä. Myöskään kokous ei ehdottanut kunniajäseniä, mutta ohjeisti hallitusta miettimään, onko olemassa joku potentiaalinen koulutusta rahoittavat taho, jonka edustajan voisi nimetä kunniajäseneksi.

Muut mahdolliset asiat

Käsitellään muut esille tulevat asiat, jotka kokous haluaa ottaa käsiteltäväkseen.

Ei muita asioita.

Kokouksen päättäminen

Kokouksen puheenjohtaja päätti kokouksen 15:20.

KERHO KOKOUSTI KUOREVEDEN HALLISSA



TEKSTI: ANNE URRILA
KUVAT: KARI HANSKI

Kerhon vuosikokous pidettiin kauniina mutta kylmänä huhtikuuisena lauantaina Kuoreveden Hallissa. Tai siis nykyään se kuuluu Jämsään, mutta kartalla paikka on helpommin hahmotettavissa kun puhuu Kuorevedestä.

Parhaassa tapauksessa vuosikokous toimii pienimuotoisena kokoontumisajona, mutta tänä(kin) vuonna kyseessä oli auto-kokoontuminen. Paikalle saapui vain yksi reipas motoristi pyörällään. Enemmän olisi myös autoilijoita mahtunut mukaan. Etäosallistujia oli muutama.



Kokous sujuu vanhaan malliin, myönnettiin edellisen vuoden hallitukselle vastuuvapaus, käytiin lävitse kuluvan vuoden toimintasuunnitelmaa ja taloutta, sekä valittiin hallitus sekä toimihenkilöt. Keskusteltiin myös paljon, lähinnä kerhon toiminnan taloudellisista vaikutuksista - kerhon talous kun ei ole erityisen hyvässä kunnossa.

Päätökset selviävät pöytäkirjasta, joka löytyy edelliseltä aukeamalta.



Hallitus esittäytyy. Hauska tavata!



ANTTI KORTESUO
PUHEENJOHTAJA

Jo 50 vuotta moottoripyöräilyä. Lapsena leikittiin moottoripyöräilyä pahvipäristin pinnoissa räpättäen ja siitähän se leikki on jatkunut - pärinän aiheuttajan aina välillä vaihtuessa. Toki nykyisin yhä harvemmin, koska en ole ihastunut tietotekniikan ja moottoripyörän yhdistämisestä. Niinpä vasta 160 tkm ajettu Pannari on mieleisin ajokkini. Eka pj-kausi oli 90-luvulla ja nyt pestauduin uudestaan, vanhan jäärän roolissa.



JOUNI VALKEEJÄRVI
VARAPUHEENJOHTAJA

Motoristiura alkoi vuonna -81, maaliskuussa ensin harjoitteluluvalla ja huhtikuun lopulla kortti taskuun. Onneksi silloin ei vielä ollut käsittelykoetta, tutkintoaamuna 5cm uutta lunta ja pakkasta -12 astetta. Honda cb 125 k5 oli silloin se eka pyörä. Moottoripyörämessuilla vuonna -82 kerhoisi Pertti Saarenheimo värväsi minut ja kaverini Jounin 69:n jäseniksi. Hetihän me lähdettiin myös ekaan Kontioon ja pyöräksi oli vaihtunut yamaha rd 125 lc . Vuoden -82 vuosikokouksessa minut valittiin heti hallitukseen nuoriso/varajäseneksi joka pesti kestitkin sitten 4 kautta ja vielä päälle 3 kautta kerhoisäntänä.

Pyörinä silloin yamaha xz 550 s ja honda xlv 750 r sekä kurapyöränä suzuki pe 250. Hallitusjutut jäi sitten ensin työn ja sitten perheen ym. syiden takia. Kilometrejä tuli muutama miljoona mutta harmittavan vähän kaksipyöräisillä. Pyörinä honda vfr 800 sekä ktm 400 ext. Nyt taas koitetaan ajella pyörälläkin ja olla hallitustyöskentelyssä mukana, vaikka edelleen leipä hankitaan tien päältä. Honda vfr 1200 xd crosstourer kuljettaa ja mitä huonompi tie sen parempi mieli ;)

Nyt toista kautta. Edelliset hallituspestit 1982-1989.



MATTI VILKKO SIHTEERI

Nyt alkaa II. ajokausi. Ensimmäisestä kaudesta lähtien osallistuin Survival-kursseille ja ratapäiville. Kurseilla olin monena vuonna yhdessä joko toisen tyttären tai vaimon kanssa, eli koko perhe harrastaa lajia. Sihteerinä olin ensimmäistä kertaa 2023 ja samoihin aikoihin aloin olemaan mukana koulutuksessa. Kolmena vuonna olen ollut järjestämässä MP69:n MP-mesuständiä. Kulkuvälineinä on kohteesta riippuen CRF1000L DCT, CRF300 Rally tai CBR600RR.

Hallituksen sihteerinä tehtävänäni on huolehtia kokousten sisällön kirjaamisesta, pöytäkirjojen tuottamisesta, ja turvallisuutta arkistoinnista.



TERO LAINE KASSANHOITAJA

Kaksipyöräisten harrastus alkoi osaltani joskus kymmenvuotiaana pappamoposta sorvatulla trialpöydällä. Tästä sitten siirryttiin asteittain isompiin ja nopeampiin vehkeisiin, ensin katupuolella ja myöhemmin adventurepyörillä. Kaikki japanilaiset merkit ovat jossain vaiheessa löytyneet tallista, siihen perään kuusi brittipyörää (Triumph) ja nykyisin sitten Itävaltalainen menijä, KTM 790 Adv. Kassavastaavan tehtäviä koitin vältellä muuttamalla Atlantin toiselle puolelle, menestys näyttää tosin olleen huono. Hommat ovat siis seuranneet, hallitusjäsenyydestä luovuin aikaerohaasteiden johdosta. Teen siis yleensä kerhon hommia muiden levätessä. Osallistun myöskin satunnaisesti tapahtumien järjestämiseen, lähinnä kontiorallin osalta. Samoin saatan toisinaan osallistua kerhotavarakauppaan liittyvien asioiden edistämiseen.



ANNE URRILA PÄÄTOIMITTAJA

Hankin ensimmäisen pyöräni vuonna 1990, Yamaha RD350. Nykyinen pyöräni on kuudes, kasvanut on niin koko kuin moottorin tilavuuskin - BMW F 900 GS. Kilometrejä olen taittanut niin koti- kuin ulkomailla, useimmiten asfalttia, mutta aina välillä tilaisuuden tullen myös soratiet kutsuvat. Motoristi-lehteä olen toimittanut aikaisemminkin, ehkä vuonna 1998. Kilometrejä ei nykyään kerry samaan tapaan kuin motoristieloni alkuvuosina, mutta Kontiorallia en useinkaan ole väliin jättänyt! Viime aikoina on Norjan vuoristotiet kutsuneet lähes joka vuosi, mutta löytyy niitä mukavia mutkia Suomestakin. Lehden suhteen tavoitteenani on saada jäsenistölle 4 kertaa vuodessa mukava lukupaketti kotiin kannettuna.

HALLITUS 2025 - 2026

Puheenjohtaja
Antti Kortesus
Puh: 044 588 69 69
antti.kortesus@mp69.fi

Varapuheenjohtaja
Jouni Valkeejärvi
jouni.valkejarvi@mp69.fi

Sihteeri
Matti Villkko
matti.villkko@mp69.fi

Tapahtumavastaava
Jukka Laitala
jukka.laitala@mp69.fi

Kansainväliset asiat
Markku Ahlsten
Puh: 050 671 55
markku.ahlsten@mp69.fi

Koulutusvastaava
Tero Puranen
tero.puranen@mp69.fi

Jäsenkirjuri
Ari Rasimus
Puh: 050 5928386
ari.rasimus@mp69.fi

Oiva Lepola
oiva@mp69.fi

Toimihenkilöt

Kassanhoitaja
Tero Laine
tero.laine@mp69.fi

Päätoimittaja
Anne Urrila
anne.urrila@mp69.fi



MARKKU AHLSTEN KANSAINVÄLISET ASIAT

Pappamotoristi eli BMW kuski Tampereen Härmälästä. Pyöränä nyt K1200RS. Eka pyöräni oli Suzuki 750ES "Essi", jota seurasivat BMW K100RT ja R1100RT. Kerhoon liityin vuonna 2001. Aluksi kouluttajaksi, mutta melko pian huomasin olevani koulutusvastaava. Siitä alkoi hallitusurani ja jatkuu edelleen. Nykyisen tehtävän aloitin noin 15 vuotta sitten. Koulutus on edelleen mukana kuvioissa, tosin enää en ole jokaisessa koulutustapahtumassa mukana. Ajelut ovat nykyisin lähinnä lyhyehköjä päivälenkkejä Pirkanmaan alueella. Lämpimämpiä kelejä odotellessa ja pidetään ne kummipyörät alaspäin.



JUKKA LAITALA TAPAHTUMAVASTAAVA

Moottoripyöräilyn aloitin hyvin aikasin, kaikenlaisilla pörstimillä tuli ajeltua. Ensimmäinen iso moottoripyörä oli Benelli 750 sei, pytyjä oli kuusi joka on juuri sopiva määrä moottoripyörässä. Elettiin vuotta 1985 ja samana vuonna liityin mp69:iin ja kontiossa tuli samana vuonna käytyä. Vaimon kanssa kierrettiin kontioita 80-luvun loppu ja 90-luvun alku. Lapset hidastivat harrastusta muutamaksi vuodeksi mutta ajamisen kipinä jäi kytemään. Kerran lainasin 1300Z:aa kesällä. Sillä kierrettiin Lapissa vaimon kanssa, paras moottoripyörä millä olen koskaan ajanut. Ja ne äänet, niitä ei voi koskaan unohtaa. Hallituksessa aloitin 2021 tapahtumavastaavana, silloinen PJ Veera vähän huijasi minut hallitukseen. Kaikesta on kuitenkin selvitty hyvien hallituskavereiden avustuksella ja jopa omia kavereita painostaen.

Pyöräni: Suzuki 70 cc, Benelli 750 sei, Suzuki GSR 750 EF, Yamaha 900 XJ, Kawasaki 750 ZXR, Kawasaki 1400 ZZR, Kawasaki 1400 GTR



OIVA LEPOLA HALLITUKSEN JÄSEN

Motoristin taival alkoi vuosituhannen vaihteessa. Tuolloin vanhan kansan ajokortti kelpasi ajamaan moottoripyörää. Samaan aikaan alkoi hallitustyö, tehtävänä Motoristi-lehden toimittaminen. Tabloid - kokoinen lehti uudistettiin aikanaan täysikokoiseksi ja 4-väriseksi. Tauon jälkeen hallitustyö on jatkunut. Muistiin on jäänyt kaksi Motoristi- Survival kurssia, kiitokset kouluttajille. Muuttuvat olosuhteet vaikuttavat monin tavoin kerhotyöhön, yritämme pysyä mukana, jotta pystyisimme vastaamaan haasteisiin. Mukavia toimintavuotia kerholle, turvallisia ajokilometrejä kaikille.



TERO PURANEN KOULUTUSVASTAAVA

Instagram-profiilissani lukee: Päivisin: toimitusjohtaja tilitoimistossa. Vapaalla: moottoripyöräkouluttaja ja 24/7 isä, aviomies, lukutoukka ja loputtoman utelias. Ensimmäinen moottoripyöräni oli piikkinen Aprilia Pegaso. Sen jälkeen vierähti vuosia, mutta vuonna 2020 ostettu tonnin Suzuki GSX-R K4 muutti loppuelämäni parempaan suuntaan. Gixxeri vaihtui pari vuotta myöhemmin kuusisataseen Yamahan R6:een, ja hankintalistalla on piikkinen crossi. Kuutiot tuntuvat menevän väärään suuntaan, mutta ajotaidot ja vauhti radalla oikeaan. Uskon ja kannustan elinikäiseen oppimiseen.



ARI RASIMUS JÄSENVASTAAVA

Luulen, että motorismini alku on kirjallisuudessa: Jussi Juurikkalan Poika ja prätkä. Juurikkala kertoi tekniikan lisäksi kiehtovista asioista: matkailusta moottoripyörällä, peräti ulkomaille asti, ja vanhan pyörän entisöinnistä tyylikkäiden 30-luvun brittipyörien mustavalkokuvien kera.

Tunturi Sportin jälkeen kipinä kyti pitkään kunnes vuokra-Suzukilla tehdyn Porin Jazz-reissun jälkeen oli viimein hankittava oma pyörä. Nyt matkaa tehdään mittaris- seuraavalle sadalletuhannelle siirtyneellä FJR:llä.

MP69-jäsenyys alkoi työkaverin yllytyksestä Eestin Etappiajoilla viime vuosituhannen puolella, ja vähän samalla kuviolla päädyin nyt kerhon jäsenvastaavan pestiin. Siviilipuolen hommat liittyy digitalisaatioon ja ties vaikka jotain sellaistaikin olisi tyrkyllä.

Asiaa? Ota yhteyttä!



MIKSI KONTIOON?

TEKSTI JA KUVAT: ANNE URRILA, RALLIPÄÄLLIKKÖ

Mikä saa sadat motoristit joka heinäkuu suuntaamaan viikonlopuksi paikkaan, jota he eivät etukäteen tiedä? "Jossain 100 km säteeltä" annetusta kontrollipaikasta. Mikä tekee Kontiorallista Kontion?

Kontioralli on aina erilainen. Koska paikka on joka vuosi eri (no, kymmenien vuosien aikana on kokoonnuttu muutaman kerran samaankin paikkaan, mutta ensimmäisiä kokoontumisia lukuunottamatta ei peräkkäisinä vuosina), on kokoontuminenkin erilainen. Joskus ollaan vietetty viikonloppu Lapin tuntureilla, joskus taas järvi-Suomen metsissä. Useimmiten kuitenkin sauna on sijainnut ihan rannassa, ja viime vuosina on myös sisämajoitustilaa ollut tarjolla.

Kontiossa tapaa aina tuttuja. Useat meistä tapaavat Kontiossa tuttuja, joita ei sitten juuri muualla näekään. On ehkä vuosia sitten päristelty samoilla kulmilla tai rassat-

tu pyöriä yhdessä. Aikaa myöten elämä on vienyt, ehkä eri paikkakunnillekin. Mutta Kontiossa nähdään!

Kontiorallin tekevät aina eri ihmiset - motoristit motoristeille. Aikaa myöten on kaupallisia toimijoita ollut mukana, mutta päävastuu järjestämisestä on aina ollut 'nuo motoristikaverit tuolla'. "Tänä vuonna me tehdään Kontio, ensi vuonna sitten joku muu porukka".

Koska Kontiota on järjestetty eri puolilla Suomea, on Kontioita kiertäessä tullut ajaneeksi hyvinkin erilaisia ja vaihtelevia teitä. Kuinka moni olisi käynyt Tulppiossa ilman Kontiorallia?

Tänä vuonna Kontio on melko etelässä, jossain päin Keski-Suomea. Tai no, alle 100 km päässä Hallista, joka nykyään kuuluu Jämsään. Hallissa on siis paitsi ilmavoimien käytössä oleva lentokenttä ja Patrian tehdas, myös Kontion kontrollipiste.

Ja tänäkin vuonna saunaan pääsee, ja uimaankin. Sisämajoitustilaa on tarjolla ja ohjelmaakin on luvassa. Jos viimevuonna oltiin aika omavaraisia ruokien ja juomien suhteen, niin tänä vuonna on toisin. Ralliin hintaan sisältyy kaksi aamiaista ja lauantain lounas. Niiden lisäksi paikalta saa ostettua katuruoka-tyyppistä purtavaa ja lauantaina ruokaisaa buffet-illallista. Jos haluaa pitää perinteistä kiinni, niin grillimakkarat ja sinappi pitää kyllä itse tuoda paikalle. Juomia saa ostaa, sekä 'ravintolan' puolelta että myöskin saunalta. Eli juomapuolta ei tarvitse pyörän kyytiin pakata.

Perjantai on useimmille tulopäivä ja teltan pystytyksen ja majoittautumisen jälkeen on aikaa kierrellä, katsella pyöriä ja tavata tuttuja.

Lauantaina voi halutessaan lähteä ajelulle, reittivinkkejä saa jo kontrollista. Vaih-



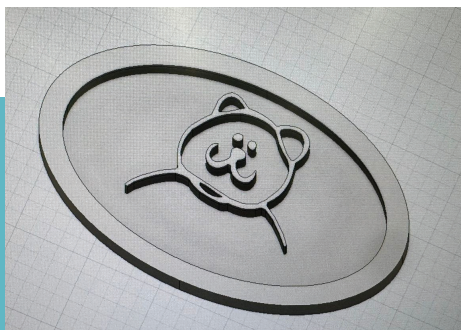


toehtoja löytyy niin asfaltilla viihtyville kuin adventure-henkisillekin motoristeille. Lauantaina iltapäivällä on pari esitystä matkamoottoripyöräilijöitä kiinnostavista aiheista. Tarkoitus on myös järjestää mahdollisuus jutella hallituksen jäsenten kanssa ihan kasvokkain - joko kahvikupin äärellä tai makkaragrillillä. Tämän tapaamisen aikataulu ja paikka on vielä hieman avoin ja illalla tietysti perinteiset tervetuliaissanat ja kontiokarhujen jako. Ja sitten hieman jalkoja liikuttavaa musiikkia.

Nähdään Kontiossa!



Arvaa, mihin näitä on käytetty?



Kontioralli

Kontrolli

Osoite • Haukilahdentie 6 B, Halli
Aukeaa • 4.7. klo 10
Sulkeutuu • 5.7. klo 15

Hinnasto (jäsen/kutsuttu)

Toukokuussa • 60/70 euroa
Kesäkuussa • 70/80 euroa
Kontrollissa • 80/90 euroa

Vuoden päätapahtumamme Kontioralli järjestetään tällä kertaa eteläisemmässä Suomessa, ainakin jos sijaintia vertaa muutamaan kuluneeseen vuoteen.

Kontrolli aukeaa 4.7. klo 10 ja sulkeutuu 5.7. klo 15. Kontrollin löydät osoitteesta Haukilahdentie 6 B, 35600 Halli. Käyhän ennakoilmoittautumassa ja varaamassa mahdollinen sisämaajoituksesi osoitteessa www.mp69.fi/kontioralli

Osallistumismaksut on porrastettu ilmoittautumisajankohdasta riippuen. Toukokuun loppuun mennessä ilmoittautuneet jäsenet pääsevät Kontioralliin kuudellakymppillä, kesäkuun loppuun mennessä ilmoittautuneet seitsemälläkymppillä. Tämän jälkeen ilmoittautuminen tapahtuu vain kontrollissa, jossa lompakko kevenee jo kahdeksallakymppillä. Jäsenen kutumat rallivieraat maksavat kympin enemmän.

Ennakoilmoittautumisen yhteydessä voi varmistaa samalla oikeankokoisen kontiopaidan saamisen tilaamalla paidan etukäteen (toukokuun loppuun mennessä). Samalla säästät vitosen paidan hinnasta (15e ennakkotilaille, kontioshopissa 20e).

Nähdään suurella joukolla keskisessä Suomessa!





Suomen joukkue ryhmittymässä Kansojen paraatiin 2015 Hollannin Vorden'issa. Joulupukki (Timo Toikkanen) ajaa aina kärjessä, tällä kertaa yksi tonttukin mukanaan.

FIM-RALLI - MIKÄ SE ON?

**TEKSTI JA KUVAT: SATULAPUMMI
WAKKA-HÄMEESTÄ ELI PEKKA ÄL**

Olet varmaankin kuullut ainakin puhut-
tavan FIM-rallista? Ehkä on jäänyt kaive-
lemaan, että mikähän tapahtuma se oikein
on... No, yritän avata hieman:

Tapahtuman nimessä 'FIM' tulee sanois-
ta Fédération Internationale de Motocy-
clisme. Tämä on moottoripyöräurheilun
kansainvälinen kattojärjestö ja "ralli"
tarkoittaa tässä yhteydessä tietenkin ko-
koontumisajoa. Aivan tyypillinen kokoon-
tumisajo ei FIM-Ralli ole, sillä se on myös
kilpailu, joskus nimetty ihan "Matkamoot-
toripyöräilyn maailmanmestaruuskilpai-
luksi"!



Kroatian Zadar'issa 2009 sää suosi laivoilla lähisaariin tehtyä retkeä.

Zadar'ista retkeiltiin useammalla laivalla, paluusatamassa oli sitten musiikkiesitysten lisäksi myös vastakeitettyjä simpukoita tarjolla.



Puolan Bydgoszcz'issa 2012 piti pyörät viedä yhteiselle pysäköintialueelle, kunhan varusteet oli ensin viety leiriin. Kirjoittajan Harley erottuu tuostakin porukasta! Ja taustalla näkyy myös tapahtumateltha.

Itselleni FIM-Ralli muodostui vuosittaiseksi matkakohteeksi, kun aikani olin käynyt Euroopassa vain "ajelemassa" ja katselemassa niitä kaikkia "pakollisia" nähtävyyksiä. Kun vielä olin töissä, niin tuntui todella hyvältä jättää kotimaa taakse ja suunnata kohti seikkailuja. Matkojen suunnitteluun toikin sitten FIM-Ralli ihan uutta asennetta, se kun järjestetään joka vuosi eri maassa. Oli mukava suunnitella niin meno-, kuin paluumatkaakin kulloisenkin kohdemaan mukaan. Joskus lähemmäs ja joskus kauemmaksi. Minulla taitaa tähän mennessä Liettuan Trakai olla lähin ja Kreikan Gialova kaukaisin rallipaikka.

Kilpailuun – siis FIM-Ralliin – osallistutaan maiden kattojärjestöjen alaisina joukkueina, mutta kilpailuluokkia on myös eri maiden kerhojen välillä. Osallistumaan

FIM-ralliin pääsee ilmoittautumalla oman maan kattojärjestön kautta, meillä siis Moottoriliiton kautta. Ilmoittautuminen edellyttää jäsenyyttä Moottoriliiton alaisessa yhdistyksessä ja tapahtuu joka vuosi jo kevättalvella. Ilmoittautumisen yhteydessä maksetaan osallistumismaksun lisäksi myös valittu majoitus, teltoa tai järjestäjän sopimushotelli. Voit valita myös muun hotellin, mutta sopimushotelleista on yleensä bussikuljetukset tapahtumapaikalle ja takaisin.

Tapahtumapaikalla on joko iso halli tai teltta, missä kaikki ruokailut ja juhlimiset tapahtuvat ja useimmiten telttailualue on aivan sen vieressä. Telttailualue on jaettu maittain, kunkin maan osallistujamäärien mukaan. Näin ollen ei ensikertalaisellakaan ole vaikeuksia päästä toimintaan mukaan,

kun kaikki oman maan osallistujat ovat samalla alueella. Ja tietysti telttailussa on myös se etu, että kaikki "äksöni" on ihan siinä vieressä. Useimmiten pyörät pysäköidään telttailualueen ulkopuolelle, mutta varusteet saa yleensä viedä pyörällä perille. Tapahtumapaikka on tietysti aidattu ja vartioitu. Portista kulkiessa tarkastetaan aina ilmoittauduttaessa saadut henkilökortit, joihin on merkitty myös pyörän rekisterinumero.

Pääsääntöisesti rallipaikka on auki maanantaista lauantaihin ja niin sanottuja virallisia rallipäiviä ovat keskiviikko, torstai ja perjantai. Maanantaina voi jo saapua paikalle, sille ja tiistaille on yleensä tarjolla esimerkiksi omilla pyörillä tehtäviä retkiä lähiympäristön nähtävyyksiin. Kuitenkin viimeistään tiistaina kannattaa paikalle



Jos telttaleiri ei ole ihan tapahtumakeskuksen vieressä, on ralliväelle yhteiskyyti. 2011 Tullin'issa (Itävallassa) meitä kuskattiin eräänlaisella kaupunkijunalla mutta Italian Cesenaticossa Navetalla!



Englantilaisten Mayflower MC:n jäsenet esittelevät hienoja joukkuepaitojaan Puolan FIMissä 2012



2013 Ranskan Epernay'ssa voitettiin jälleen pääpalkinto, Challenge FIM, Suomeen. Kuvassa palkintoa kohottelee silloinen TFMK:n puheenjohtaja, sittemmin edesmennyt Rainer Jokinen.

saapua, sillä keskiviikon virallinen ohjelma, ilmoittautuminen, alkaa jo aamupäivällä. Ilmoittautuminen tarkoittaa sitä, että osallistujat ajavat maittain ryhmitettyinä parcerme'en, eli suljettuun pysäköintiin, missä osallistujat virallisesti lasketaan. Jokaisella maalla on tapahtuman raadissa yhteyshenkilö, joka huolehtii oman maansa joukkueen oikeaan aikaan oikeaan paikkaan ja pitää osallistujat muutenkin tietoisina, esimerkiksi mahdollisista aikataulumuutoksista.

Ensin kootaan oman maan väki määrättyssä kokoontumispaikassa, mistä sitten ajetaan ryhmässä ilmoittautumispaikalle. Pyörien tulee olla tuossa suljetussa pysäköinnissä, kunnes kaikki osallistujat ovat saapuneet ja ilmoittautumiset on tehty. Tuona aikana nautitaan järjestäjän tarjoilema retkilounas ja vietetään aikaa lähiympäristön nähtävyyksiin tutustumalla.

Torstaina on vuorossa varsinainen retkipäivä. Matka tehdään yleensä linja-autoilla ja tarjolla olevista matkakohteista tehdään valinta jo ilmoittauduttaessa. Myös retkipäivänä lounaaksi tarjoillaan retkievää. Retkiä voidaan tehdä myös laivoilla, kuten esimerkiksi Berliinissä ja Zadarissa tehtiin. Retkipäivän iltaruokailun yhteydessä on sitten jo ensimmäiset palkintojenjaotkin, tietyn kaavan mukaan. Silloin jaetaan ns kerhopalkinnot. Palkintojen lisäksi ohjelmassa on myös paikallisia esityksiä, esimerkiksi Tampereen FIM'issä joikaaja. Sen jälkeen seuraa sitten vapaata seurustelua, tanssimusiikkia ja jalalla koreasti.

Perjantaina ovat vuorossa tapahtuman huipentumat, ensin päivällä Kansojen paraati. Paraati ajetaan taas maittain ja pyörät koristellaan lipuilla, sekä oman maan värisellä rekvisiitalla. Suomen joukkueessa on "aina" ollut mukana myös Joulupukki ja italialais-

ten joukkueessa Isä Camillo... Paraatin aikana on katselijoita katujen varsilla, joille tietenkin vilkutellaan, soitetaan torvia ja ollaan muutenkin näkyviä.

Paraatin jälkeen suomalaisten leirissä järjestetään iltajuhlien etkot, salmari-bileiden nimellä. Etkoille osallistuu yleensä myös muiden maiden edustajia. Etkojen nimi, salmari-bileet, tarkoittaa sitä, että tarjolla on aina paikallista väkiviinaa, salmiakilla maustettuna. Esimerkiksi Italiassa se tietenkin on ollut grappaa. Illalla on sitten juhlapäivällisen ja palkintojen jaon vuoro. Huipentumana jaetaan pääpalkinto, Challenge FIM, eniten pisteitä saavuttaneen maan joukkueelle. Pisteet saadaan laskeamalla yhteen maan jokaisen osallistujan kilometrit oman kerhon osoitteesta tapahtumapaikalle. Pisteisiin ei vaikuta se, mistä kautta kukin on paikalle ajanut, vaan kilometrit otetaan karttaohjelman mukaan.

Itse olen ollut Suomen joukkueessa hake-
massa tuota pääpalkintoa Suomeen ainakin
Italiassa, Kroatiassa ja Ranskassa. Ja olihan
siinä tunnelmaa! Palkintojen jaon jälkeen
on paitojen vaihdon vuoro. Jokaisella maa-
joukkueella on oma joukkuepaitansa, joita
vaihdetaan päältä päälle, oman valinnan
mukaan. Itse olen yleensä tilannut kaksi
joukkuepaitaa, että on ollut varaa ”menet-
tää” vaihtokaupassa niistä toinen. Ja onhan
niitä vieraita paitoja sitten kertynytkin...

FIM-Ralliin voi siis saapua ihan sitä reittiä
ja sillä aikataululla, mikä hyvältä tuntuu.
Yksin, tai porukassa ja ihan omia reittejä,
sekin on oma valinta. Yksin tuolla ei kui-
tenkaan tarvitse aikaa viettää, suomalaisia
sieltä löytyy aina. Ja tietysti riippuu omasta
aktiivisuudesta, kuinka paljon uusia tutta-
vuuksia saa tuon viikon aikana solmittua,
myös muista maista saapuneiden kanssa!
Kaikki ovat kuitenkin motoristeja, joten
keskustelunaiheita kyllä löytyy. Tältäkin
kannalta tuo telttaleiri on hotellimajoitus-

ta parempi, kun kontaktien saaminen on
huomattavasti helpompaa.

Jokaisesta FIM-Ralliin osallistumisesta saa
yhden Meritum-pisteen ja niiden kertyes-
sä on mahdollista hakea ”kunniamerkki”
osallistumisista. Ensimmäinen, pronssinen
Meritum, myönnetään viidellä osallistu-
misella. Viiden vuoden pykälillä merkki
sitten kirkastuu, kultaisen saa viidellätois-
ta FIM’in käynnillä. Jo ensimmäinen Meri-
tum-mitali oikeuttaa myös osallistumaan
FIM Meritum-meetingiin, joka järjeste-
tään yleensä noin viikkoa ennen varsinaista
FIM’iä ja on lyhyempi tapahtuma, hotelli-
majoituksella.

FIM järjestää myös MotoCamp-kokoon-
tumisia, joka on tyypiltään FIM-Rallin
kaltaisen. Selkein eroina on pelkkä telt-
tamajoitusmahdollisuus ja ohjelman mu-
kaisten retkien tekeminen omilla pyörillä.
Tapahtuma on osallistujamäärältään pal-
jon pienempi, kuin varsinainen FIM, vain

muutamia satoja osallistujia, mutta mones-
ti laatu toki korvaa määrän. Majoituksen ja
retkijärjestelyjen myötä MotoCamp on tie-
tenkin myös edullisempi tapahtuma, kuin
FIM-Ralli.

Jos siis Euroopassa tekee mieli käydä aje-
lemassa, niin kannattaa ilman muuta ot-
taa myös joku FIM-tapahtuma ohjelmaan
mukaan, jos vaan lomat ja muut aikataulut
sen sallivat. On todella hienoa oppia tunte-
maan FIMin kävijöitä niin eri puolilta Suo-
mea, kuin eri maistakin. Eikä pidä väheksyä
myöskään niitä FIMin tarjoamia mahdolli-
suuksia tutustua eri maiden kulttuuriin ja
myös sellaisiin nähtävyyksiin, joita ei ihan
helposti muuten tulisi otettua kohteeksi.
Tälle vuodelle (Norjan FIMiin) on nyt jo
myöhäistä osallistua, ainakaan virallisena
joukkueen jäsenenä, mutta ensi vuodelle
on hyvin aikaa tehdä suunnitelmia, siitä
Moottoriliittoon kuuluvaan yhdistykseen
liittymisestä alkaen.



ParcFerne Berliinissä – 2006 järjestettiin FIM Saksassa, nimellisesti se oli Berliinin FIM, vaikka leiri ja tapahtumakeskus olikin Potsdam’in puolella. Kaikkein ensimmäinen FIM järjestettiin Berliinissä 1936 ja sama Olympiastadion oli nytkin Kansojen paraatin kokoontumispaikkana.

Belgian Herentals'in retkipäivällä 2010 päästiin niin hevosrattaiden kuin tällaisten kanavarauhienkin kyytiin.



Tulln an der Donau'ssa, lähellä Wieniä 2011 järjestettyyn FIMIin osallistunut Suomen joukkue kuvattuna salmari-bileiden yhteydessä.



Italialaisten Isä Camillo siunaamassa rallikansaa Belgian Herentals'issa 2010



PÄRISTELYÄ ANDALUSIAN TALVISSA

TEKSTI JA KUVAT: TUOMO COLLAN

Kaiken voi katsoa alkaneen 18.6.2014, kun minä ja vaimoni Trolle parkkasimme 'Wan-haRouwa' Valkyriamme Paseo Maritimolle, Fuengirolan rantakadulle. Tuosta hetkestä lähtien on meillä ollut ainakin yksi prät-kä Costalla. Reittimme sinne oli kulkenut 31.5. Suomen Turusta Tukholman kautta Osloon ja sieltä Tanskan Ejsbergin lauttarannasta Harwichiin Englantiin. Siellä oli Leicesterin lähellä VRCC-Europen (ValkyrieRiderCruiserClub) vuotuinen INZA-NE-meeting. Valkkyjä oli paikalla yli 240. Meitä VRCC-Finnejäkin taisi olla paikalla 4 pyöräkuntaa.

Viikko Englantia, Stonehenge, Trollelle Emmerdale ja hiukan melkein Skotlantia. Sieltä Portsmouthiin laivalle ja 70v juhlaputetun Normandian maihinnousurantojen kiertoaajelun jälkeen 'isoille teille'

ja Biskajanlahden-San Sebastianin kautta Madrid, Cordoba ja viimein Paseo Maritimo, Fuengirola. Hiukka vajaat 5000km.

Olimme majoilleet Fuengirolan Los Bolichesissa jo edellisenä talvena 3kk kokeilumielellä - olisiko täällä kivaa... Ketään emme tunteneet entuudesta, aivan vieraat nurkat. Kovasti todellakin kuuli puhuttavan suomea, iltapäivälehdet oli oikeassa. Ensimmäisen talvivisiittimme asunto oli kylmä, kostea homeloukku. Tottapuhuen asuinkelvoton talviaikaan.

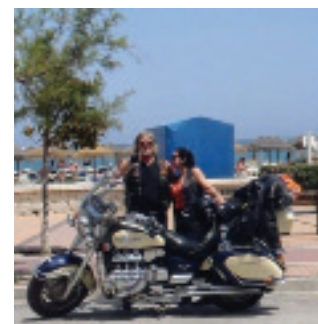
Mutta joku kaupungin twistissä kolahti. Niin paljon, että tänne pitää tulla uudestaan ja pidemmäksi aikaa, 6 kuukaudeksi... Sieltä löytyi prätkäbaarikin, missä oleilimme. toinen Britti-Valkyristi Geoff, ja suomiprätkäilijöitäkin. Eli Caramba.... tänne-

hän pitää tuoda Valkyrie!! Ja se siis toteutui tuona merkittävänä kesäkuun päivänä!

Oleilimme Fugessa muutaman päivän, minä järkkäsin Rouwan sovitusti talliin kesäksi ja lensimme Suomeen odottelemaan syksyä... vähän täpinöissä.... Tuosta kesäkuun päivästä nääs sai moottoripyöräily meillä aivan uuden suunnan ympärivuotisen harrastuksen muodossa. Aivan uusista mp-ympeyryistä puhumattakaan. Tulimme siis syksyllä-14 ensikertaa talveksi ja tila-autolla, koska meidän 60kg Lanseer-hauveli Bami ei mahtunut isoimpaan lento-ruumahäkkyrään.

Ajelut alkaa

Juurikin Geoffin myötävaikutuksesta kieppasin alkuaikojen ajot Campolla soolona ja





Pukit & muorit hymyillä
ajelun jälkeen

brittien kanssa. Heillä oli RideOut-saitti, missä sovittiin ajelut. Coinissa (25km) oli myös kerhotila missä bilettiin pari kertaa. Fugen prätikäbaaria ja siinä ohessa myös paikallista ja paikallisten MC CoastRiders -clubia pyöritti mukava pariskunta Alexandra & Jorge. Sieltä heidän baarinsa siirtyi lähelle el Faroon ja sieltä lopulta Fugen teollisuusalueelle Lagunasiin, johon he avasivat ison kerhotilan.

Siellä avajaisissa juhlittiin samalla sitä, että MC CoastRiderseille oli myönnetty 'Värit'. Niissä kokkareissa keikkui isikin mukana kutsuvieraana... Bikereiden heimoliivejä katsoo ibeerit täällä hyvin kieroon!! Onpa kuulemma baarissa kielletty tarjoilukin heimoliiveissä! Minä vein siksi VRCC-Finland liivini takaisin Suomeen, kun en pitänyt tuosta yleisestä tuijotuksesta. Koska ihmiset eivät tunnista eri klubeja eikä logoja, niin niitä nillitetään varmuuden vuoksi kaikki. Tuohon törmää toki Suomessakin.

CostaRiders

Siellä baarissa kokoontui siis myös Suomi-motoristeja. Eikä siinä kauaa mennyt, kun oltiin jo kiepeillä heidän kanssaan. Nykyjään meille 'Fugen veljmies' Jussi Pikkarainen oli isona apuna tuossa 'kotoutuksessa'! Gracias edelleen Amigo!!

HUOM! MC CoastRiders on siis paikallinen virallinen bikerklubi, johon haetaan jäsenyyttä ym protokollaa. CostaRiders ei

ole klubi! Se on suomi-motoristien hyvin epävirallinen ja vapaamuotoinen aina ajo-haluisten 'vapaa-ajelijoiden' ryhmä. Ei mitään muodollisuuksia: virallista jäsenyyttä, -maksuja, klubitiloja tms. Lähdet kiepeille kun olet paikalla ja siltä tuntuu. Siksi CRn ympärillä tapahtuva toiminta yhdistää suuren joukon muuten 'kodittomia' suomibikereita.

Hyvin pian siis selkisi myös, millainen ja miten tärkeä sosiaalinen foorumi prätikäily on myös Espanjassa. Etenkin meille ummikoille se helpotti kovasti asettumistamme Fugeen, sillä sieltähän löytyi pian kymmeniä erimaalaisia motoristeja. Totesipa eräs pitkään Costalla talvehtinut herra minulle, että 'en tuntisi täältä ketään ilman moottoripyöräilyä'. Mene tiedä...

Olosuhteet

Motoristille jo Malagan provinssi on aivan uskomaton RunsaudenSarvi kiepattavan eri tasoisien tiestön suhteen! Nerjasta Manilvaan noin 200km Välimeren rannikkoa ja sisämaahan 60-70km on tiestöä vanhoista kärrytestä huppeisiin 4-kaistaisiin motareihin. Lähes kaikki päällystettyjä. Ellei sitten kuskit halua varta vasten sorateille! Niitäkin riittää, motocross ja trial-ratoihin asti...

Näinä kymmenenä ajotalvena olen kiepanut täällä +40.000km ja edelleen täältä löytyy ajamattomia pikiteitä. Tai teitä, minkä on ajanut vain toiseen suuntaan. Vuorilla





Bremen 2021

nääs serpentiinit ja maisemat on ihan erilaiset, kun ne ajaa toiseen suuntaan. Minun kaikki kiepit täällä mahtuu Portugalin Albufeira-Valencia - sisämaassa Granadan alueelle.

Eikä pelkästään tuo tiestö, vaan myös huikeat maisemat, Välimeren rannikko, Gibraltar / the Rock ja Africa näkyy alle rookm päässä. Samoin vuosituhansien rakennustaide, mitä näkee noilla reiteillä. Täällä voi nähdä ja vieraila rakennuksissa ja kaupungeissa joita on rakentaneet ja asuttaneet jo foinikialaiset, roomalaiset, maurit ... Ja kun rakenteet on kiveä, ne on kestäneet - palamatta - nykypäiviin asti.

Andalusiassa on Espanjan, Euroopan ja jopa maailman mittakaavassa ainutlaatuisia vierailukohteita: Ronda, Granada/Alhambra, Torcal de Antequera, Grazalema-Zahara... ihan loputtomiin.

Liikenne

Usein kuulee ja näkee puhuttavan kriittisesti ja varoitellen Espanjan liikenteestä. Yleiset säännöt on samat kuin Suomessa. Minusta täällä pärjää ihan hyvin kun vain

muistaa ne tietyt eroavuudet.

- Jalankulkijat on 'kuninkaita' suojatiellä! Sinne ei pidä mennä sekaan keulimaan autolla tai motolla! Heidän havainnointiaan hankaloittaa aivan Zebran (suojaatie) eteen ihan luulla parkkeeraavat ja etenkin pakettiautot! Iltaisin tuo vielä korostuu.
- Motareiden rampit on todella lyhyet. Siinä on oltava aina silmä tarkkana takaviistoon, koska rampilta kaistalle siirtymisissä menehtyy oikeasti ihmisiä. Motolla on hankalaa kun rampilla odottava autoilija päättääkin aikalailla viime tingassa että 'kyllähän sinä annat tilaa viereiselle tyhjälle kaistalle'. Koska niin siinä käy. Siinä oma keski-sormi oikeenee... vaikkei mitään autakaan.
- liikennemyymälässä säännöt on hyvin joustavat! Ajan välillä ylimääräisen kierroksen jos ulospääsy näyttää epäselvältä. Ei siinä kauaa kulu.. No Prisa..
- Espanjan asfaltti on liukkaampaa, etenkin märkänä!!

Noilla pärjää aika pitkälle.

Ajokalusto

Alkuvuosien vahva HD & custom -ajokien osuus on hissukseen vaihtunut adventure-pyöriin. Ne sopivatkin tänne ja näihin ränneihin paljon customeita paremmin! Niitä myös näkee liikenteessä kyykköjen lisäksi selvästi eniten. Toki täällä liikkuu niin valtavasti pyöriä, että vkl-kiepeillä tulee aina vastaan letkoja ihan kaikkea 2-pyörällä kulkevaa! Ja aina kättä nousee!

Meillä on ollut täällä 3 Valkyriaa. Viimeiseen liittyi ikävä onnettomuus lokakuussa 2021, kun Costalle Suomesta ajaessani yksi Alibaba ajoi Bremenissä päälleni. Vauhtia oli onneksi ehkä 50kmh, eli ei seurannut highfliereitä auton yli tms. Mutta rakas WanhRouwa (2005>) meni purkuun koska sen runko vääntyi. Ja minulta polvi. Ja sen verran voimalla kaaduin selälleni katuun että ihkauusi kypärä halkesi.

Mutta onneksi 200km päässä Uelzenissa oli ValkParts.de ja Michi. He tekivät minulle WanhRouwa-replican vaihtamalla ja uudemalla Rouwan kaikki väriosat ja kromi tینگtangelit toiseen DE-Valkkiin 5 päivässä. Alibabaan vakuutus maksoi kulut ja matka jatkui. Eli tulinkin perille Costalle eri Valkylla

Tällaisia piruetteja tehdään,
kun tullaan Colmenarista alas
Malagaan kuuluisaa 7tonnista



*Vaihto adventure-pyörään oli
LOISTAVA päätös!*

kuin olin lähtenyt ;-)

Elämä ON... paree kuin OFF. Tuosta mäl-
listä kuitenkin seurasi hiukka post-trau-
maattista ja fyysistäkin häikkää. Tunsin
itseni ekakertaa Costalla "vanhaksi". Ajelut
talvella 2021- 22 jäi aika vähiin. Lisäongel-
maksi tuli myös, että en saanut tätä uut-
ta DE-kilpistä Valkyriaa ES-kilpiin. Enkä
sitäkautta myöskään vakuutukseen ym..
Myöhemmin hiukka leipäännyin kiepeil-
lämme siihen että muu, nyt vauhdikkaampi
adventure-letka joutui venäilemaan minua
risteysten kohdalla. Ihan oma vika ja valin-
ta! Vaikka tuo kuuluu sovittuun ajotyyliin.
Ellei muuta sovita erikseen.

Siitäkin syystä päätin minäkin vaihtaa
adventure-pyörään. Mikä oli LOISTAVA
päätös!! TransAlp 650n mukana sain suo-
rastaan rakkauden lajiin takaisin. Onhan
se mm. vaatimattomat 140kg Valkkyä kevy-
empi. Joten kyllä tuon eron huomaa nim.
om. vuorilla kiepatessa! Koska myös motoi-
lussa pätee kaava $E=Mc^2$...

Muuta paikallista MP-toimintaa - Pukkiajelu

Yhden happeningin voin sanoa tuoneeni
/ luoneeni Fuengirolaan! Varmaankin toi-
sena ajotalvena kun koitti adventin aika
myös täällä, niin päätin hauskuuttaa kylää
ja itseäni PapaNoel -ajelulla. Täällä kun ei
näe pukkeja ollenkaan, päinvastoin kuin
Suomessa. Hankin parilla kymppillä pukin
asun ja kuusenkoristeita Valkkyyn ja eikun
kiepille kaupungin keskustaan tööttäile-
mään alppitorvilla. Vastaanotto oli AIVAN
huikea!!! Vajaa tunti kaupungin kaduilla
huiskuttamassa ihmisille, niin nämä her-
kästi pienenkin hauskanpidon aistivat iha-
nat asukkaat tulivat aivan täysillä mukaan.
Lapsia, aikuisia, 5000 x autojen tööttejä,
vilkutuksia, huutoa ja hymyjä, kampaaja
juoksee ulos saksineen heijaamaan ym ym.

Minä olin aivan pähkinöinä ja onnessani
tuosta kaikesta suosiosta ja ilosta kanssa-
ihmisille... Nytemmin on viime vuodet
tehty PapaNoel -ajo korostetusti Suomi-
teemalla CostaRiders -letkana. Vähän
toistakymmentä pyöräkuntaa Pukkeja &
Muoreja (olipa viimeksi Seppo-schäferikin
tarakalla), Suomilippuja, joulumusaa ja ää-
nitorvia. Buffeilla PukkiMuoreista alueen
Fuengirola ja Ole -lehtiin on saatu vielä
lisää näkyvyyttä ja väkeä katujen varteen.
Eli siitä on muodostunut pienimuotoinen
oikea happeningi. Tuo on hyvin mukava
lisä joulun odotukseen täällä, missä jou-



CoF patchia näyttäen saa alennusta monista motoliikeistä

Vaihto adventure-pyörään oli LOISTAVA päätös!

luntunnelmat muuten on hieman 'varjoissa' Suomeen verratessa.

Circle of Friends

Viime syksynä, eli 2024 tänne ja nimenomaan Fuengirolaan rantautui kansainvälinen RideOut ryhmä Circle of Friends (CoF). Sitä vetävät Thorn Ole (N) ja Helgo Feller perämies / tailgunner (NL) apunaan tuttuja bikereita. CoF'llä on näyttävät, tasokkaat pro FB-sivut jossa on vaihtuvia julkaisuja vaikka kuinka ja koko ajan. Heillä on myös yhteistyötä moto-liikkeisiin, joista saamme alennuksia näyttämällä klubin patchia vaatteissa.

Jäseniä se keräsi muutamassa kuukaudessa yli 3000!! Ja olipa se FBn nopeimmin kasvava ryhmäkin jonkin aikaa. Eli heillä on isot kuviot ja membreit / hangereita noin 3000 ympäri Eurooppaa. Kaikkia CoF -julkaisuja saa vapaasti jakaa ja kertoa toiminnasta. Hekin lähtevät kiepeilleen samalta bensikseltä kuin CR sunnuntaisin ja vain puoli tuntia aiemmin...

Olen ollut heti ekalla ja parilla muullakin CoF -kiepillä ja erojakin CR -kieppeihin on. Ensiksikin puhekieli on Lontoo. Toiseksi ajotyyli on vähän rauhallisempi. Letkassa noudatetaan 'virallisia' sääntöjä/

ohjeita, eli mukana on myös aina perämies (Helgo) varmistamassa letkan koossapysymisen (mikä ei silti ole aina onnannut heiläkään).

Thorn Ole on ollut täällä yli 20v virallinen MP-opas ja tuntee provinssin reitit historioineen todella hyvin. Ja käyttää tuota tietoa kieppejä suunnitellessa ja opastaessaan. Voi tulla lyhyt tauko tien varressa, jossa saamme kuulla lähiseudun historiasta tms.

"Kaikella on aikansa" laulaa Lapinlahden Linnutkin... Eli aika näyttää kauanko motoilu ES ja/tai FIN sytyttää ajohaluja. Tai tuleeko esteeksi terveydelliset tekijät... Ajohalut on nyt ja edelleen vahvat!! "Hei, ikä on vain numeroita" vaan on rankemmanpuoleinen feikki... Sille kun sen tietää. Niin tai näin, niin jo tähän asti Costalla koetut kiepit, kilsat ja tunnelmat on huikeana lisänä meidän prätkäilykokemuksissa ja muistoissa. Ja siten myös elämässämme.

'En kilsaakaan antaisi pois, vaik' helmiä kyyneleet ois...' tai jotenkin noin :-)

Rakkaudesta lajiin
Tumppi & Trolle Collan



Viikon 69

TEKSTI: ANNE URRILA
KUVA: ANTTI URRILA

Ajokaudelle 2025 haluamme aktivoida jäseniämme toimimaan yhteisen hyvän puolesta, sillä jaettu ilohan on moninkertainen ilo. Oletko valmis viemään joku ilta kaverisi mukavalle ajelulle klo 6-9. Tähänhän ei tarvita kuin mukava mutkatie ja kohde missä käydä. Ja kohteitahan meillä piisaa. Voi ajella kahville mukavaan kahvilaan tai jätskille jonkun nuoren kesäkioskille. Onko joku vanha motoristi jolla ei enään jalka nouse pyörän päälle - käykää ilahduttamassa. Kunniakäynti edesmenneen motoristin haudalla. Vieraissakin voi käydä, naapurikaupungin kerholla. Käykää halaamassa puita metsässä tai polttamassa

kumia. Ja varmasti on paljon kohteita joissa motoristiporukan pieni talkooapu on iso asia avun saajalle. Mielikuvitus valloilleen ja ajelemaan. Suomen lait ja hyvät tavat sekä reilu motoristihenki mielessä vain taitava on rajana. Ajokauden aikana mahdollisimman monta viikon 69:ä. Saataisiinko joka viikko nauttia 69:stä. Viikon 69 voi olla jokaviikkoinen ajelu tai vain yksi ainutkertainen tapahtuma. Ja näitähän voi järjestää missäpäin vain ympäri Suomea. Kerhon facebook -sivulle tulee koko kesän kestävä tapahtuma 'Viikon 69'. Sinne vain ilmoitus koska ja mistä lähdetään. Ja tietysti juttuja ja kuvia kuinka kivaa meillä oli. Kauden jälkeen parhaat palkitaan.

Joko viikon 69 on suoritettu?

Kuinka lujaa pyöräsi kulkee?

Hallin varuskunnan perinneyhdistys järjestää nopeusmittauksen lauantaina 7.6-25 Hallin lentokentällä. Mp69:n jäsenillä on mahdollisuus päästä mukaan kokeilemaan.

Ajamaan pääsee kuitenkin vain perinneyhdistyksen jäsenet, joten yhdistykseen pitää liittyä. Liittymismaksu yhdistykseen on 10 euroa ja ajomaksu 70 euroa sisältää 3-4 ajoa. Tilaa on noin 20 henkilölle.

Jos kiinnostaa niin ota yhteyttä Laitalan Jukka (jukka.laitala@mp69.fi). Jos kiinnostuneita on enemmän kuin mahtuu, niin ilmoittautumisjärjestyksen perusteella pääsee mukaan.



Ennakoiden vai jossittelun aihetta antaen?

TEKSTI JA KUVAT: JUKKA-MIKKO KARJALAINEN

Maanteillä pörrää kaikenlaisia kuskeja ja matkaajia. Siellä harvoin päristellään yksin. Motoristin vaarallisin kumppani liikenteessä on hän itse. Monta vaaraa on myös hänen edessään. Jokaisen motoristin olisi hyvä tutustua omaan riskialttiuteensa ja ajamisen teoriaan. On tärkeä harjoitella ajamista ja koulutautua järjestelmällisesti.

Reino näki hirven

Elokuinen ilta alkoi hämärtä. Tie kiemurteli mukavan mutkaisena ja kutsuvasti kaarrellen kivassa mäntykangasmaastossa, joka oli viimeksi parturoitu viitisenkymmentä vuotta sitten. Siellä täällä tien kummankin puolen ojissa pöhöttivät runsaat raita- ja pajupusikot. Koivut olivat kuivan kesän jäljiltä alkaneet värjättyä ennakoimaan syksyn loistoa.

Kuudenkymmenen tuntikilometrin nopeusrajoitus päättyi. Reino käänsi kahvaa. Hän huomasi hirvivaroituserkin ja päätti jättää enimmäkseen kiireet ja menohalut sikseen. Koskaan ei voi tietää, hän mietti. Kookkaalla ja tehokkaalla pyörällä olisi miehen tehnyt hieman kanttailla kikkuraisella tiellä. Ei kannata nyt. Aurinkokin häikäisi väliin puiden takaa häiritsevästi välkkyen. Pian oli edessä herkullinen kaarre vasempaan. Jospa siinä hieman viihdyttelen . . . Oikealla puolella ulkokaarteessa kasvoi möyheä koivupusikko. Pusikosta loikkasi valtava sarvipää oikeanpuoleiselle kaistalle. Otus jatkoi majesteettillisin askelein poikki Reinon ajolinjan.

Reino ei ehtinyt jarruttaa. Hän työnsi vaimon nopeasti oikeanpuoleista kahvaa eteenpäin ja kiskaisi vasenta taakse. Pyörä totteli käskyä. Heti perään Reino teki päinvastaisen liikkeen, edellistä rajumman. Tuhatkuutiainen palasi piennarviivalla poikettuaan lähelle keskiviivaa. Reino vil-

kaisi peileihin. Hän ehti nähdä kookkaan eläimen sukeltavan sisäkaarteeseen puolelle metsään.

Reino hiljensi vauhtia. Hän pysähtyi jonkin matkan päähän puutavaran lastausta varten tehdylle levikkeelle. Hän tunsu kuinka nahkapuvun alla rinnassa jymähteli. Sitten hän laski sivuseisontatuen, nousi satulasta ja riisui kypäränsä. Ei ollut vielä minun vuoroni, hän huokaisi. Mutta vähältä piti.

Tomppa sateessa

Oli viileän alkukesän kolea ehto, jollaisista viime vuosina on jouduttu nauttimaan. Mökille kävi Tompan matka, sillä loma oli juuri alkanut. Tomppa oli sullonut sivu-

laukkuihin lomarynteitä ja joitakin remppatarvikkeita. Perälaukku oli täynnä erilaisia herkkuja ja prosenttijuomia. Vaimo ja lapset odottelivat isää mökillä.

Tomppa tunsu mukavaa tytinää takapuolensa alla. Pyörä oli uusi. Uudelta tuntui myös miehen elämä. Sitä hän oli odottanut. Vasta pari viikkoa hän oli tästä nuoruutensa haaveen toteutumisesta ja vapauden huumasta nauttinut. Haave oli realisoitunut kerralla. Alla oli makoisa retrotyyppinen seiskapuolikas. Hän oli varustanut sen kookkaalla laukkusarjalla, gepsillä ja muilla mukavilla hiluilla. Ajokamatkin olivat viimeistä huutoa. Ainoastaan kypärän visierin pinlock-kalvoa hän ei ollut hoksannut hankkia. Ja nyt satoi.



Motoristi Survival -kurssilaisia Nokian Renkaiden radalla 13.5.2006



Kahvittauoin ajat turvallisemmin;
Passo Tonale, Italia

Tomppaa harmitti moottoripyöräily tämänlaisessa säässä. Hän oli jo pari tuntia istunut satulassa. Sormet alkoivat kylmätä palella ja jäykistyä, sillä vedenpitävät hanskat olivat läpikotaisin märät, kun vesi oli hihoista valunut niihin. Puuskittainen sivutuuli heittäli pyörää välillä likelle keskiviivaa. Visiiri huurtui ja pisarat jäivät häiritsevästi näkökenttään. Poikkean huoltoaseman kahvilaan parin kilometrin päässä, Tomppa päätti. Onneksi valtatie oli suora, reitti tuttu ja liikennettä harvakseltaan.

Tutun tien ohituskieltomerkki notkelmassa jäi noteeraamatta. Tomppa huomasi edessä köröttelevän mopoauton. Hän lähti ohittamaan. Hän ehti tajuta mopoauton suuntavilkun osoittavan vasemmalle sivutielle. Mopoauton jarruvalot syttyivät. Tomppa painoi hätäisesti jalkajarrua. Takapyörä lukittui. Tomppa oli epähuomiossa kytkenyt ABS-järjestelmän pois. Tomppa säikähti perän yllättävää sivuttaista heilahdusta. Märkä hanska luiskahti etujarrukahvalta. Hän koetti kääntää oikealle, mutta pyörä lähti sivuluisuun ja kaatui rämähtäen. Selkä edellä Tomppa luisui risteyskseen pysähtyneen mopoauton perään. Kaikki tapahtui korkeintaan viidessä kuudessa sekunnissa. Hieno kypärä vieri oikealle pientareelle ja pysähtyi penkalle. Tomppa ei ollut kiristänyt hihnaa. Kuoppa sai seurakseen moottoripyörän laukkuineen. Tomppa makasi vasemmalla kyljellään liikkumattomana märällä asfaltilla keskiviivan ja keltaisen sulkuviivan päällä. Hänen nenästään ja

korvastaan valui mustaan tiehen verta, jota kylmä sade huuhtoi.

Kun siniset vilkut parinkymmenen minuutin kuluttua välkkyivät sateisella onnettomuuspaikalla, mitään ei tuoreen motoristin hyväksi enää ollut tehtävissä.

Onni, ajotaito vai asenne?

Reino kohtasi kookkaan uroshirven maantiellä. Reino ehti väistää eläimen. Hän selvisi säikähdyksellä. Tilanne päättyi onnellisesti.

Tompalle kävi ikävästi. Tarina ei kerro, miten kävi onnettomuuden muille osapuolille. Keitä kaikkia Tompan maantiekuoletta kosketti? Vammautuivatko mopoauton kuljettaja ja mahdollinen matkustaja? Jäikö heille kenties jokin trauma? Miten tieto onnettomuudesta saavutti Tompan perheen? Millaiset henkiset seuraukset Tompan kuolemalla olivat hänen perheelleen, läheisilleen ja työtovereilleen? Miten kauan toipuminen niistä kesti? Toipuivatko he koskaan? Millaiset onnettomuuden taloudelliset vaikutukset olivat?

Tällaiset kesäkertomukset voisivat olla todellisesta elämästä mnä tahansa kesänä tutussa ja turvallisessa Suomenmaassa. Tompan tapauksen kaltainen tapahtumasarja ja sen lopputulos herättää myös eksistentiaalisen kysymyksen: Miksi joillekin meistä käy näin? Kummittelee takana kohtalo, sallimus vai sattuma? Motoristi tällaisia

miksi-kysymyksiä tuskin miettii kauniina suvipäivänä ajellessaan. Hän nauttii ajamisesta.

Vasta poikkeus normaalista, tutusta ja totutusta pakottaa miettimään. Miksi tällaista tapahtuu? Miksi joskus vältämme onnettomuuden, mutta joskus emme? Miksi nämä kertomukset ovat niin erilaiset? Oliko Reinolla matkassa onnea, mutta Tompalla epäonnea? Ehkä niinkin, mutta kertomuksia kannattaa tutkailla syy- ja seuraussuhteiden näkökulmasta. Ei ole hyvä lähteä ajelemaan vain sen uskon varassa, että selviämme perille ja takaisin onnen varassa. Ennen matkaa ja ajaessaan jokainen tekee ratkaisuja ja valintoja, joista seuraa tekoja ja välttämättömyys tehdä jälleen uusia valintoja.

Jokaisella on moottoripyörää ajavalla on tausta, hänen motoristihistoriansa, joka kulkee hänen mukanaan. Miten vaikuttivat ajajien luonteenpiirteet? Oliko Reino muutenkin rauhallinen ja varovainen ihminen, mutta Tomppa hätähouso, aina kiirehtimässä? Miten vaikuttivat ajokokemuksen määrä ja laatu? Oliko Reino oppinut varomaan aiemmista vähältä piti -tilanteista? Oliko hän kouluttautunut? Oliko hän tutustunut motoristin riskeihin ja moottoripyöräilyn teoriaan? Puuttuiko Tompalta tarvittava maltti? Miksi hän lähti ajamaan sateeseen, kylmään ja tuuleen? Miksi Tompalta näytti puuttuvan tietoa esim. oikeanlaisesta varusteiden käytöstä (hanskat puettu väärin, puutteellinen visiiri, kypä-

rän huolimaton kiinnitys, ABS-jarrut pois päältä)?

Mitä jos Tomppa olisi jäänyt kotiin? Mitä, jos vaimo olisi soittanut ja pyytänyt olemaan lähtemättä todella kehnoon säähän? Jos Tomppa olisi pakannut pyörän kevyemmin? Jos Tomppa olisi ajanut hitaammin? Jos hän olisi poikennut aikaisemmin tauolle? Mitä jos mopoauto ei olisi sattunut olemaan samassa paikassa? Mitä jos mopoautoja ja prätkeä ei olisi olemassakaan?

Moottoripyöräilijän suurin riski

Moottoripyöräily on hauskaa hommaa, mutta siihen kuuluu monia riskejä, joita autoillessaan ei tule hoksanneeksi. Samat liikennesäännöt koskevat niin motoristeja kuin B- ja C-kortillisiakin kuskeja. Kun lähdetään baanalle, todellisuus ja olosuhteet vaihtuvat. Motoristi vammautuu, menettää onnettomuudessa terveytensä ja henkensä autolla onnettomuuteen joutu-

nutta herkemmin. Vaikka moottoripyöräilijä käyttäisi kuinka hyviä ajovarusteita hyvänsä, ne eivät suojaa häntä esim. törmäyssonnettomuudessa niin tehokkaasti kuin nykyaikaisen auton kori, turvavyönyt, kaistavahdit sun muut nykyaikaiset passiivisen ja aktiivisen turvatekniikan ihmeellisyydet. Motoristin henki on herkässä ja kalma kyttää melkein kaikkialla, risteyksissä, pusikoissa, tutullakin ja valoisalla tiellä mutta varsinkin pimeässä, kylmässä ja sateessa. Kaikkia nuo ovat prätkeilijän ulkopuolella. Mutta varmin väylä valkoisella vanulla pehmustettuun puulaatikkoon risteilee motoristin omassa rinnassa, hänen asenteessaan ajamiseen.

Monet meistä ainakin joskus kokeilevat omia rajojaan, uskallustaan, rohkeuttaan ja sitä, kuinka kovaa päästellä mutkaan ja miten jalkatappi raapii pikipintaa. Moni kokeilee jossain pyöränsä kiihtyvyyttä ja huippunopeutta. Tavallisimmin kaikkea tammöistä tehdään hyvissä olosuhteissa,

näkyvyyden riittäessä, puhtaalla ja kuivalta asfaltilla sekä lämpimässä säässä, jolloin renkaiden pito on parhaimmillaan. Harvemmat kai kokeilevat sitä, kuinka nopeasti eri nopeuksista saavat pyöränsä pysähtymään tai kuinka hitaasti pystyy ajamaan ilman, että laskee koipiaan tapeilta. Oletko opetellut hätäjarruttamaan märällä asfaltilla satasen nopeudesta pyörällä, jossa ei ole ABS-järjestelmää?

Moottoripyöräilijän suurin riski on hän itse. Ulkoisia tekijöitä ei juuri voi muuttaa. Liikennettä on aina sen verran kuin on, sää on annettu, toiset käyttäytyvät liikenteessä niin kuin käyttäytyvät. Mitä teet, jos kais-tallesi kauniina kesäpäivänä siirtyy vastaan tuleva rattijuoppo tai rattiin nukahtanut yötyöläinen? Onnettomuuteen voi joutua niin hyvissä kuin huonoissakin olosuhteissa. Motoristin kannattaa muistaa se, että hän on pääsääntöisesti heikompi osapuoli. Aina ei sekään päde. Varsinkin taajama-liikenteessä on syytä kunnioittaa kevyttä



Passo Gavian tiellä kannattaa ajella rauhallisesti



Italian-matkoilla riittää kurveja kaarreltaviksi. Alppitie Negrarin pohjoispuolella

Mitä teet, jos kaistallesi kauniina kesäpäivänä siirtyy vastaan tuleva rattijuoppo tai rattiin nukahtanut yötyöläinen? Onnettomuuteen voi joutua niin hyvissä kuin huonoissakin olosuhteissa.

liikennettä. Jalankulkija ja pieni polkupyöräilevä koululainen häviävät törmäyksessä 250-kiloisen kaksipyöräisen kanssa. Koska tahansa voi sattua mitä tahansa. Oikea asenne voi pelastaa. Moottoripyöräilijä voi olla riski sekä itselleen että muille.

KKKKK

Millainen motoristi todennäköisimmin joutuu onnettomuuteen? Muinoin puhuttiin yleisesti motoristin onnettomuusriskistä viiden k:n suorana. Riskejä kuvaavat viisi k-kirjaimella alkavaa onnettomuusherkkyttä tarkoittavaa sanaa: kokematon, korttitta, kevarilla, kovaa ja kännissä. Viiden k:n suora lakkasi pitämästä kutinsa jo 1990-luvulla, kun moottoripyöräilyn harastajien määrä kohosi voimakkaasti. Myöhemmin pyörien hinnat laskivat autoverouudistuksessa. Entistä useammilla aikuisilla oli varaa hankkia auton lisäksi prätäkä. Aikuiset alkoivat toteuttaa nuoruudenhaaveitaan ja painuivat paksu lompsa povarissaan prätäkäliikkeisiin. Monen ostoksille tulleen

pääläella kiili jo kaljun pälvi. Prätäkäilyn he aloittivat isoista pyöristä.

Viiden k:n suora ei ole pitänyt paikkansa pitkään aikaan. Ajokorttiuudistusten myötä nuoret kevarikuskit joutuivat systemaattisesti harjoittelemaan moottoripyörän käsittelyä liikenneopettajan johdolla suljetulla alueella. Ajo-oikeuteen määrätty teholuokat ja uudet ikärajat johtivat siihen, että nuorten motoristien onnettomuuksien määrät vanhempiin kuskeihin verrattuna laskivat. Vanhempi väki pääsi ajamaan lahjakortilla. A-korttiluokka tuli lahjana B-luokan ohessa. Isonkin prätäkän sarviin pääsee, vaikkei olisi metriäkään ajanut edes mopedilla.

Jos K-suoraa pidentää, siihen voi lisätä ainakin kisat ja keulimisen. Vanhempi ja kokenempi saattaa sortua kisaamaan prätäkällä normaaliliikenteessä. Kisa voi olla tarpeettoman voimakas kiihdytys ihan vain näyttämisen halusta vaikkapa jollekin bemarkuskille liikennevaloissa. Nuorem-

mat taas temppuilevat herkemmin esimerkiksi näyttämällä keulimistaitojaan ja polttamalla donitseja asfalttiin. Parikymmentä vuotta sitten pääkaupunkiseudulla järjestettiin keulimis- ja temppunäytöksiä tiettyinä perjantai-iltoina kokoontumipaikkaa vaihdellen. Yleisöksi niissä riitti runsaasti niin motoristeja kuin muitakin. Ajopelejä rikkoutui paljon, mutta sattui henkilövahinkojakin. Mm. suurella nopeudella keulunut moottoripyöräilijä törmäsi tien sivusta poikittain liikkeelle lähteneeseen toiseen moottoripyörään niin, että molemmat ajoneuvot syttyivät palamaan. ”Poliisi keskeytti laittomat kiihdytysajot Vantaan Katriinantiellä”, saatiin lukea seuraavan päivän lehdestä.

Turvaa ennakoivan ajon koulutuksesta

Miksi Reino pystyi välttämään hirvikolarin? Ehkä hän oli kouluttautunut esimerkiksi ennakoivan ajon tai survival-kursseilla. Tapauskertomuksesta voi päätellä, että hän hallitsi hyvin vastaohjauksen ja oli



Kuntoilemalla turvallisemmaksi: Motoristi vuokrasi Bormiosta valkoisen fillarin, jolla hän polki ylös Stelvion solaan



Skootteripoliisit turvanamme Italian Trentossa kesällä 2013

mitä todennäköisimmin harjoitellut sitä. Monet kerhot tekevät merkittävää liikenneturvallisuustyötä järjestäessään erilaisia ajokursseja. Osallistujat harjoittelevat kursseilla suljetulla kentällä tai radalla vasta- eli työntöohjausta, väistöä, jarruttamista, pujottelua, kaarreaajoa, ajolinjoja maantiellä, katseen suuntaa ja U-käännöksiä. Harjoitellaan kaasun, kytkimen ja takajarrun yhteiskäyttöä.

Opetus tällaisilla kursseilla on erittäin tehokasta, sillä koulutettavat saavat paljon välitöntä palautetta. Oppiminen on todella tehokasta, kun suoritustaan pääsee reflektomaan kouluttajan havaintojen ja opastuksen perusteella. Harva motoristi tunnistaa omat virheelliset maneerinsa. Kouluttaja paljastaa ne nopeasti.

Miksi Tomppa törmäsi tutulla tiellä mopautoon ja kuoli? Olisiko Reino vastaavassa tilanteessa selvinnyt ehjin nahoin? Sellaista ei voi tietää. Ehkä Tomppa olisi toiminut toisin, jos hän olisi ehtinyt kouluttautua ja käydä jonkun kurssin, jolta oppia saaneena hän olisi tunnistanut omat riskinsä. Ennakoivan ajon kursseilla opetellaan mm. tunnistamaan tekijöitä, joiden avulla onnettomuusriskiä alennetaan. Opetellaan esim. oikean asenteen merkitystä. Tutkitaan jarrutusmatkoja eri nopeuksista kuivalla ja märällä kelillä. Mietitään miten sade liukastaa asfaltin, ajoratamerkinnot, nupulakivet ja kaivonkannet. Mitä tarkoittaa motoristille, että kuivalla tiellä on soraa ja pölyä tai kun märälle asfaltille on levinnyt lantaa, savea, syksyn lehtiä tai öljyä. Miten voi välttää urien, paikkausten ja routavaurioiden vaarat prätkällä. Kursseilla esitetään havainnollisesti vireystilan ja päihteiden vaikutus reaktionopeuteen.

Tompan uusi pyörä oli todennäköisesti teknisesti kunnossa, varsinkin jos rengaspaineet olivat oikeat. Ennakoivan ajon kursseilla käsitellään jonkin verran myös tekniikkaa, vaikka onnettomuusmoottoripyörissä harvoin todetaan teknisiä vikoja. Tekniseen puoleen kuuluvat kuitenkin myös kuormaus ja varusteiden käyttötapat sekä miten ne vaikuttavat turvallisuuteen. Ehkä Tomppa ei tiennyt siitä riittävästi.

Täysin turvallinen moottoripyöräharrastus

Moottoripyöriä voi harrastaa myös lähes sataprosenttisen turvallisesti. On nimittäin monia erittäin tehokkaita keinoja välttää joutumasta moottoripyöräonnet-

tomuuteen. Yksi niistä on, ettei hanki moottoripyörää, ei lainaa sitä eikä vuokraa. Tehokkain lienee, ettei aja moottoripyörää eikä mene kyytiinkään. Jos kuitenkin omistaa moottoripyörän, voi tyytyä esim. vain katselemaan sitä. Tyydytystä voi saada myös moottoripyörän koskettelusta, korjaamisesta, huoltamisesta ja entisöinnistä. Niin komea uusi kuin pieteetillä entisöity vanhakin moottoripyörä vahvistavat omistajansa egoa. Ne herättävät helposti myös ihailua ja pistävää kateutta pyörän omistajan ystäväpiirissä.

Moottoripyöräilyä voi harrastaa tilaamalla ja lukemalla moottoripyöräilyä käsitteleviä lehtiä. Voi katsoa moottoripyöräelokuvia ja -kisoja, ehkäpä käydä seuraamassa kilpailuja Alastarossa ja Kymiringillä.

Melko turvallinen tapa harrastaa moottoripyöräilyä on vierailla moottoripyörä-

messuilla ja moottoripyöräliikkeissä. Niissä yhtäältä vaarana on kuitenkin, että saa moottoripyöräkuumeen tai jos kuume on jo alkanut, se nousee. Käynti messuilla ja liikkeessä voi tosin madaltaa pankkisaldoa.

Moni etsii moottoripyöräilyyn kuuluvaa jännitystä katselemalla netistä hurjia temppu- ja takaa-ajovideoita. Perversseimmät nauttivat onnettomuusvideoista. Järkevämpää olisi kuitenkin katsoa moottoripyörän hallintaa opettavia tallenteita.

Hyvin turvallinen tapa harrastaa on myös liittyä johonkin moottoripyöräkerhoon. Niitä on jos jonkinlaisia. On yleisiä, merkikohtaisia, miesten ja naisten kerhoja ja kerhoja, joiden jäseneksi päästäkseen pitää astua lain ulkopuolelle. On kerhoja kuten MP69, jonka jäsenet kirjoittelevat juttuja motukkamatkoistaan. Juttuja on turvallista lukea.

Jos kuitenkin haluaa ajaa moottoripyörällä ja lähtee liikenteeseen, joutuu ottamaan riskejä. Siinä tapauksessa on hyvä ajaa ennakkoivasti ja oikein asentein, ettei kukaan joudu jossittelemaan.

Kirjoitus on muokattu jutusta, joka on julkaistu alunperin MCUAS-kerhon Wheelers-verkkolehdessä 2020

Montenegrossa Kotorin lahdelta ylös nouseva tie on kuulemma hyvin vaarallinen mutta maisema vailaa vertaa





HYVÄNÄKÖINEN MOTORISTI JA URHEILUNÄKÖ?

TEKSTI: TERO PURANEN
KJ VAT: TERO PURANEN JA DALL-E

Kaikki motoristit ovat äärimmäisen komeita ja kauniita yksilöitä, mutta erityisen hyvänäköisillä on hyvä urheilunäkö. Mutta tiesitkö, mikä on urheilunäkö?

Ihmisen näkö jaetaan staattiseen ja dynaamiseen näköön. Jokainen meistä on varmaan elämänsä aikana käynyt mittauttamassa näköään. Tätä testiä, jossa katsot paikallaan olevia kirjaimia tai symboleita, kutsutaan staattisen näön testiksi. Testissä sekä katse että kohde pysyvät paikallaan.

Kun staattisesta katsomisesta siirrytään liikkuvaan katseeseen, puhutaan dynaamisesta näöstä, eli urheilunäöstä. Välillä asiaan törmää myös termillä visuaalinen suorituskky. Kuinka nopeasti silmämme liikkuvat ja kohdistuvat eri kohteisiin ja kuinka nopeasti vaihdamme katseemme kaukaa lähelle, testataan urheilunäköä testaavalla testillä.

300 km/h ja jarrumerkille osuminen

Törmäsin itse aiheeseen lukiessani ranskalaisesta GPMag-lehteä. Siinä kerrottiin ranskalaisesta MotoGP-kuljettaja Johann Zarcosta ja hänen kuudesta eri valmentajastaan (kyllä, kuudesta), joista yksi oli Romain Bordas, neurovisuaalisen suorituskyn valmentaja. Zarcosta tuli muuten Moto2-luokan maailmanmestari 2015 ja 2016 Aki Ajon Ajo Motorsport -tiimissä.

Kun yli 300-hevosvoimaisella MotoGP-pyörällä lähestytään mutkaa yli 330 kilometrin vauhtia, olisi hyvä osua jarrutuksen aloittavaan jarrumerkkiin oikealla hetkellä. 0,1 sekunnin myöhästyminen niissä vauhteissa tietää tutustumista turva-alueisiin. Syvyyšnäöllä on tuossa kohtaa iso merkitys. Siksi Zarconkin lämmittelee silmiään ja aivojaan prosessoimaan informaatiota mm. jonglööraamalla juuri ennen kilpailua.

Mutta mitä tavallinen matkamotoristi hyötyy urheilunäöstä?

Urheilunäkö – mitä se oikein on?

Urheilunäössä yhdistyy motoristille kaksi kriittistä osaa – miten nopeasti silmät ja aivot toimivat yhteen. Urheilunäkö koostuu mm.:

- Dynaamisesta näöstä (liikkuvien kohteiden havaitseminen)
- Syvyyšnäöstä
- Katseen kohdentamisesta ja silmänliikkeistä
- Reaktioajasta
- Näkökentän laajuudesta

Kaikki mitä tangon takana teet, lähtee katseesta. Et voi reagoida asiaan, jota et havaitse. Se, mikä urheilunäöstä tekee mielenkiintoisen, on että sitäkin voi kehittää ja harjoittaa. Mitä nopeammin havaitset ajon kannalta tärkeän asian, sitä nopeam-

min pystyt reagoimaan siihen. Tavallaan näet enemmän, jonka seurauksena ajosta tulee taas piirun verran rauhallisempaa ja nautinnollisempaa. Treenaamisen tarkoituksena on luoda aikaa oikeaan tilanteeseen. Parempaan katseen ansiosta yllättäviä tilanteita tulee vähemmän. Motoristi Survival Kaarre -ajokoulutuksessa usein tehty ”Pöllön katse” -harjoitus liittyy osittain tähän. Alun sanaleikki on kunnianosoitus verkosta löytämälläni urheilunäköä käsittelevälle ”Urheilijakko hyvänäköisiä” -opinnäytetyölle.

Motoristin kaksi katsetta

Tiesitkö, että meillä motoristeilla on kaksi katsetta? Tarkka näkö (foveaalinen näkö) ja laaja näkö (perifeerinen näkö). Usein meidän kerhomme ajokoulutuksissa monelle tulee yllätyksenä, että tarkkanäön alue on yllättävän pieni: suurin piirtein suoraksi ojennetun peukalon mittainen. Eli noin 5 astetta kertaa 5 astetta.

Tarkan näön kapeus selviää hausalla testillä: katso muutaman metrin päässä olevaa kirjahyllyä ja valitse sieltä yksi kirja. Kohdistu katseesi siihen kirjaan ja lukitse Katse.

Todennäköisesti havaitset viereiset kirjat näkökenttäsi, mutta et pysty lukemaan niiden nimiä. Se johtuu siitä, että tarkka näkö toimii vain siellä, mihin katse on kohdistettu – muu osa näkökentästä on laaja-alaista mutta epätarkkaa. Aivot yhdistävät tämän yhdeksi isoksi näytöksi.

Molemmilla katseilla on oma tehtävänsä. Tarkalla näöllä nähdään yksityiskohdat ja värit tarkemmin. Laajalla näöllä taas havaitaan liikkeitä, suunnat ja muodot. Sen perhanan hirven havaitseminen tien pienetareella lienee paras esimerkki katseiden yhteispelistä. Sen havaitseminen on ensimmäinen ja kriittinen osa esimerkiksi väistötilanteessa. Tämä ja Zarcoa käsittelevä artikkeli olivat syynä ja inspiraationa, miksi lähdin suurella mielenkiinnolla kohti urheilunäkötestiä.

Kävin urheilunäkötestissä

Olin sattumalta päivittämässä silmälaseja uusiin, ja kun hakukone nosti esiin uuden testin, päätin lyödä kaksi kärpästä yhdellä iskulla. Varasin ajan urheilunäköön erikoistuneelta optometriltä.

Testi aloitettiin ihan perinteisellä staattisen näön testillä. Se luo perustan koko hommalle. Tämän jälkeen alkoi mielenkiintoisempi osuus. Piti katsoa mm. sinne ja tänne, 30 sekuntia lähelle ja kauas mahdollisimman nopeasti, välillä yhdellä silmällä, välillä molemmilla.

Näkötestin tulos?

Muun muassa silmiäni akkommodaatio ja sakkadit olivat ikäisekseni varsin hyvät. Akkommodaatio on kykyä nähdä lähelle (mittaristo) ja kauas (edessä oleva tie) nopeasti. Sakkadit ovat konjugoituja liikkeitä, tarkoittaen että ne kääntävät silmiä samaan suuntaan saman verran. Kaksi mielenkiintoisinta löydöstä olivat, että tiettyyn kulmaan katsoessani minulla asiat kahdentuvat. Toinen löydös oli se, että katsettani dominoikin vasen silmä eikä oikea. Tällä oli iso vaikutus piilolinssivalintaan. Tämä oli yllätys itselleni, mutta ero oli selvä. Uskon, että pelkästään tämän löydöksen ansiosta silmälasit ja piilolinssit ovat nyt minulle paremmat. Pelkkä staattinen testi antoi toisenlaisen tuloksen.

Parempi näkö = parempaa ajamista

Näkö ei ole vain silmien asia. Silmien ja aivojen välinen yhteistyö on tärkeä osa kokonaisuutta. Mielestäni omaan katseeseen kannattaa investoida. Oman kokemukseni mukaan se hyödyttää minua nauttimaan moottoripyöräilystä taas piirun verran enemmän.

Saattaapa joku erityisen utelias ja rohkea motoristi tulla urheilunäkötestin kautta vielä ajoharjoitteluunkin. Jos olet käynyt testissä tai tiedät aiheesta enemmän, nykäise ihmeessä hihasta. Moottoripyöräkouluttajana tulee opittua kaikenlaista.

Loppuun totean vain, että nähdään hyvin, kun tavataan!



Seuraavan lehden
aineistopäivä
8.8.2025

Motoristi 2025



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

TOIMITUS

Päätoimittaja: Anne Urrila
anne.urrila@mp69.fi
motoristi@mp69.fi
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 teksti ja kuvat osoitteeseen motoristi@mp69.fi

JULKAISIJA

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

OSOITTEENMUUTOKSET:

ari.rasimus@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

PAINOPIKKA

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 €

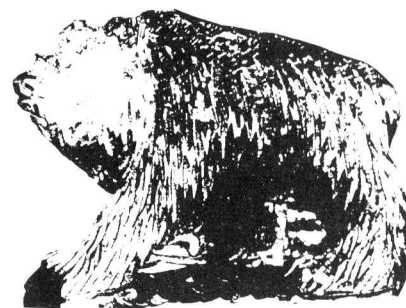
1/8 sivu vaaka

108 x 69 mm
90,00 €

Ilmoitusmateriaali painovalmiina pdf-tiedostona.

Motoristi 50v sitten

*'Se oli silloin,
kai muistat
viel'*



Eilo Taka-Prami

Naantali

Motoristi on haastatellut kokoontumisajon uranuurtajia Suomessa. Kontioralli oli kieltämättä motorismin uuden aallon tulemisen ja kasvun perusta.



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

”Ensimmäiseen Kontioon osallistui 450 cc Hondallani. Noissa ensimmäisessä ja toisessa kokoontumisessa oli juuri sitä oikeata henkeä jota ei enää valitettavasti tapaa. Pyöräilyni aloitin v. 1961.

Saadessamme Turussa kutsun Kontioon, oli heti selvä asia, sinne mennään, olihan moottoripyörä-kokoontuminen aivan uutta Suomessa. Turusta lähtikin koko joukko motoristeja matkaan. Koskisen Maku ajeli hiekkatiellä Triumphilla edellä ja me toiset saimme ajella öljysoralla hänen perässään.

Varusteet olivat silloin vähän niin ja näin, kaikilla ei ollut edes telttaa puhumattakaan sadevarusteista.

Perillä oli mukavaa odotuksen jännitystä, ketä tulemaan pitää, niinpä saapuvat otettiin aidon sydämellisesti vastaan.”



*Kaatuneiden muistopäivä lähentää
motoristeja ja muita kaatuneita.
Oiva Lepola laskee seppeleen MP69:n
motoristikirkossa Kuorevedellä
21.5.2006*