

Motolisti



Pystymettä

Matkamunisteloita

54. vuosikerta – joulukuu 2025

Moottoripyöräkerho 69 ry.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

PERUSTETTU 1969

TAVOITTEET 2019-2029

SUOMEN YHTEISÖLLISIN
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 2029

PARAS
KAIKKIEN
KERHO!



1967 Kontiolahti



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.

YHDESSÄ LEVITÄMME AJAMISEN ILOA
JA KEHITÄMME LIIKENNEKULTTUURIA.

Miten?

KAUTTO.NET

HALLITUS 2025 - 2026

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

Varapuheenjohtaja
Jouni Valkeajärvi
jouni.valkeajarvi@mp69.fi

Sihteeri
Matti Vilkkö
matti.vilkkö@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

Jäsenvastaava
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

Puheenjohtajalta

Moottoripyörän paikka ajoradalla on jälleen noussut yleiseen pohdintaan, vaikka yli 40 vuotta se on ollut selvää meille motoristeille: keskellä omaa ajokaistaa.

50- ja 60-luvuilla säännöt edellyttivät ajamista oikeassa laidassa - mikä minullekin opetettiin, kun 70-luvulla kevarikorttia suoritin. Toki käytännössä silloin jo ajettiin keskellä kaistaa, mutta lain vastaista se kuitenkin oli.

Tieliikennelakiin 1981 kirjattiin sama perussääntö: "niin lähellä ajoradan oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista". Mutta lain esitöihin kirjattiin selvin sanoin moottoripyörille oikeus ajaa kaistan keskellä, minkä silloin SML ja MP69 yhdessä saivat aikaan. Viimeinkin tulkintaerimielisyydet ajolinjasta saatiin poistettua ja ajokorttitutkinnossa sai ajaa samaa turvallista ajolinjaa kuin tutkinnon jälkeenkin.

Tieliikennelain uudistuksissa on säilynyt edelleen sama pykälä "niin lähellä ajoradan oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista". Ero entiseen on kuitenkin siinä, että vuoden 2020 kokonaisuudistuksen esitöissä ei enää erikseen avattu moottoripyörän paikkaa kaistalla. Siksi viranomaisviestintä siteeraa pykälää sellaisenaan.

Toivottavasti pian saadaan motoristeille jälleen tuo kirjaus selvittämään ajolinjaamme, koska nykyinen tilanne on haastava erityisesti koulutuksen ja ajokorttikokeen kannalta. Liikennevalvonnassa poliisi ei tule puuttumaan pyörän paikkaan, jos ajaminen on muuten asiallista. Seuraavalla aikeella on MP69:n antama lausunto Poliisihallitukselle tämän tilanteen selkeyttämiseksi.

Tuleva vuosi näyttää lupaavalta kerhon tapahtumien suhteen; Talvirallille varmistui järjestäjät ja Kontiojärjestelyjä on tehty jo puoli vuotta. Keväälle on luvassa uudenlainen ajelu seikkailumotoristeille ja koulutukseenkin on tehty uusia suunnitelmia.

Joten uutta toimintavuotta odotellessa, Hyvää Joulun odotusta ja kauniita talviajokejä!



PUHEENJOHTAJAN PALSTA:
ANTTI KORTESUO

Moottoripyörän paikka ajoradalla

Olemme kerhon kouluttajien palaverissa sekä hallituksen kokouksessa keskustelleet, missä kohdassa ajokaistaa moottoripyörällä tulee ajaa, jotta varmistetaan sekä itse moottoripyöräilijän että muiden liikenteessä olevien turvallisuus.

1. Moottoripyörä tarvitsee saman tilan kuin autokin. Jotkut moottoripyörät ovat melko leveitä ja kaarteissa kallistettaessa tilantarve on vielä suurempi.
2. Sadekelillä on turvallisempi ajaa autojen kuluttamien urien välissä. Uripissa on vesiliirron vaara.
3. Kun moottoripyörää kuljetetaan keskellä kaistaa, muu liikenne voi helpommin havaita ryhmittymisen kääntyessä oikealle tai vasemmalle. Jos mp ajaa jatkuvasti oikeassa laidassa, muu liikenne luulee sen olevan kääntymässä oikealle. Samanlainen harha tulee myös kaistan vasenta reunaa ajettaessa.
4. Jos moottoripyörää kuljetetaan oikeassa reunassa, muun liikenteen on vaikea arvioida sen nopeutta, kun sitä luullaan mopoksi tai muuksi hitaaksi ajoneuvoksi.
5. Jos moottoripyörä on jonossa ajettaessa kaistan oikeassa laidassa, muu liikenne ei sitä sieltä huomaa ja voi lähteä ohittamaan jonoa luullen siellä olevan tyhjän välin.
6. Oikealle kaartavalla tiellä mp näkee ja näkyy keskeltä kaistaa pidemmälle kuin oikeasta reunasta.

Edellä mainittujen seikkojen vuoksi olemme yksimielisesti todenneet, että moottoripyörän paikka on oman ajokaistan keskellä.

Juupajoella 14.10.2025



Antti Kortesoja, pj,
antti@mp69.fi

Usein kysyttyä: Missä moottoripyörän kuuluu kulkea kaistalla? - ChatGPT

1) Onko lakia muutettu niin, että prätjän pitäisi ajaa reunassa?

Ei ole. Nykyinen tieliikennelaki (729/2018) velvoittaa ajamaan "niin lähellä ajoradan oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista". Pykälä ei kiellä ajamista kaistan keskialueella, jos se on tilanteesta turvallisesta paikka. (Finlex)

2) Miksi poliisi viestii "oikeasta reunasta"?

Koska lain sanamuoto kuuluu noin, eikä moottoripyörille ole erillistä poikkeusta. Vuoden 2020 uudistuksen esitöissä ei oteta erikseen kantaa moottoripyörän tarkkaan paikkaan kaistalla, joten poliisin yleisviestintä nojaa pykälän kirjaimeen. Samalla poliisilta on todettu, että sijoittuminen on tilannesidonnaista ja keskellä ajamiseen ei pääsääntöisesti puututa, jos se on turvallista. (Motouutiset)

3) Saako moottoripyörällä ajaa kaistan keskellä?

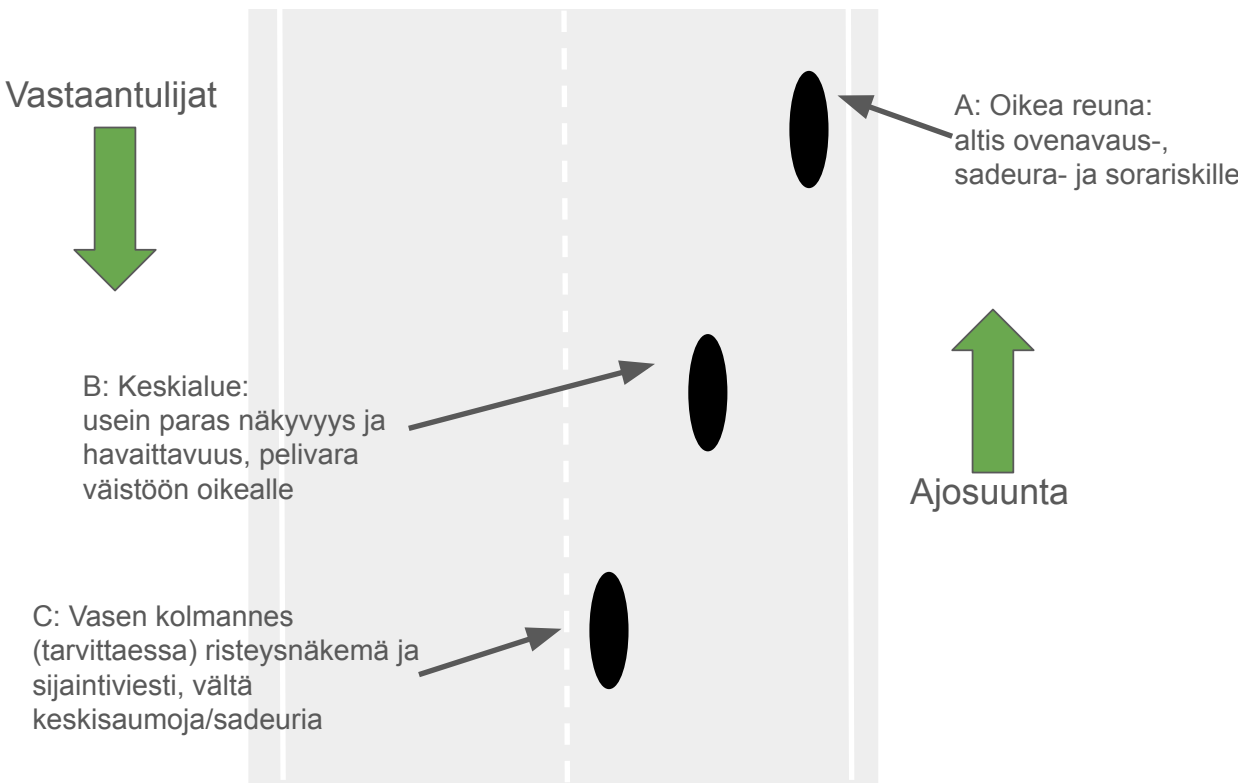
Kyllä – jos näkyvyys, havaittavuus ja turvavälit sitä puoltavat. Turvallisuuskäytännöstä keskialue tai vasen kolmannes on usein perusteltu valinta (esim. risteysnäkemä, ovivarot). Tämä linja on tuttu sekä koulutuksessa että poliisin käytännön valvontapuheissa. (Motouutiset)

4) Miten tämä eroaa moposta ja sähköisistä kevyistä laitteista?

Mopoilijan paikka on pääsääntöisesti pientareella tai ajoradan oikeassa reunassa (taajaman ulkopuolella pientareella ajaminen sallittu). Kevyet sähköajoneuvot käyttävät pääsääntöisesti pyörätietä, ja jos sellaista ei ole, niillä ajetaan ajoradan oikeassa reunassa, ei jalkakäytävällä. Näitä koskevat ohjeet voivat sekoittaa keskusteluun moottoripyörästä. (Liikenneturva)

5) Mikä on turvallinen peukalosääntö motoristille?

Valitse tilanteen turvallisesta paikka omalla kaistalla: pidä etäisyys ojiin, kuoppiin ja oviin, varmista näkyvyys ja tee sijainnilla itsesi havaittavaksi. Lain "oikea reuna" tulkitaan turvallisuus ensi periaatella – ei pakoksi roikkua aivan reunassa. (Finlex)



Periaate: "niin lähellä oikeaa reunaa kuin turvallisuus sallii", valitse tilanteen mukainen paikka

Uutta ajokautta odotellessa

Nyt kun suurimmalla osalla meistä on pyörä talvisäilössä kevättä odottamassa, on aika sekä muistella menneen kesän retkiä että suunnitella tulevaa.

Nykyään tuntuu valokuvia kertyvän enemmän kuin itse ehtii katsella. Juuri sain kesän retkien kuvat järjestettyä omiin kansioihinsa ja talletettua myös pilveen. Samalla tuli muisteltua hienoja Dolomiitten maisemia, joissa alkukesällä ajelin. Oli hyvä retki, josta riittää muisteltavaa vielä

PÄÄKIRJOITUS: ANNE URRILA
KUVA: UA



moneen kertaan. Taputin myös itseäni päähän siitä, että pidin matkalla jonkinsortin päiväkirjaa ja olen tallettanut kunkin päivän reittikuvat talteen omaan dokumenttiinsa. Siihen kun vielä lisäisi valokuvat ja hieman tekstiä, niin olisipa kiva muisto! Ehkä jonain pimeänä ja myrskyisenä päivänä....

Vanhojen retkin muistelu on kivaa, mutta ehkäpä vielä mukavampaa (itse ajamisen lisäksi) on tulevien matkojen suunnittelu! Vaikka käytänkin Googlen karttoja niin 'suuren kuvan' suunnitteluun on paperikartta/-kartat ihan ehdoton! Kun lähtö- ja paluupäivä on sovittu, niin sitten voikin jo miettiä joitain etappeja - milloin olisi hyvä olla missäkin. Monet matkaavat ilman sen tarkempia suunnitelmia, ja hankkivat majoituksen / pystyttävät teltan kun alkaa päivä olla loppusuoralla. Itse en kuulu näihin - vähintään edellisenä päivänä on yleensä hotelli/mökki varattuna, lauttaliiput hankitaan jo keväällä. Välillä unelmoin huolettomammasta matkailusta - niin että voisi vaan ajella ja pysähtyä kivan näköisen majoituspaikan luo kun siltä tuntuu. Mutta minkäs sitä suunnitelmalliselle luonteelle voi....

Ja kohta on taas MP-näyttely jonka jälkeen voi aloittaa Kontio-retken suunnittelun, ihanaa!

Iloista Joulua ja mp-matkailurikasta vuotta 2026! Kohta alkaa taas päivä pitenemään!

Anne

PS. Kannattaa laittaa 'lyijykynämerkintä' kalenteriin huhtikuun viimeiselle viikonlopulle (25.-26.4.). Mitä todennäköisemmin silloin on kerhon vuosikokous, todennäköisesti Keski-Suomen suunnassa. Siinäpä oiva 'viikonloppuretki' heti ajokauden alkuvaiheessa!

MOTORISTI 4/2025

3 Puheenjohtajan palsta
4 Moottoripyörän paikka
ajoradalla
6 Pääkirjoitus: Uutta ajokautta
odotellessa
8 Etelän Pystymettä kuvina
14 Kadonneen jäljillä
20 Motoristin pitkä ajokausi
24 Matka Etelä-Norjaan
27 Our Bike -kerhopyörämme
28 Lankisen Pekan Kontio 1970

32 Kouluttajien
kouluttautuminen
35 Älyä asfaltilla ja maastossa
- miten moottoripyörästä tuli
turvatekniikan mestariteos
38 Kuusysi-päivä Suomen
Moottoripyörämusseossa
41 FEMAn kokous
42 Visiirin takaa
44 Motoristi 50v sitten
47 Motoristit sähköisenä

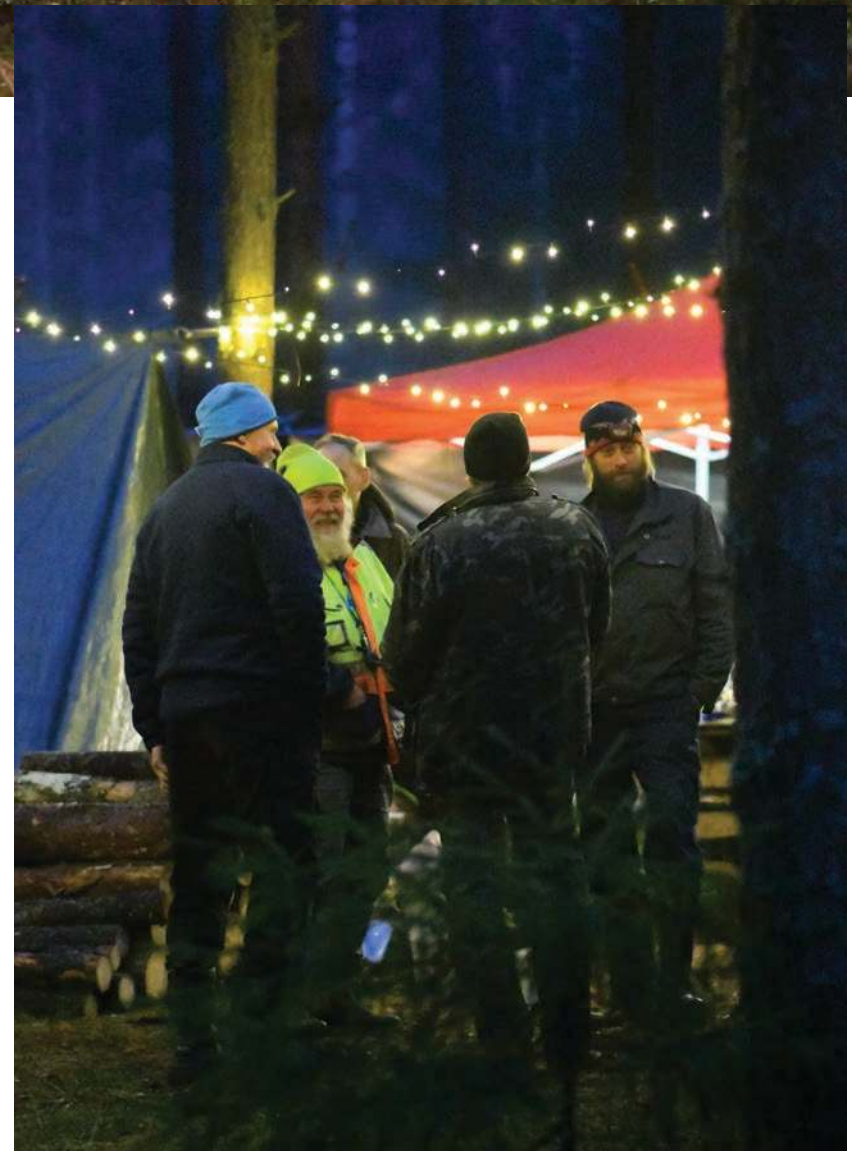
Kannen kuvasta kiitos
kuuluu Timo Majamäelle!
Alla oleva Pystymettä-
kuva on Anu Tiilikaisen
ottama.

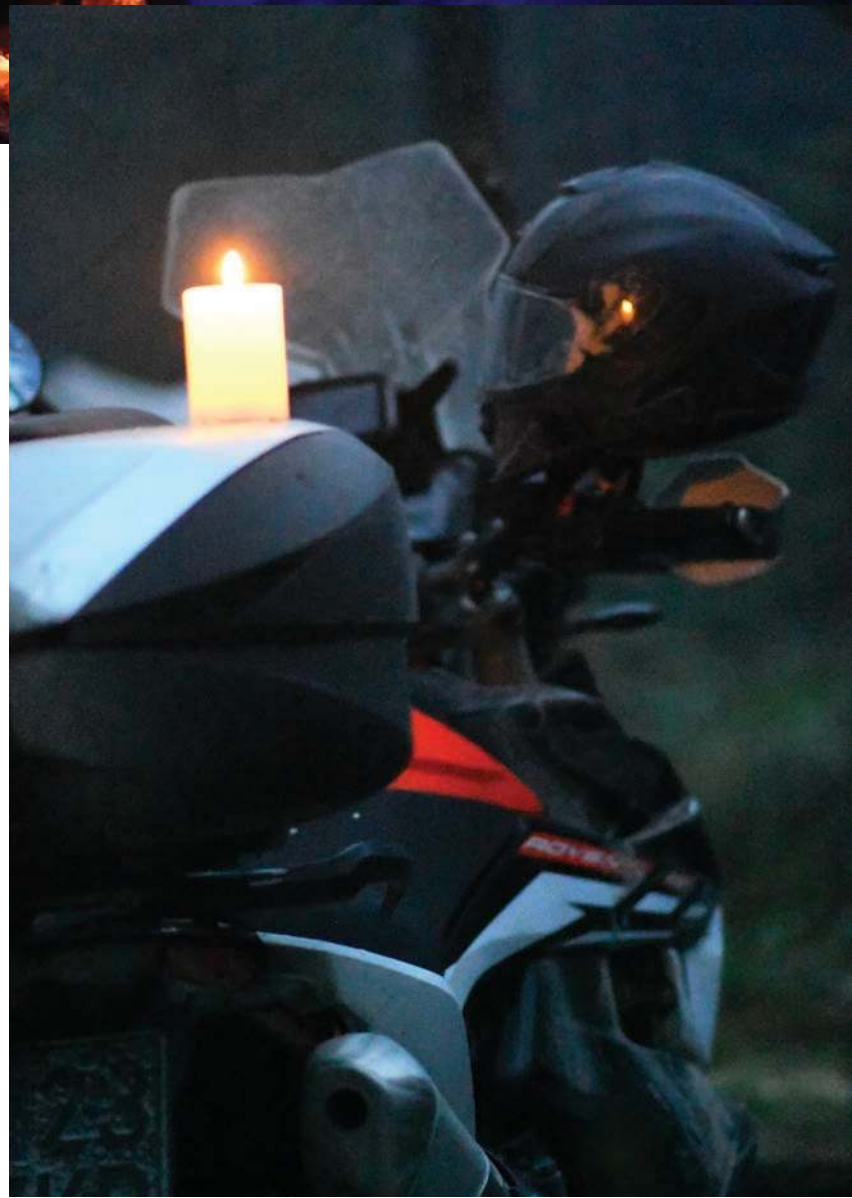




24.-26.10.
ETELÄN PYSTYMETTÄ

KUVAT: ANU TIILIKAINEN







***KIITOS MUKANA
KOKIJOILLE!***



KADONNEEN JÄLJILLÄ

TEKSTI: EERO NISKANEN
KUVAT: KOTIALBUMI



Matkalla maailmalta kotiin

Mitä neljä vuosikymmentä
tekee hiusmuodille?



Milano



Mikolaj, puolalainen ritari

Motoristin 2018 maaliskuun numerossa muistelin veli-Timpan kanssa Massimon seikkailuja Suomessa yli 40 vuotta sitten. Usein tuli puheeksi kuinka olisi hienoa jos vielä pääsisimme yhdessä muistelemaan noita aikoja. Syyskuun alussa Timppa ilmoitti että löysi Massimon osoitteen ja laittoi postia Milanoon. Vierähti viisi kuukautta ja parahiksi ystävänpäivänä saapui vastaus, mies oli löytynyt ja oli innoissaan kirjeestä. Nykysteknikalla kaikki on muuttunut helpoksi, watsapilla ja googlekääntäjällä vaihdettiin kuvia ja kuulumisia. Eipä tuota pitkänhuisseaa tummakutrasta italiaanoa nykykuvista tunnistanut. Kyllähän nuo eletyt vuosikymmenet meihin uurteita piirtää. Melko pian tehtiin päätös: keväällä suunnataan etupyörät kohti Italiaa. Massimolle paljastettiin suunnitelma ja aloimme sovittelua aikatauluja sopiviksi. Eipä niissä ollut kummosia esteitä, kaikki kun olemme jo pitkällä vapaalla.

Lähtöpäiväksi sovittiin heti toukokuun alkupäivä, sääkarttoja hieman tarkasteltiin. Vanha motoristien sanonta: Joka sateita ja kylmää pelkää pysyy pirtissä. Lauantaina kolmas päivä Timo ja Päivi lähtivät Torniossa Ruotsin puolta kohti etelää. Minä starttasin sunnuntaina Lestijärveltä, lämmintä oli kokonaista kaksi astetta. Nahkatakin päälle vetäisin vielä goretex-pusakan kylmyyttä torjumaan. Päivän siirtymä oli Uuteenkaupunkiin, esikoisen luo yöksi. Aamulla sitten Naantaliin ja lauttalla till Sverige. Matkailukausi ei ollut vielä motoristeilla kovin kiihkeää, olin ainoa prätkäilijä lauttalla. Nyköpingissä oli kort-

teeri varattuna, Timo ja Päivi jo paikalla. Trumppa oli tankattu Maskussa, parin tunnin rykäisy ja laskeuduin lentokentän kupeeseen. Timon Tiikeri näkyi parkissa, ohjustin oman Bonnen sen kupeeseen. Nyt oli Niskaset -rytmiyhä koossa ja seikkailumme voisi alkaa.

Uusi aamu, murkinat mutusteltu, muutama aste lämmintä, vähän videota ja varoitus Massimolle: olemme tulossa. Timppa asetteli koordinaatit tomtomiin, sehän tietää aina mutkia matkaan. Ei kuulu sanastoon nopein vaihtoehto, niinpä E4 hylättiin melko nopeasti ja kohta olimmekin Säterin rannassa odottelemassa lossin saapumista. Paljon parjataan Ruotsia tympeänä siirtymänä, joka on vain suoritettava. Ehkä näin onkin, jos ei anna itselleen edes mahdollisuutta tutustua mutkaisiin pikku-teihin ja hyvin hoidettuihin maalaiskyliin. Meille on tuttua kauraa valtavyölien välttely. Matka jatkui Valdemarsviikkiin kahville, siellä kuului kajareista Boxer ja muita nuoruusmuistoja. Sää oli vielä vilpoinen mutta kuiva kun saavuimme Västervikkiin, sieltä löytyi hyvä ja edullinen ruokapaikka, Gertrudsvik, suosittelen. Rantareittiä jatkettiin, ilta seitsemältä olimme satamassa. Meidät ohjattiin jonon keulille, ei tarvinnut kauaa rannalla ruikuttaa, vaan pääsimme ajamaan laivaan.

Toinen vesireitti oli varattu Karlsholmista Puolan Gdyniaan, huomenna aamuseitsemältä oltaisiin satamassa. Edellisestä Puolan reissusta olikin jo vierähtänyt 47 vuotta. Oli vuosi 1978 kun rantauduimme Gdan-



Nuoret motoristit Torniossa 1982

skiin, elettiin viiksi-Walesan nousukautta. Nyt on uusi aika ja uudet tuulet puhaltavat, sen huomasi heti kun saavuimme Gdyniaan. Tälle päivälle oli ajoa reilut 400 km, hyvissä ajoin olisimme majapaikassamme. Tässä vaiheessa vielä luulimme että illasta ehtisimme hyvinkin tutustua Leszonon kaupunkiin, josta oli yöpaikka varattuna. Timppa kun pääsi navigaattoria näpläämään niin se on korkeimman käressä mistä itensä löytää. Eipä ehtinyt kunnolla Trumppaa sanoa kun huomasin seuraavani velipoikaa mellahiekassa. Haaste oli heitetty ja siihen vastattiin. Eihän mulla hätää ollut, yksin kevyellä Bonnella päästellä. Päivi joutui jalkautumaan ja tepasteli Timpan rinnalla, oli aikoinaan luvannut ylä- ja alamäessä kuin myös lentohiekassa yhdessä taivaltaa. Hiekkapätkä loppui aikanaan ja vaihtui hirveään mukulakivirökytykseen. Tässä vaiheessa Timpan hiekkatieoptio oli käytetty, ei tätä pahalla muisteltu kun Timppa katuvaaisena kiillotti minun jatsarit Puolan pölyistä.

Meno jatkui mukavasti rallatellen, ilmakein tuntui lämpenevän. Tovi saatiin ajella peltojen keskellä tietä joka oli puilla merkattu. Sivutuuli vai tien uratko repivät matkalaista. Syy selvisi pian kun ajo meni mahdottomaksi, takarengas tyhjeni, lasikutelineet alas ja pyörä tienlaitaan. Soitto Timpalle että heittäppä uu, täällä oottelee pikku proplemi. Takakumista löytyi pieni naula, ajatella siellä se on odotellut Puolan tiellä kun sopiva uhri saapuu niin hyppään pystyyn, ja ilmat pihalle. Siinä maanittelin huonoa tuuria, niin Päivi lohdutti että onhan kuitenkin hyvä ettei sada kaatamalla. Kävi niin kuin monesti aiemminkin, paikallinen asukas pysähtyi tarjoamaan apuaan. Nyt olikin ihan huippu, asentaja huoltoautoineen jossa oli iso kompura ja paremmat rengasraudat. Mikolaj, tuo teiden ritari, pyörähteli niin nopeaan että kohta oli paikattu rengas alla. Kovasti kiiteltiin, hyvää kesää toivoteltiin, yritin eurojakin tarjota, mutta käsi nousi tiukasti pystyyn. Vanha motoristiperinne elää, autetaan miestä mäessä. Hyvän kun panee kiertämään niin se palaa joskus takaisin. Iltayhdeksältä saavuimme majapaikkaan, pyörät saatiin omistajan autotalliin. M&M Spanie Leszno oli motoristiystävällinen paikka, suosittelen. Suunniteltu iltareissu jäi tekemättä. Aikainen nukkumaanmeno tiesi aikaista herätystä, viiden jälkeen aloin jo odotella aamupalalle pääsyä. Aamu oli vilpoinen, tänään oli lyhyt päivä kilometreissä mitattuna. Tsekin puolelle noin 230



Ei enää niin nuoret motoristit Settalassa 2025



Lecco

km, Radec Kralove ja siellä hotelli Grand. Hienoa kun saa pyörät yöksi suojaan pois kadulta. Niin täälläkin saimme Triumpit lukkojen taakse.

Perjantai 9.5 valkeni, kuudes reissupäivä lämmintäkin kuusi astetta, parempi sekin kuin hellettä 30 astetta. Tielle kun päästiin niin päivä meni läpi kylien ja kaupunkien puikkelehtien Pelhrimovin keskustassa Timppa koukkasi konditorian pihaan. Aurinko paistoi jo lämpimästi, liputettiin Eurooppa-päivää, mutta me nautimme leivoskahvit Timon-päivän kunniaksi. Massimolta tuli viesti, oli ostanut Benellin, arveltiin että tähän olimme osasyllisiä.

Matka kohti Welsiä jatkui, sacherkakun viipyilevä maku hiveli pitkään makuhermoja. Kirjauimme hotelliin nimeltä Gösser Bräu, täälläkin pyörät sisäparkkiin. Oltiin jo niin lähellä Italiaa että päätimme lähteä iltapizzalle. T-paita oli huono valinta, mutta paikallinen veljesduo lämmitti hieman

esittämällä kappaleen L'italiano. Ruumisravittuna olikin hyvä lähteä nukkumaan, huomenna sitten vuorossa saapasmaa. Uusi aamu, uudet haasteet. Kahvia pöytään ja kattava aamupala, näillä päristelee jo hyvän matkaa. Minusta 45 euroa hotelliyöpymisestä ja ravitsevasta aamupalasta ei ole paha hinta. Matkalla kohti Villachia maisemat muuttuivat, Alppien lumihuiput hivelivät silmää. Ajelimme pieniä kyläteitä mutkitellen. Viisarit tuli jo sellaiseen asentoon, että kahvipaikkaa katseli Timpan toinen silmä. Helposti löytyi, baarihan oli minulla takalaukussa, mallia kaasukeitin. Hyvältä maistuu aina kuksakahvit luonnon helmassa. Suuntana Udine, edellisellä reissulla oli Udine jäänyt mieleen sellaisena italo-western maisemana. Nyt sitä ei löytynyt, oli varmaan eri tulokulma. Varattu yöpaikkakin löytyi pienen hortoilun jälkeen, olin merkannut osoitteen varmaan jostain kauppapalusta. Oikeaan kaupunkiin kuitenkin tultiin, vain neljä kilometriä sivuun. Avuliaan nuorukaisen opastuksella löytyi

Piccola Corte, pyörät pihaan ja kotia leikkimään. Iltakävelyllä lähikaupassa, ostimme hiukkapalaa iltaan ja aamuun.

Toukokuun toinen sunnuntai, otin kuvan pihan kukista ja lähetin äitienpäiväterveislastemme äidille Suomeen. Aloimme lähestyä kalkkiviivoja, vajaa 400km. Settalaan. Alkoi pieni jännitys nousta pintaan, tänään olisimme kohteessa jonne kadonneen jäljet johtavat. Sää oli jo kesän lämmöissä, kun Veronassa otimme haukapalaa kaupan pihassa. Varjopaikkaan teki mieli, selkä hikosi ja kuivui kieli. Pyörin pyörin ympyröissä, Vexin sanat kaikui kypärän pehmusteisiin. Olipa nimittäin liikenneympyröitä tarjolla, isoa ja pientä. Pienin varmaan se kun kierrettiin sadeve-sikaivon kannta.

Settalaan saavuimme seitsemän korvillä, Via Pergolesi löytyi helposti, yritettiin pitää isompaakin ääntä, vaan eipä miestä näkynyt. Portin pielessä teksti Massimo



Timppa etsii pikkuteitä
Tomtomiin

Avanzo, Timppa nousi portaille ja me perässä, Päivillä kamera tallensi tunteellisen ja riemukkaan jälleennäkemisen. Yli neljä vuosikymmentä on vierähtänyt, Massimon, tuon ison karhun, syleily todisti, meitä on odotettu (juutuupista löytyy: kadonneen jäljillä, matka Italiaan). Asetuimme taloksi, tarinaa riitti ja naurua. Googlekääntäjä auttoi siinä missä kädet ei riittäneet. Vuodet on tätä maallista tomumajaa jyränyt vähän joka puolelta. Onneksi ajan hammas ei kaikkeen ole pystynyt, huumori pelaa ja silmien iloinen pilke on tallella. Nauramiseen osallistuu 300 lihasta ja kyllä ne kyytiä saivatkin. Ennen yöpuulle menoa sovimme huomiseksi retken Milanon keskustaan.

Toinen päivä Settalassa, aamumurkinan jälkeen suuntasimme metroasemalle ja sieltä Milanon keskustaan. Massimo, meidän oppaamme esitteli nähtävyyksiä. Historiallisia paikkoja kuin myös kalliita kauppia. Vietimme ikimuistoksen päivän, kaunis kesäinen ilma kruunasi retkemme.

Tiistaiksi oppaamme ehdotti visiittiä Leccoon, sinne olisi noin tunnin ajomatka. Moto Guzzin ystävät tietävät että juuri Leccoon maakunnasta alkoi pyörän tarina jo vuonna 1921, Mandello De Lariossa sijaitsee Moto Guzzi -museo. Massimo kuskasi meidät autollaan kohteeseen. Rellu saatiin parkkiin ja jalkauduimme Lago di Leccoon rantaan, komeat vuoret kehystivät kaunista maisemaa. Nälkä se vain tuli vaikka ei mitään tehtykkään, pizza oli jälleen



Vihdoin yhdessä

varma valinta. Nälkä saikin kyytiä, pizza oli suuri kuin eteisen matto, tosin paljon maukkaampi. Palailtiin sitten asunnolle, onhan se totta, nopsaan juoksee aika hyvässä seurassa. Päivän päätteeksi päätimme käydä nauttimassa kulkurin iltakaljat. Pimeys verhosi seutua, baarinpitäjä laittoi ovet lukkoon. sanoi lähtiessään: Jättäkää pullot ja lasit terrasin pöydälle kun poistutte. Kaikki päättyi aikanaan niin myös viimeinen iltamme Settalassa. Keskiviikko 14 toukokuuta, vettä satoi hiljalleen, yöllä ukkosti ja salamoi. Sätiedotus lupasi sateen loppuvan aamulla. Eihän meillä mitään kiirettä ollut, siis päätimme odotella että tietkin kuivuisivat. Ajan tappamiseksi siinä jotain kehiteltiin, Päivi

tempasi etunojapunnerruksia. Massimo esitteli tankoa jonka oli asentanut kellariin menevän oven karmeihin. Päivi ehti jo leuanvetoon ja Massimokin siinä tangossa rimpui, minä myös, tartuin tankoon, taisainen veto kun olin ylhäällä niin tanko irtosi ja silloin menttiin. Putosin selälleni betonisiin kellarin portaisiin. Seurasi hetken hiljaisuus, tilanne oli outo uus. Makasin liikkumatta silmät suljettuina, Timppa kiirehti nostamaan miestä pystyyn. Karjaisin: Ei saa koskea, Massimokin huokaili: Oh mio Dio. Siinä maattessani jostain Viskarin Arttu alkoi laulaa korvissani, "Tässäkö tää oli". No ei onneksi, hilasin itseni pystyyn raajat toimi, ei isompia kipujakaan, pääkin entisellään, ei siis kummoinen. Hullutuk-

Huolto pelaa



set saisi riittää, pyörät oli lastattu, pääsimme vihdoon lähtemään. Massimo otti veturin paikan, seurasimme johtajaa, tuntinen siinä menttiin ja stoppasimme pikku kahvilan pihaan. Oli tullut eron hetki, vietimme sen baarin nurkkapöydässä lähtökahveja nautiskellen. Mieli herkistyi, vuosikymmenten jälkeen saimme viettää muutaman hienon päivän yhdessä. Pullanmurut pyyhkäisin rotsin rinnoilta ja kynnhelmen silmäkulmasta. Astuimme ulos aurinkoon, Massimo nousi Benellin selkään, arrivederci Massimo toivottavasti vielä nähdään.. Haikein mutta samalla kiitollisin mielin alkoi kotimatkamme. Reitti yli Alppien Itävaltaan, sieltä halki Saksan tuulisten peltojen. Rostockista lautalla Trelleborgiin, sorateitä seikkaillen kohti Kappelkäriä, josta vielä aavan meren tälle puolen. Olipahan reissu, kun sitku ja mutku unohdetaan, niin kaikki on mahdollista. Kymmeniä vuosia sitten kadonnut oli löytynyt, yksi asia varmistui, enään emme ystäväämme kadota. Yhteydenpito on tiivistä, viestit liikkuvat nopeaan välillä Suomi-Italia. Reissu onnistui täydellisesti, kiitos velli-Timppa mutkateistä ja Päivi kärsivällisyydestä. Massimolle ystävyydestä un grande grazie.

Muisteli: Liakan Bronson



Wuori on mieltynyt Suzukin V-Strom 650 DL moottoripyörään.

MOTORISTIN PITKÄ AJOKAUSI

TEKSTI JA KUVAT: LARISSA RAUDAS

”Tämä on mieletöntä. Tulen vielä ostamaan prätäkän.”

Vantaalaiseen Heikki Wuoreen iski prätäkäkuume 48-vuotiaana. Hän ei ollut koskaan ajanut edes autoa, joten ensimmäiseksi hän ilmoittautui autokouluun. Kortin saatuaan hän osti ensimmäisen moottoripyöränsä. Siitä hetkestä alkoi intohimoinen harrastaminen.

Elettiin vuotta 2002. Juuri ennen kesäloman alkua 48-vuotiaan Heikki Wuoren nilkka nyrjähti. Lääkärin viesti oli tyyli: jalkaa ei saa rasittaa. Aktiivista polkupyöräilijää harmitti. Bussia odotellessa hän huomasi liikkeen nimeltä Nakkilan Pyörä ja Mopo. Hetken mielijohteesta hän astui ovesta sisälle. Eteisessä oli Aprilia Sonic moposkootteri. Wuori tajusi, että se pelasta tulvan kesän. Moposkootterissa oli taso, jossa jalka lepäisi mukavasti. Ja mikä erikoisinta, hän oli muutamaa viikkoa aikaisemmin löytänyt moottoripyöräkypä-

rän, jota kukaan ei kaivannut. Se taisi olla enne.

Kun hän oli ajanut 100 metriä mopolla, kirkas tietoisuuden väristys kulki hänen lävitseen. ”Tämä on mieletöntä. Tulen vielä ostamaan prätäkän.”

Sinä kesänä Wuori ajoi mopolla 6000 kilometriä. Ensitöikseen hän lähti Helsingin keskustan ruuhkiin, jotta oppisi ajamaan liikenteen mukana. Syksy kului moottoripyöräkoulussa. Virkailijan vastustuksesta huolimatta Wuori ajoi pelkän A-kortin.

Seuraava tärkeä etappi oli alkutalven prätäkämessut, jonne hän suuntasi veljensä kanssa. Katse nauliutui välittömästi selkeän näköiseen punaiseen Honda 500 CB:hen. Myyjä tuli paikalle ja kysyi, mitä

pojat? Mennään tekemään paperit, vastasi Wuori.

Talvi mateli hitaasti ja maaliskuun alussa hän soitti pyörän perään. Myyjä totesi hämmentyneenä, ettei kukaan näin varhain pyöriä kysele ja kehotti odottamaan vielä kuukauden. Mutta Wuori ei halunnut odottaa. Pyörän selkään oli päästävä, ja muutaman päivän kuluttua hän lähti Vantaan Bike Worldiin.

Jalkakäytävillä oli vielä lunta, mutta pääväylät olivat sulana. Edelleen myyjä topuutteli, ettei kannattaisi vielä lähteä ajamaan. Lisäksi hän totesi, että piha on jäässä ja tarjoutui ajamaan pyörän ajotielle. Wuori mietti hetken. Kokemusta oli kertynyt vain ajokoulusta. Mutta hän päätti, että ken leikkiin ryhtyy, sen kestäköön. Niin hän siirsi Hondan varovasti mahdollisimman suoraa linjaa kadulle.

Sitkeänä polkupyöräilijänä Wuori oli ajanut kesät ja talvet. Mutta konevoiman mahti oli jotakin aivan muuta. Tunne oli kuin uskonnollinen herätys. Matkanopeus ja matkanteon helppous tuntuivat käsittämättömiltä. Vantaanlaakson suoralla ei ollut liikennettä ja Wuori antoi kunnolla kaasua. Prätkä lähti kuin hauki rannasta. ”Mieletöntä”, Wuori kiljui kypärän sisällä. Äkkiä kaasua kiinni. Sydän takoi. Paatunut kuski voisi todeta, että 500-kuutioinen ei ole mitään, mutta silloin kokemus oli järisyttävä. ”Kun pyllyn alla on pommi, se vaatii totuttelua”.

Seuraava työpäivä kului lähinnä kelloa katsellessa. Kun kello löi 15.30, Wuori ampaisi kotiin ja veti ajokampeet niskaan. Maaliskuun päivä oli aurinkoinen. Seuraavien tuntien aikana hän oppi monta tärkeää seikkaa moottoripyöräilystä. Wuori lähti

Siuntion suuntaan. Jossain vaiheessa hän huomasi, että alkua tulla kylmä. Wuori pysähtyi bussipysäkille lämmittämään sormia. Siinä samassa jokin kimmelteli asfaltilla, ihan kuin tien pinnalla olisi timanteja. Karu totuus paljastui. Tien pinta oli jäässä, ja koti oli 50 kilometrin päässä.

Wuori punnitsi hetken aikaa vaihtoehtoja. Yksi linja-auto pysähtyisi vielä pysäkillä. Hän voisi kysyä, saisiko jättää pyörän läheisen omakotitalon pihalle. Uhkarohkeus kuitenkin voitti, ja Wuori käynnisti pyörän. Takapää heilahti. Mutkissa hän pyrki pitämään pyörän mahdollisimman pystyssä. Kun hän vihdoinkin pääsi Veikkolan liittymästä moottoritielle, ajoura ei ollut jäässä ja liikenne oli onneksi vähäistä.

Vaikka oli jäätävän kylmä, paita oli hiestä likomärkä. Se oli opetus. Sen jälkeen Wuori ei turhia riskejä ottanut, ja maaliskuun



Kausi jatkuu pitkälle syksyyn



Heikki Wuori ajaa moottoripyörällä ajokauden aikana huomattavan paljon enemmän kilometrejä kuin keskivertoautoilija vuodessa.



Wuoren ajovarustevinkit: Varusteissa vedenpitävyys on tärkeää. Goretex -takki ja -housut, sadeasu, vedenpitävät saumattomat ajokäsineet, vedenpitävät ja lämpimät ajojalkineet.

Samana keväänä MP69 piti aloitteleville motoristeille tehokurssin Tampereella. Toukokuun päivät olivat lämpimiä ja tuntui hienolta ajaa Tampereelle.

ajan hän ajoi vain pieniä lenkkejä päiväs-aikaan.

Samana keväänä MP69 piti aloitteleville motoristeille tehokurssin Tampereella. Toukokuun päivät olivat lämpimiä ja tuntui hienolta ajaa Tampereelle. Parkkiintuneet kouluttajat opastivat muun muassa esteen väistämistä, pysäyttämistä ja vastaohjauksen opettelua.

Ensimmäisenä prätäkkesänä Wuori teki pitkiä päiväretkiä eri kaupunkeihin. Aikaisemmin hän ei ollut juurikaan reissannut pitkin Suomea. Pian tutuksi tulivat Turku, Rauma, Joensuu ja lukuisat muut kaupungit. Fiilis oli huima, kun lähti matkaan varhain aamulla neljän-viiden aikoihin. Rengaspaineet tsekattu, tankki täynnä ja pyörän selkään. Kone mörähti, ja hän kaasutti kohti uusia seikkailuja. Tuuli suhisi kypärässä, ja Wuori tunsikin olevansa yhtä pyörän kanssa.

Ajaminen muuttui kilometri- ja asfalttinarkomaniaksi. Ajamisen dynamiikka ja fysiikka sai miehen totaalisesti pauloihinsa. Kun Wuori ajoi pitkiä päivämatkoja, alaselkä ja niska kipeytyivät. Mutta se ei haitannut. Painoton ja lentävä olotila oli sen arvoista. Ennen kaikkea parasta oli täydellinen vapaus, ei tarvinnut välittää arjen huolista tai bussien aikatauluista.

Toisena ajovuonna Wuori päätti kesäisenä aamuna, että hän ajaa Kajaaniin. Ajatus tuntui jännittävältä. Perillä hän yöpyi hotellissa, söi hyvin ja saunoi, ja ajoi seuraavana päivänä kotiin. "Ajaminen vaan on niin ihanaa".

Vuosien saatossa Wuori on ajanut paljon. Parhaimpina ajokausina mittariin kertyi 42 000 km. Kausi alkoi heti keväällä, kun tiet olivat sulina ja kesti lumen tuloon saakka. Viikonlopun aikana hän saattoi ajaa 1600 kilometriä. Ajokausi alkaa edelleen perinteeksi muodostuneella Päijänteen ympäriajolla.

Wuori muistelee kesää, jolloin hän oli jäänyt työttömäksi pitkäaikaisesta koneistajan työstään. Sillä hetkellä rahaa oli säästössä, ja oli mahdollista reissata. Huoli tulevaisuudesta oli kuitenkin valtava. Ainoa asia mikä siinä tilanteessa lohdutti, oli moottoripyöräily. Eräänä aamuyönä hän valvoi ja mietti elämänmenoa. Silloin tuli vahva tunne. Täytyy lähteä Nuorgamiin.

Wuori keitti kahvit, pakkasi takalaukun ja lähti kohti pohjoista. Kun hän saapui Nuorgamiin, majapaikkaa ei löytynyt. Hetken kuluttua hän huomasi tienpielessä pahvikyltin, jossa luki majoitusta. Wuori seurasi pientä kärrypolkua ja saapui talon pihaan. Ikkunassa oli ohje: Myöhäinen kuljija, soita tästä.

Nuori tyttö tuli avaamaan oven ja lähti kovaa vauhtia ajamaan vanhalla Volvolla kohti Tenojoen rantaa. Hiekka pöllysi mutkaisuella tiellä, ja Wuori sinnitteli parhaansa mukaan pysyäkseen perässä. Tenojoen rannassa odotti asuntovaunu. Wuori keitti teet, ja nautti evääksi tummaa suklaata ja metvurstia. Aamulla hän istui asuntovauunun portailla ja katseli, kun ukot kahlasivat jokeen heittämään perhousintina.

Ensimmäisen kerran pitkään aikaan hän tunsikin olonsa rauhalliseksi. Kyllä asiat järjestyvät. Niinpä nokka kääntyi kohti etelää, ja muutaman päivän kuluttua hän pääsi Amiedun järjestämään metallialan jatkokoulutukseen. Metsolta löytyi hyvä työpaikka, joka mahdollisti tulevien vuosien pitkät ajokaudet.

Vuosien saatossa Wuori on kolunnut Suomen tieverkostot läpikotaisin. Seututeiden rinnalla kulkevista mutkaisista sivuteistä on löytynyt monta mieleistä reittiä. "Suomea on tullut nähtyä, mutta parasta on silti itse ajaminen". Nykyinen moottoripyörä on Suzuki V-Strom 650 DL, kolmas samaa merkkiä.

13 vuoden ajan naisystävä oli kyydissä, ja silloin panostettiin hyvin majapaikkoihin. Wuori ihaili kyytiläisen sinnikkyyttä, kun hänellä oli reissussa mukana vain pieni nysäkki. Naisystävä sai päättää reitit, ja Wuori oli kuskin roolissa.

Ryhmässä Wuori ei välitä ajaa, koska taukoja pidetään liikaa. Ajamisen nälkä on kyltymätön ja pikitie kutsuu kohti omia reittejä. Sen sijaan taukopaikkojen kohtauksia Wuori arvostaa. Keskustelu muiden motoristien kanssa lähtee aina käyntiin kuin vanhojen tuttujen kesken. Tittelit riisutaan ja sillä ei ole merkitystä, millaisen pyörän omistaa.

71-vuotias Wuori eläköityi kolme vuotta sitten, ja ajotahti on hieman laantunut. Tänä kautena mittariin kertyi 22 000 km. Wuori ei häpeä tunnustaa puhuvansa prätäkälle, sillä pyörästä on tullut tärkeä ystävä. Hän kehuu prätäkää maailman parhaaksi ja sanoo: "Lähdetään taas, sinä ja minä".



29.7. Bygland



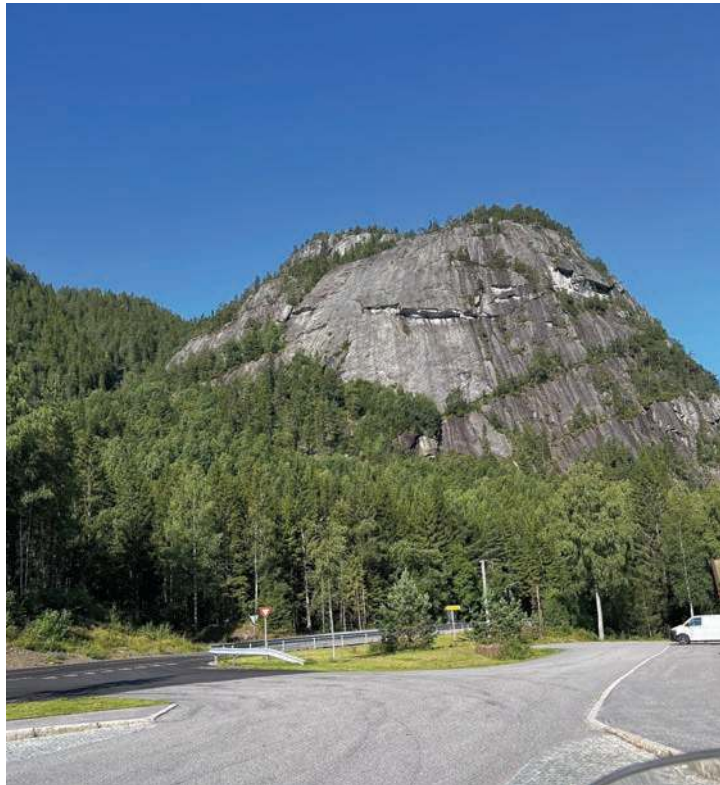
1.8. Vikstaden maisematie 613



2.8. Oppstrum



31.7. Vandheim tapasin Harrikka-miehet Naantalista.



29.7. Edland

Matka Etelä-Norjaan

TEKSTI JA KUVAT: JOUKO ANTTILA

Olen pitkään suunnitellut matkaa Etelä-Norjaan, keskisessä ja pohjoisessa Norjassa olen käynyt useamman kerran. Ensimmäinen matka oli vuonna 1978. Työkiireet ja yrittäjän arki ovat rajoittaneet ulkomaan matkailua. Matkakumppania aikani kyselyäni päätin lähteä yksin, kuten enimmäkseen ajelen.

24.7.2023

Klo 7:30 pyörä lähtövalmiina, sää pilvipoutainen +12. 30 km ajettuani vettä alkoi tihuuttaa ja sitten matkan edetessä se muuttui runsaammaksi, laitoin sadepuvun päälle. Jyväskylässä tankkasin ja jatkoin kohti Tamperetta. Sadekin loppui ja ajoviihde kuivatti vaatteita, Moisiossa tankkasin toisen kerran, ajoin siitä Turkuun tapamaan serkkujani, lautan lähtöön oli aikaa 2 tuntia. Ruokahuolto pelasi ja vatsa täynnä oli hyvä lähteä laivaan. Motoristeja oli menossa Ruotsiin, Norjaan ja Eurooppaan. Hyttini on konehuoneen puoleisessa päässä joten tärinää riitti ja se resonoi ikäviä ääniä, puolilta öin kuitenkin uni voitti.

25.7.

Herään klo 7:00, puhelin toivottaa tervetuloa Ruotsiin, ei kun aamupalalle. Laiva on jo satamassa. Pakkaan kamat kasaan ja lähdän autokannelle, pyörä on pysynyt paikallaan, sidoinhan sen hyvin ja merenkäynti oli rauhallista. Ajan ulos parkkipaikalla, laitan reittiä naviin. Sataman portti pysyy kiinni. Aikani ihmeteltyäni tulee paku joka avaa portin. En ilmeisesti ollut tarpeeksi lähellä sitä. No sitten pääsen matkaan ja ulos tunneliin jossa opasteet Osloon.

Pilvinen sää enteilee sadetta, 50 km ajettuani alkaa sataa. Menen välillä pois moottoritietä paikallisteille joissa on enemmän nähtävää kuin pelkkää äänivallia. Karlsgokan seudulla vilja alkaa olla puintikypsää. Pienen poutajakson jälkeen alkoi taas sataa rankasti, sadevarusteet niskaan. Tuli jo mieleen Troll-rallireissu 70-luvulta. 100 km ja sade loppui. Vatsa ilmoitti että olisi aika kuskinkin tankata joten poikkesin Karlstandilaiselle vaunualueelle syömään. Sääkin näytti paremmalta, joten päätin

jatkaa vielä kohti Norjan rajaa. Poikkesin Järnsjönsin pienelle leirintäalueelle, otin pienen mökin 300 kr, järven rannassa oli sauna. Paikanpitäjä lupautui lämmittämään sen, perinteinen ruotsalainen kiuas, pari rantakiveä kiukaassa. Teräksestä ei paljon löylyä eikä höyryä irronnut, hiki kuitenkin tuli aikani istuttua. Mökin sängyn patja oli parhaat päivät nähnyt, täytin ilmapatjan jonka laitoin patjan päälle ja menin makuupussiin, siinä nukutti hyvin.

26.7.

Herään 6:30 sää näyttää poutaiselle. Aamupalaksi pikapuuro ja laivalta ostettua juustoa näkkileivillä ja teetä, köyhä aamiainen. Pakkaan pyörän, liikkeelle klo 8:30. Pysähdyn ekalle huoltoasemalle parantelemaan aamupalaani ja tankkaan pyörän. Nakisämpylä, joita Ruotsissa ja Norjassa joka huoltsikalla on tarjolla erilaisilla makkaroilla. Ajelen pienempiä teitä en mene Osloon, en oikeen tykkää ajaa isommissa kaupungeissa. Ajan tietä 23 Drammeniin, sieltä tietä 319 Drammensfjordenin länsipuolta Holmestrandiin. Taas alkaa satamaan.

Ajan tietä Er8 Larvikiin ja käyn leirintä-alueella kyselemässä mökkiä. Oli täyttä, otin hotellihuoneen Larvin keskustasta. Olinhan taas kastunut jotenka sain kuivatella ajovarusteita yön ajan. Säätiedote näytti seuraavalle päivälle poutasäätä.

27.7.

Herään 5:30 ja lähdän aamulenkille. Jyrkkiä katuja ja vanhoja puutaloja. Aamupala klo 7:00 on monipuolinen, kaurapuuroa jäin kaipaamaan. Ajopuku oli kuivunut yön aikana joten pakkaukset pyörään ja kohti Arendalia, sieltä tietä 42 Evjeen. Todella mahtavat maisemat. Ajelen sieltä tietä 9 Kristiansandiin siellä pysähdyn epäviralliselle P-paikalle. Otan hiukopalaa ja huomaan asfaltilla valtavan määrän katkenneita ruuveja. Heittelen niitä sivuun ja pääsen ehjin renkain paanalle tielle E39. Jään leirintäalueelle Mandaliin, otan telttapaikan, ja teltan pystytettyäni käyn hakemassa kaupasta seuraavan päivän ruokatarpeita. Hollantilainen motoristipariskunta telttailee vieressä, jotain juttua saatiin aikaiseksi. Kaunis aurinkoinen ilta, kiertelin aluetta, ei ollut suomalaisia rekkareita autoissa. Klo 22:00 vetäydyin nukkumaan.

28.7.

Herään klo 7:00 ja laitan rangjalla aamupalan, teltta on märkä - ollut kova yökaste.

Teltan kuivatus vie aikaa. Klo 11 pääsen jatkamaan matkaa. Ajan Lundaaliin ja sieltä Vanseen. Sitten tietä 465 Kvinlogiin. Nyt päätän kuitenkin mennä takaisin Evjeen ja jätän Stavangerin käymättä. Tie 9 täytyy ajaa Haukeligrendiin saakka joten ajan tietä 42 Evjeen. Jään yöksi Evjetun leirstediin. Sieltä otin huoneen, sain pestyä pyykkiä ja kuivatus rakennuksen vintillä, tämä oli varmaan leirikeskus. Söin tänään ostamani pussikeiton joka oli aika erikoinen maultaan. No en kuitenkaan tullut kipeäksi siitä. Kiertelin vielä alueella jossa oli monenlaisia harrastusmahdollisuuksia.

29.7.

Herään 6:30, aamupalaksi pikapuuro, tee ja kinkkusämpylä. Eilen pestyt vaatteet olivat kuivuneet joten pyörän pakkaus ja liikkeelle klo 8:15. Ajan tietä 9, se kulkee vuononreunaa vuoret molemmin puolin. Välillä tie kävi tosi korkealla, lumihuippuja oli näkyvissä. Tietä 134 jatkoin länteen Vassviikiin, sieltä Skonevikiin, pieni lauttamatka ja Sunde. Jäin yöksi Husnesiin. Paikallinen ravintola hoiti myös majoitusta. Mökit oli kalliita, 300€ vuorokausi, mutta sain telttapaikan ravintolan takaa. Poletilla sai käydä suihkussa. Siellä söin kunnon aterian ja kuuntelin elävää musiikkia, paikallinen trubaduuri säesti sähkökitaralla lauluaan. Sitten olikin jo aika mennä maate.

30.7.

Herään yöllä kovaan sateeseen, teltta on kuitenkin pitänyt veden ulkopuolella. Päättän jäädä tähän vielä yhdeksi yöksi kun sää näytti niin sateiselta. Päivän aikana kävin pienen ajelulenkin Ranavikassa tietä 544. Palattuani kävelin keskustaun kauppaan. Sunnuntaisin Rema 1000 oli kiinni mutta tien toisella puolen oli huoltoasema. Sieltä sain lihaleikkelettä ja söin makkarasämpylän. Ravintolassa otin hampparin 190 gramman pihvillä, kyytipojaksi oluen ja taas jaksoi. Siinä loppupäivä meni kävelylenkillä merkityllä reitillä ja teltassa makoillessa. Sääkin näytti paranevan. Ko-meita vadelmapuskia oli viereisen kuntosalin seinän vierustalla, söin ja poimin niitä, vaihtelua aamupuuroon. Telttailijan keittiönurkkaus oli jäänyt hunningolle, siivosin jääkaapin. Se oli vähän ottanut hometta ja pöydät myös. Siinä sitten laittelin aamupalan seuraavana aamuna.

31.7.

6:30 herään aamiaisen laittoon, pikapuuro vadelmien kera, leipää juustolla ja kinkulla. Riisifrutti löytyi tankkilaukusta. Teltan kuivatus oli taas kova homma. Levitin päälysosan asfaltille ja hain pyyhepapereita. Heiluttelin tuulessa niin viimein sain niin kuivaksi että uskalsi laittaa pussiin. Klo 10:00 sain kamat kasaan ja pääsin taas



25.7. Årjäng-Sillerund Järnsjöns camping

liikkeelle kohti Bergenä. Lauttamatka Rosendal - Gjerdmundshamn tiellä 48/49. Bergenissä etsin ruokapaikkaa ja tulin siihen tulokseen ettei ole minun paikka joten jatkoin eteen päin. Kaksi lauttamatkaa ja 150 km saavuin paikkaan Vandhein. Hotellin edessä parkissa 2 uudehkoa harriikkaa, miehet istuu kadun toisella puolella paikallisen panimon patiolla. Otan huoneen vaikka maksu keventää kovin matkakassaan. Majoitun, vaihdan vaatteet keyyempiin ja lähdän oluelle kadun toiselle puolen. Tulemme hyvin juttuun kun ei puhuta syvällisiä pyöristä. Ilta on lämmin ja aurinko peilaa vuonon pintaan, syömmme vielä illan päätteeksi fish and chips. Oli kyllä pettymys, ranskalaiset rasvaisia lötkyjä ja samoin turska - osa jäi syömättä. Otin vielä kuvia huoneeni ikkunasta auringon laskiesä vuorten taa.

1.8. Herään 6:40. Oli lämmin yö, peittoja ei tarvinnut. Aamulenkillä kiertelin kylää ja sitten olikin aamiaisaika. Pyörän pakkaus ja liikkeelle klo 9:00. Suuntasin vuonon reunaa Vagsneesiin, sieltä maisematietä 613, joka oli paikoin kapeaa. Tie nousi serpentiininä lumirajalle saakka. Siellä oli näköalatasanne vuonoon päin. Se oli niin kansoitettu että katsoin viisaammaksi jatkaa vielä vähän ylemmäs, sieltä löysin paikan jossa nautin välipalaa ja nautin myös huikeista maisemista. Sitten tielle E39 josta käännyn tielle 60. Tulin Oldeniin, sieltä laitoin kortit kotiin. Turisteja oli paljon. Ajettuani taajamasta ulos ankkurissa oli Norwegianin risteilyalus - se selitti turistien määrän. Pientä vesikuuroa tuli välillä, Strynissä otin mökin kun oli niin sateista. Kävelin kauppaan joka oli kylän toisessa päässä, ostin ruokatarpeita kun vatsa taas ilmoitteli tyhjyyttään. Pyöräytin safkat uunivihanneksista ja lihasuikaleita salaatin

kerä, oli taas ruumis ravittu. Nukkumaan klo 10:00.

2.8. Herään klo 4 maissa ekan kerran mutta aikani pyörittyä saan vielä unesta kiinni. Kännykkä herätti 7:00, maisema oli paksun sumun peitossa. Laitan aamiaisen, puen enemmän vaatetta jos alkaa satamaan. Pesen astiat tiskikoneessa ja kun se valmistuu olen lähdössä. Avain respaan ja liikkeelle klo 10:30. Tie 15 vie Ottaan, oisko ollut paikka Lom, jossa käyn kaupassa. Ostin hammasharjan ja tahnaa kun jäivät Vandheimin kylppäriin. Kuvasin komeita kosken kuohuja, Ottasta jatkoin pohjoiseen Dombåsiin, sieltä koilliseen käännyn tielle 29 joka vei itään Alvdaliin. Huoltsikan pihassa välipalana kinkkusämpylä ja tee. Tietä nro 3 pohjoiseen, Tynset, sieltä Tolgaan jonne jäin yöksi. Söin kunnan päivällisen - kanafileet, perunat, kastike ja salaatti, turkkilaiset laittaa hyvää ruokaa, Mökki jossa pesuhuone 1000 nok. Huomenna Ruotsiin, tänään 354 km.

3.8. Herään 3:30 ja pyörin ainakin tunnin, sitten nukahdan. Klo 7:15 nousen laittamaan aamiaista. Pyörän pakkaus jo rutiinilla, 9:30 matka jatkuu. Rørosissa käyn kaupassa, ostan ruokatarpeita ja lähdän ajamaan. Navi näyttää että väärä suunta, huomaan traktorin tien varressa - se oli siinä jo tullessa. Palaan Rørosiin, nyt on suunta oikea. Ensimmäinen paikka Ruotsin puolella on Funäsdalen, siitä kohti Sollefteåta. Otan pienen mökin leirintäalueelta. Vatsakin taas muistuttaa tankkaustarpeesta ja otan kioskilta lohippiiraan lisukkeineen. Tänään 500 km. Kiersin koko alueen, ei suomalaisia rekkareita näkynyt, taisin olla ainut motoristi. Suihkussa käynti ja unta palloon.

4.8. Herään klo 3:30 selkä ja hartiat jumissa. Teen venytysliikkeitä ja otan särkeä lääkkeen ja saan nukuksi. 6:30 aamiaisen valmistus ja mökin siivous. 8:30 nokka kohti Lyckseleä. Sadekin loppuu ajettuani 30 km, metsäistä maisemaa riittää, pieniä kyliä, talot vanhoja, autonraatoja pihoissa ym. tavaraa. 20 km ennen Lyckseleä taivas repeää, puen sadevarusteet. Thai-poimija tien varressa, lakka-aika. Autot ajaa reilua ylinopeutta, ei ole kameroita. Lyckselessä tankkaan ja ostan syötävää. Puutavara-autoja liikkuu paljon, tukki- ja sellupuuta. Lähdän ajamaan rannikolle päin ja sää paranee. Kun tulen E4:selle on pohjoisessa mustia pilviä,

parannan varusteita. Ennen Skellefteåa taivas taas repeää. Skellefteässä tankkaan ja syön viimeiset leivät katoksen alla. Päätän ajaa tänään Piteån saakka, rantatiellä liikenne hieman rauhoittuu, ajan rajoitusten mukaan. Pääkadulla Piteässä farkku-Volvo seisoo kaistalla. Etupyörän ripustus oli pettänyt ja jäänyt tien tukoksi, kierrän sen pyörätien kautta. Löydän hotellin ja pienten selvittelyjen jälkeen saan huoneen. Käyn suihkussa, laitan kosteat vaatteet hengareihin kuivumaan. Ruokapaikka löytyy kadun toiselta puolen. Noutopöytä vajaa 20€ on mistä valita. Ilta menikin ruokaa sulatella, huomenna Suomeen.

5.8. Unta riittää 6:30 saakka, aamun kävelylenkillä kiertelen puistoa ja kirkon ympäri, roskia on pitkin nurmikenttiä. Tulen Olof Palmen kadulle, olikohan Piteästä kotoisin? Aamiainen klo 8:00, luovutin avaimen klo 9:00, pyörä oli ehjänä parkkipaikalalla, kamat kyytiin ja keula kohti Suomea. Kalixissa tankkaan, 50 km Tornioon, oli sovittu käyn Niskasen Timpalla. Pihaan päästyäni Timppa oli vanhemman veljensä pyörään jotain laittamassa ja akku oli tyhjentynyt. Laittoivat akun lataukseen. Juteltiin siinä tovi, selvisi että olivat lähdössä seuraavana päivänä Norjan matkalle joten pyörä piti olla kunnossa. Hänellä oli custom Triumph, akku latautui, mies pääsi matkaan. Timppa savusti loheta, perunat ja sipulivoikastike - kyllä nälkä siirtyi. Sitten ulkosaunan lämpöön. Vielä iltapalaksi Päivi teki pizzan, leipäjuustoa hillojen kera. Siinä ilta meni mukavasti jutellessa niitä näitä, Timppa kävi kokaiseen Hondani, totesi ihan kelpo peliksi vaikka Triumph on mieluisampi. Sitten olikin kellon viisarit siinä asennossa sänky että veti puoleensa.

6.8. Heräilin klo 7 jälkeen. Olin nukkunut tosi hyvin, en tiennyt mitään Päivin töihin lähdöstä. Timppa väsäs aamupalan, hyvä oli lähteä ajeleen kotia kohti, olinhan ollut zvk lietsussa. Klo 10:30 aloin tehdä lähtöä. Ilma oli nätti +20 astetta. E4:sella oli liikennettä paljon. Ala-Temmeksen Seolla tankkasin vielä 11l. Loppumatka 30 km meni hujauksessa, kotijoukot oli terassilla vastassa kun ajoin pihaan. Näin oli toteutunut kauan suunnitelmissa ollut matka. Länsilaita Stavangerin seudulla jäi vielä käymättä. Kilometrejä kertyi 4593.

Näitä sepusti Jouko Anttila, moottoripyöräilyä 52 vuotta.

TEKSTI: TERO LAINE

OUR BIKE - KERHOPYÖRÄMME

Digitaalisuus tunkee nykyisin lonkeronsa jokaiselle elämän osa-alueelle, myöskin harrastuksiin. Tässä jutussa pieni katsaus kerhomme käytössä oleviin tietojärjestelmiin. Tietojärjestelmäympäristön voi katsoa olevan melko monimutkainen, mutta kaikilla palasilla on kuitenkin oma tehtävänsä joita alla avataan tarkemmin. Kokonaisuuden tarkoituksena on varmistaa kohtuullisen hyvin automatisoitu tapahtumien käsittely. Emme halua käyttää harvinaisemmaksi käyviä vapaaehtoisten työpanosta byrokratian ylettömään pyörittämiseen.

ECUna (Engine control unit) toimii Procountor-niminen kirjanpidon sof-ta. Täältä voimme reaaliaikaisesti seurata pankkitilimme tapahtumia, laskuttaa muita kerhoja tarjotuista koulutuksista, vastaanottaa sähköisesti ostolaskut ja suorittaa niiden maksut sekä suorittaa viranomaisraportoinnit (verottajalle). Samoin maksamme tätä kautta matkalaskut sekä seuraamme kerhon talouden tilannetta. Procountor kerää siis yhteen kaikki kerhon taloudelliset tapahtumat ja tarjoaa kokonaiskuvan siitä, missä kulloinkin mennään.

Varsinaisena moottorina pyörii Flomembers, jäsenrekisterimme. Jäsenrekisterissä hoidetaan nimensä mukaisesti jäsenten tietojen ylläpito, laskutetaan jäsenmaksut, mutta se toimii myöskin kaikkien tapahtumiemme ilmoittautumisjärjestelmänä. Ilmoittautumisten yhteydessä voimme myöskin kerätä mahdolliset osallistumismaksut reaaliaikaisesti. Myös kaikilla jäsenillä on suora pääsy järjestelmään omiin tietoihinsa (halutessaan). Flomemberillä huolehditaan myöskin jäsenkorteista, jotka ovat nykyään täysin digitaaliset. Voit siis halutessasi lisätä jäsenkorttisi esim puhelimesi digitaaliseen korttilompakkoon.

Takapyöränä pyörii jo muutama vuosi vanha Paytrail. DOT-leimasta ei sinällään tarvitse välittää, koska järjestelmää kehitetään jatkuvasti ja siihen tulee uusia ominaisuuksia jatkuvasti. Osa toivottuja, osa vähemmän haluttuja. Viimeisin vähemmän haluttu muutos seurasi EU-direktiivin käyttöönotosta koskien nettimaksuja. Di-

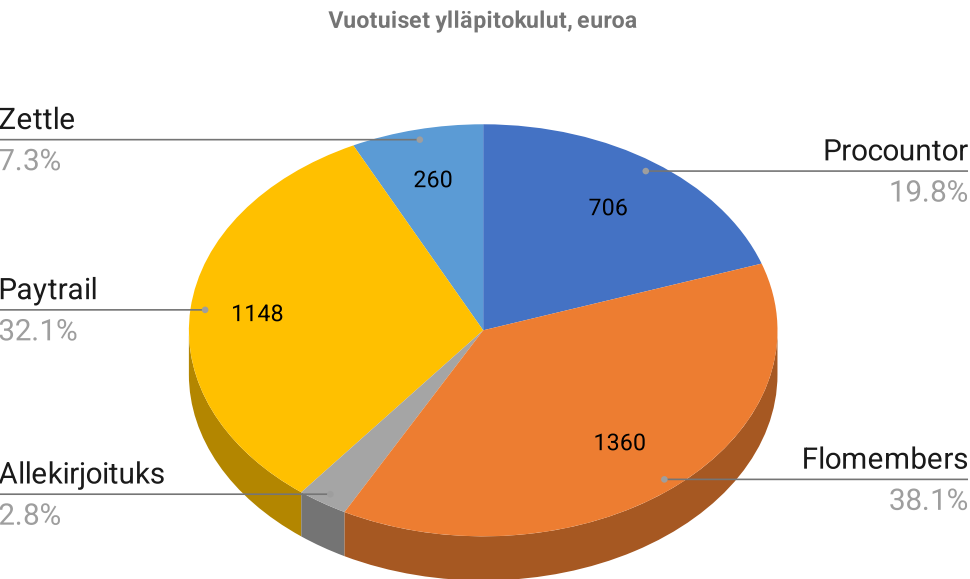
rektiivi kun edellyttää, että käyttäjä tunnistetaan kahdesti itse maksutapahtuman aikana. Tämä tekee nettimaksamisesta kankeaa. Onneksi Paytrail tarjoaa nykyään myöskin mahdollisuutta maksaa kortin ja pankkitilin lisäksi MobilePay-sovelluksella. Sen käyttö on ylivertaisen helppoa muihin maksutapoihin verrattuna. Pankit ja korttiyhtiöt ovat myöskin yhteistyössä kehittäneet uutta “Click to pay” maksumahdollisuutta, uskoisin sen ilmestyvän paytrailin ominaisuuksiin myöskin lähitulevaisuudessa. Takapyörän kautta siis hoituu haluttaessa kaikki jäsenlaskujen, tapahtumien sekä koulutusten osallistumismaksujen suoritukset. Digitaalista toisiovetoa pitkin välittyä sekä tieto laskuista Paytrailiin että tapahtuneesta suorituksesta. Paytrail ja Flomembers siis keskustelevat reaaliaikaisesti keskenään.

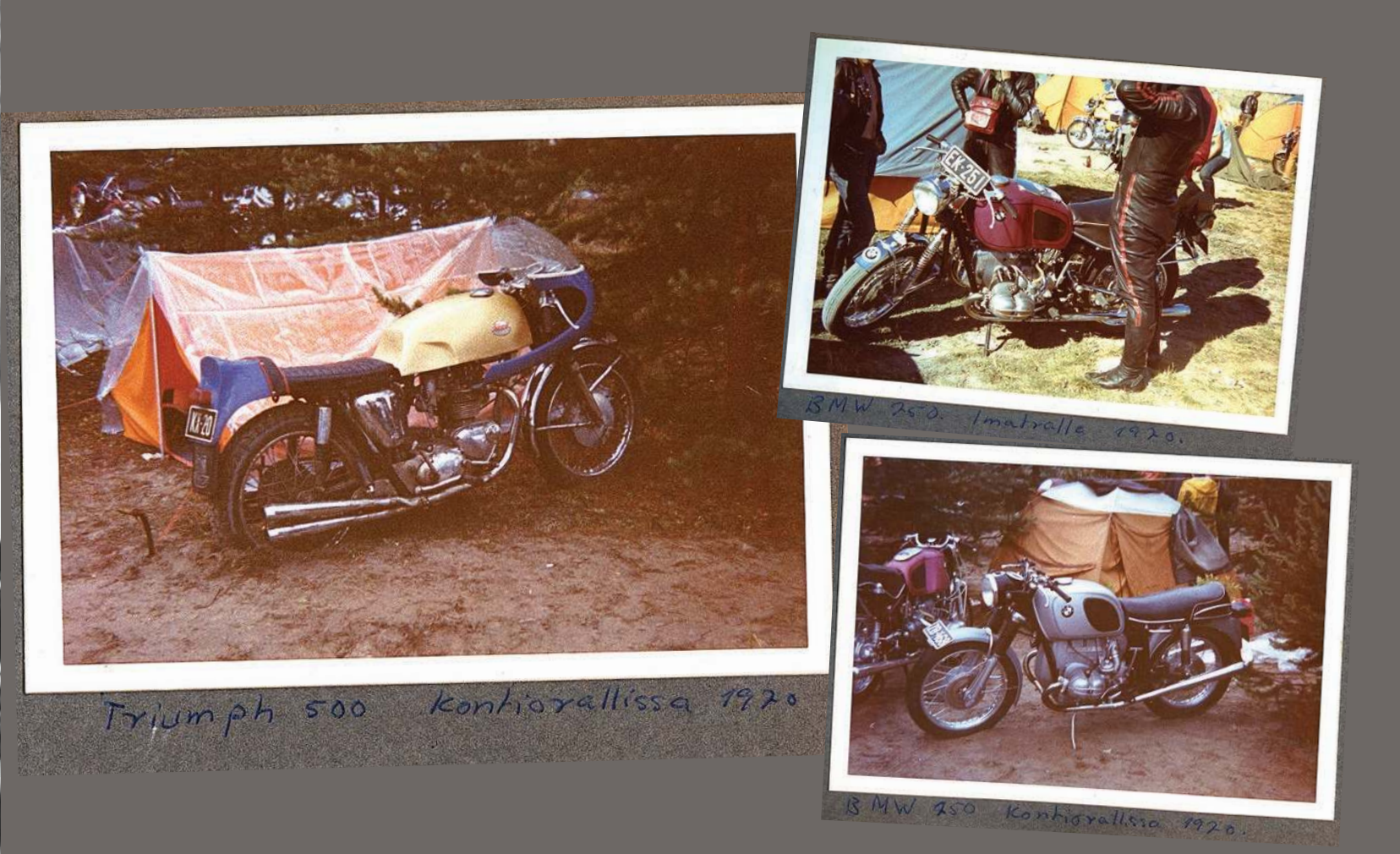
Eturenkaana puolestaan on kymmenkunta vuotta vanha Zettle. Tämä on jäänyt vähäisemmälle käytöllä, koska kerhomopollamme ajellaan pääsääntöisesti keula pystyssä. Eturengasta kaivataan ainoastaan, mikäli meidän pitää saada välitettyä maksutapahtuma jäsenen pankki/luottokortilta suoraan tilillemme. Nykyisin tällainen ti-

lanne on lähinnä kontiorallin kontrollissa tapauksissa, joissa osallistumismaksu maksetaan vasta paikan päällä.

Näiden lisäksi käytämme vielä paria eri järjestelmää mm. allekirjoitusten keräämiseen sähköisesti (hallituksen ja vuosikokousten pöytäkirjat sekä mahdolliset sopimukset kolmansien osapuolien kanssa). Samoin teemme pienimuotoista maksullista mainontaa Facebookin kautta. Nettisivumme pyörivät Wordpress-nimisellä alustalla. Ja kerhon dokumentit tallentuvat Googlen Driveen kaikkien oikeuksien omaavien nähtäville. Google Meets taas on käytössä etäkokousten järjestämiseksi.

Ja mitä tämän kaiken ylläpito ja käyttö sitten vuositason suunnitteen maksaa? Taulukossa on esitetty vuositason kulut, käytämme siis n. 10% kaikista jäsenmaksuista tämän ympäristön ylläpitoon.





LANKISEN PEKAN KONTIO 1970

TEKSTI JA KUVAT: PEKKA LANKINEN

JUTTU ON JULKAISTU ALUNPERIN
VAMMALAN MOOTTORIPYÖRÄILIJÄT RY:N
50-VUOTISJULKAISUSSA

Olipa kerran nuorukaisia viisi, jotka harastivat Moottoripyöräilyä. Itse asiassa vasta opettelivat sitä.

Eräänä päivänä he kuulivat vanhemmalta motoristilta Kontiorallista. Siitä alkoi ihmettely missä olisi SE paikka! Niinpä Heikki, Hannu, Tapsa, Petri ja Pekka alkoivat etsiä sitä! Oli vuosi 1970. Kontioralli olisi Heinäkuun ensimmäinen viikonloppu. Tiedustelujen jälkeen selvisi paikaksi Kontiolahti Venejoki Höytiäisen rannalla. Joka on Joensuun kaupungista vielä monta kilometriä. Kartta esiin ja löytyihän se paikka. Mutta se näytti olevan tosi kaukana. Kuitenkin sovittiin että sinne lähdetään. Oltiinhan me Tampereella ja Huittisissa käyty.

Siinä oli kyllä mietittävää mitä tuollainen reissu vaatisi rahaa ja varusteita. Siis teltat, makuupussit, vaateetus, öljyt, paikkatarpeet, jalkapumppu, rengasraudat. Silloiset ajokalustomme, BMW 250, IC 350, 3 kpl

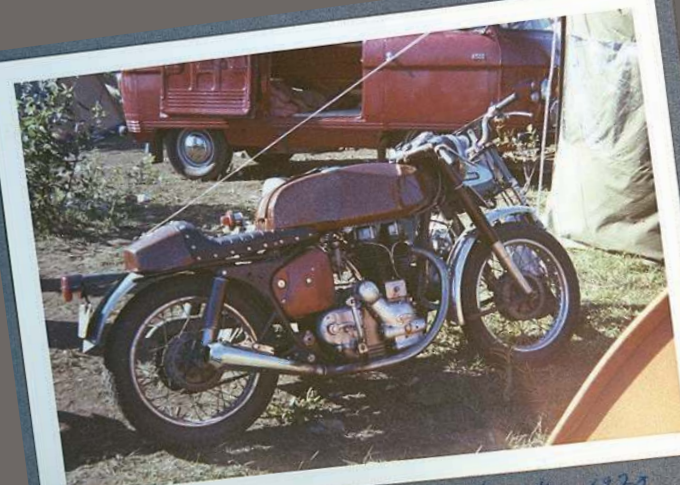
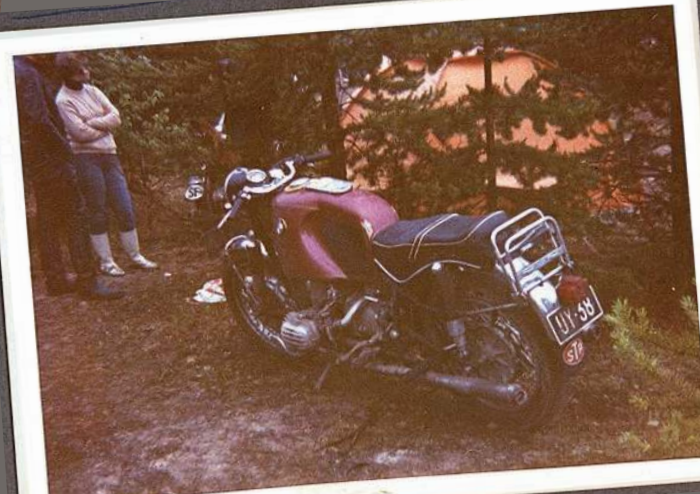
Yamaha 100:asia, joissa oli tuoreöljyvoitelu.

Mitään ennakkosuunnitelmaa ei minun muistaakseni tehty.

Eteenpäin kohti Kontiota.

Matkamme alkoi Perjantaina töiden jälkeen. Kassantalon alta oli lähtö klo 16.00. Tankit oli täynnä ja menoksi. Silloin -70 vuonna kokoonnuttiin Kassantalon luona, kun ei ollut kerhotiloja. Sitä en muista kuka ajoi edellä.

Ensimmäinen pysähdys tuli Tottijärven liittymän luona. Ilmeisesti jonkun pakaa-seja piti korjata. Kuinka ollakkaan paikalle sattui moottoripyöräpoliisi. Moitti meitä siitä ettei keltaisen viivan kohdalle saisi pysäköidä. No matka jatkui ilman sakkoja, Nokian kautta Pispalaan ja Ratinan sillan kautta Viinikan Ympyrään siinä olikin ihmettelemistä, nimittäin liikennevalot.



BMW 250 Palkittiin Parhaiten Rakennelluna pyöränä 1970 Kontiorallissa

Norton Commando 250 Kontiorallissa 1970

Royal Enfield 500 Imatralla 1970

Royal Enfield 250 Imatralla 1970

Kohti Kangasalaa ja sitten jo luki isossa kyltissä Lahti. Siellä tiedettiin olevan Suomen suuremmat hyppyrimäet ja korkein Radiomasto. Läpi kaupungin ajettiin silloin. 3-4 liikennevalot selvitettyämme matka jatkui Kohti Kouvola.

Alkumatka oli haparoivaa. Ei tiedetty paljonko pyörät kuluttivat polttoainetta ja voiteluöljyä. Kangasalla eka tankit, BMW 1,5 litraa, muille 2-3 litraa. Tankit oli pienet, Yamahan 7 litraa. Ennen Lahrea kylä jo taas tankattiin. Ei tiedetty missä oli huoltiksia. Siksi tiheät pysähdykset venytivät matka-aikaa. Oli suunnittelussa puutteita, mutta jälkikatuminen ei ole paskan väärä!

Kouvolaan tultiin ja liikennevaloja riitti. Matka jatkui. Nyt oli tapahtunut liikenteessä muutos. Moottoripyöriä alkoi olla enemmän ja ajoivat ohi käsi pystyssä! Asia selvisi kun olimme tauolla. Pari motoris-

tia pysähtyi. Kysyivät tarvitaanko apua ja toinen kysymys: oletteko Kontioralliin menossa!

Siinä jutellessa selvisi että Motoristit tervehtivät kättä nostamalla. Siihen aikaan ei moinen tieto ollut Tyrväälle asti ehtinyt.

Lappeenrantaan saavuttiin ja siellä oli jo silloin ohitustie. Eikun kohti Imatraa. Joutusenossa haisi paska. Ei silloin tiedetty paperitehtaan siltä haisevan. Ilta oli jo pitkällä. Matkaa jatkettiin Parikkala, Kitee, Tohmajärvi ja Joensuu. Taas ihmeteltiin mistä Kontiolahden tie löytyy. Katselemalla selvisi. Sinneppäin meni paljon pyöriä. Eikun perään. Elettiin jo aamuyön tunteja, kun saavuimme rallipaikalle. Ensin ilmoittautumaan. Olimme ajaneet n.12 tuntia. Väsyneitä olimme. Pyörät piti saada parkkiin. Venejoki oli Höytiäisen pohjaa, siis pehmeää hiekkaa. Järveä oli laskettu niin saatiin viljeltävää maata. Teltat pystyyn. Nukut-

tiin vähän, sillä joku käytti isoa pyörää, jossa oli megafoonit. Hienolta kuulosti. Lauantaina katseltiin silmät kiiluen isoja 500-600 kuutioisia pyöriä; Norton, BMW, Triumph, Ariel, Ajs, Royal Enfield, Honda, Yamaha, Emw, muutaman mitkä muistan. Niitä kun katseli, niin siihen tulokseen tulimme, että isommat pyörät on saatava.

Nyt en muista, oliko mitään ruokapuolta järjestäjien taholta, Osallistumismaksustakaan ei ole muistoja.

Sunnuntai koitti oli lähdettävä kotia kohti. Päätettiin että matkalla yövytään jossain. Reittimme olisi eri kuin mennessä. Niinpä kohti Varkauden kaupunkia. Mutta mutkia tuli matkaan.

Petrin IC:n puolipuristimen osat lensivät ns. tuuliin. Eipä löydetty vaikka kuinka tutkittiin ojanpohjat. Mikä nyt neuvoksi? Puristukset olivat poissa, eikä kone käyn-

nistynyt. Joku keksi että nyt puukko käteen ja lepästä sopiva tappi hukkuneen osan tilalle. Jännityksellä odotimme ensimmäistä käynnistyspotkua! Petri polkaisi, kone hyrähti käyntiin. Niin vaan korjaus onnistui ja matka jatkui.

Tummaa pilventynkiä oli ilmestynyt taivaalle. Yleensä se tietää sadetta. Niinpä nytkin. Eipä ollut Vammalan pojilla sadepukuja. Sittenhän se kaatosade alkoi. Josain maitolaiturilla vähän aikaa odoteltiin. Eipä tuo loppunut, mutta laantui.

Päätös yöpymisestä Varkaudessa tuli helposti. Keskellä kylää ajoimme yhteen porttikonkiin katsomaan kartasta leirintäaluetta. Olipas tuuria! Maatalouskaupan varastoalue. Sieltä huomattiin apulantasäkkejä. Joku keksi, että niistä saadaan sadetakit. Puukolla tehdään päänreikä ja käsille myös!

Leirintäalue löytyi. Teltat pantiin pystyyn. Kaikki oli märkää. Leiruksen hoitaja oli katsellut meitä ja tuli sanomaan että saisimme viedä märät vaatteemme pannuhuoneeseen kuivumaan. Yö meni. Joku nukkui hyvin, toinen ei.

Maanantaiaamu valkeni. Tavarat kasaan, kuivat vaatteet päälle ja menoksi. Piekсамäelle tultiin, tankattiin. Matka jatkui kohti Jyväskylää. Lievestuoreella taas haisi. Jyväskylässä oli taas monet liikennevalot.

Orivedellä jälleen tankattiin pensaa. Tankausväli alkoi olla jo 100 km. Tampere ja Pispala oli nyt tavoite. Raholassa oli meille tuttu Lännentien kioski, jossa aina poikettiin, kun käytiin Eteläpuistossa speedway'tä katsomassa. Lihapiirakat syötiin.

Kotiin oli ilmeisesti kiire, kun nopeus nousi yli 80 km tuntivauhtiin. Että sellainen reissu. Paljon opittiin seuraavia retkiä var-

ten. Ainakin että sadevarustus pitää aina olla matkassa!

Pekka Lankinen (51 Kontiorallin kävijä)



Kouluttajien kouluttautuminen

TEKSTI JA KUVAT: MASA



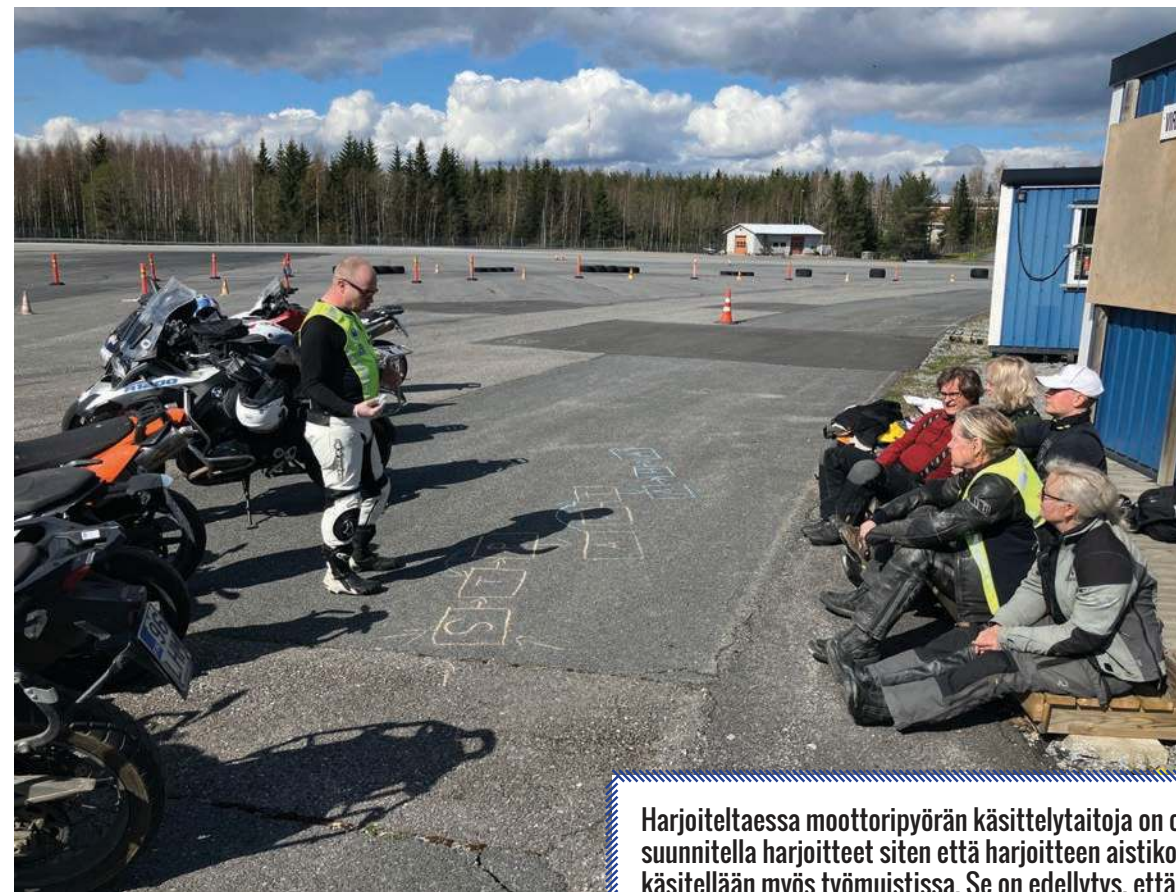
Edellisten vuosien tapaan MP69:n kouluttajat jatkoivat itsensä kouluttautumista. Normikaava menee niin, että kauden aluksi käydään sopivassa paikassa poistamassa ruosteet ja harjoittelemassa näytöt kesän koulutuksia varten. Ajokauden päättymisen kieppeillä kokoonnutaan johonkin syrjäiseen paikkaan viikonlopuksi reflektoidaan, että mitähän tulikaan tehtyä ja mitä uutta voidaan oppia.

Kauden alussa painopiste on ajamisessa ja kauden lopussa enemmän teoriassa. Samalla kauden lopussa suunnitellaan tulevan kauden ohjelma ja päivitetään tarjontaa ja sisältöä saatujen kokemusten ja uusien ideoiden pohjalta.

Vuoden 2025 kevään ruosteenpoisto oli lauantaina 10.5. Nokian Urheiluautoilijoiden harjoitusradalla Nokialla. Seuravana päivänä oli kauden ensimmäinen Kaarrekurssi Akaan Daytonalla, eli oma kouluttautuminen oli juuri sopivaan aikaan.

Lauantaina oli oikein hyvä sää kerääntyä Nokialle. Tero oli laatinut ohjelman valmiiksi ja siihen kuului avoimet portit, joilla harjoiteltiin samoja asioita, joita kurssilaisetkin harjoittelevat. Samalla tulee harjoiteltua porttiradan tekeminen: kuinka pitkiä suoria, kuinka tiukkoja kurveja, millaiseen järjestykseen kurvit ja miten keila-portit kannattaa sijoittaa, jotta kurssilaisten eteneminen sujuu luonnostaan. Samalla pitää miettiä, mihin kohtaan kouluttajan kannattaa asemoitua, jotta hän pystyy havainnoimaan kurssilaisten ajosuorituksia. Nämä asiathan näyttävät syntyvän varsinaisena kurssipäivänä kuin itsestään, mutta se johtuu siitä, että ne on harjoiteltu hyvin etukäteen.

Toinen jokavuotista harjoitusta vaativa asia on näyttöjen harjoittelu. Oppilaille tarjot-



Harjoiteltaessa moottoripyörän käsittelytaitoja on oleellista suunnitella harjoitteet siten että harjoitteen aistikokemukset käsitellään myös työmuistissa. Se on edellytys, että jotain siirtyy pitkäkestoiseen muistiin. Vasta sen jälkeen kun asiat ovat kunnolla pitkäkestoisessa asiamuistissa on mahdollista kehittää taitomuitia systemaattisesti. Riittäväällä harjoittelulla harrastaja osaa homman kuin ammattilainen.

S-T-P

S: Sensorinen muisti

T: Työmuisti

P: Pitkäkestoinen muisti

Nuolet kuvaavat, miten havainnot ja kokemukset lopulta tallettavat pitkäkestoiseen muistiin.

Treeni palauttaa pitkäkestoisesta muistista työmuistiin.

A-P-T

A: Asiamuisti

P: Paikkamuisti

T: Taitomuisti

Treenaamalla tiedossa olevat asiat (asiamuisti) muuttuvat taidoiksi (taitomuisti).

A-H-A

A: Aloittelija

H: Harrastaja

A: Ammattilainen

Taitoja kehittämällä, eli kerryttämällä taitomuitia siirrytään harrastajatasolta eteenpäin.



Muistatko vielä, mitä nämä tarkoittivat? Tarkista edelliseltä sivulta.



Tämän vuoden kouluttajakoulutuksen erikoisuus oli kalustokoulutus. Paikallinen kulkuvälineliike toi paikalle muutaman pyörän ja niitä ihmeteltäessä kuultiin, miten nykyelektroniikka vaikuttaa pyörän käyttäytymiseen eri tilanteissa. Kurseilla kouluttajien oppilaille antama palaute perustuu opettajan havaintoihin jarrutuksissa, väistöissä ja kaarteissa. Uusien pyörien ajomoodit määrittelevät paljonko jousitus joustaa ja miten aggressiivinen jarrutus on, eli nouseeko takapyörä vai ei.

Nykyään opettajan tulee ymmärtää paljon enemmän pyörän toiminnasta, jotta opetuksessa voidaan antaa oikeita neuvoja ja ohjeita. Ajoharjoitetta varten pitäisi tietää, mikä ajomoodi on käytössä ja jossain tapauksissa asettaa sopiva ajomoodi, jotta harjoituksessa saadaan parhaiten tuotua esille pyörän käyttäytyminen ja miten oppilaan tulisi siihen reagoida. Haasteena on, että joskus kokematon kuski ei tiedä pyörän ajomoodeja tai miten niitä muutetaan. Tämä tarkoittaa, että kurseilla perinteisten osaamistavoitteiden, eli ajotilanteiden hallinnan, lisäksi pitää opettaa myös ajomoodien asettaminen ja niiden ominaisuudet.

Eli maailma ei tältä osalta ole vielä valmis ja MP69:n tuottamalle koulutukselle on jatkossakin tarvetta.



Missä kytkinkahva?



Automaailmasta tuttu pimeän kulman varoituskolmio on tullut myös moottoripyöriin



Ohjaustangon kytkinpaneelissa huomio kiinnittyy SOS-järjestelmän nappiin

TEKSTI JA KUVAT: TERO PURANEN

Älyä asfaltilla ja maastossa

- miten moottoripyörästä tuli turvatekniikan mestariteos

Pitkä tie mekaanisesta älykkääseen - moottoripyörän teknologinen kehityskaari

Pääsimme lokakuksena viikonloppuna tutustumaan tarkemmin Suomen myydyimmän moottoripyörän teknologiaan. Saimme Motoristi Survival -kouluttajien perinteiseen symposiumiin Biketeam Tampereen ystävällisellä avustuksella mielenkiintoisen esittelyn siitä, miltä näyttää tämän hetken älykkäin moottoripyörä. Kun omalla kohdalla vertailukohtana toimi vuoden 2006 Yamaha R6R, oli kokemus silmiä avaava. Ennen kuin sukelletaan eteemme parkkeerattuun moottoripyörän turvallisuusratkaisuihin, käydään lyhyesti läpi moottoripyörän teknologista kehityskaarta.

Mistä kaikki sai alkunsa?

Moottoripyöräilyn katsotaan alkaneen vuonna 1885. Kyseinen vuosi on jokaiselle motoristille tärkeä – sinä vuonna saksalaiset Gottlieb Daimler ja Wilhelm Maybach kehittivät ensimmäisen moottoripyörän, Daimler Reitwagenin eli ratsupyörän. Pui-sesta rungosta ja 0,5 hevosvoiman tehoista on 140 vuodessa tultu melkoinen kehitysmatka eteenpäin. Kuitenkin moottoripyörän kehitys turvallisuuden näkökulmasta oli ensimmäiset sata vuotta melko hidasta.

Kehityksen käännekohtia

Moottoripyörän historia on pitkä ketju pieniä oivalluksia ja suuria harppauksia – jokainen vuosikymmen toi mukanaan jotain, mikä muutti ajamista pysyvästi. Esimerkiksi 1980-luvulla moottoripyörä oli edelleen puhtaasti mekaaninen laite – kaikki oli kiinni kuskista.

1970-luku

Levyjarrut korvasivat vähitellen rumpujarrut, ja jarrutustuntuma muuttui kerasta nykyaikaiseksi. Kun Honda CB750 eli “Tuutti” esiteltiin vuonna 1969 (samana vuonna perustettiin muuten 69 Ry), se toi moottoripyörään aivan uuden hallittavuuden ja varmuuden – jarrut, jotka todella pysäyttivät pyörän. Levyjarrut tulivat aluksi vain eteen, sitten myös taakse, ja lopulta eteen ilmestyivät tuplalevyt.

1980-luku

Vuosikymmen oli alustan kehittymisen kulta-aikaa. Rungoissa siirryttiin teräksestä alumiinisiin palkkirunkoihin; esimerkiksi Yamahan FZ750 “Deltabox” oli yksi tällainen. Palkkirunko oli selvästi jäykempi, tuoden mukanaan täsmällisemmän ohjauksen.

Myös alusta parani molemmista päistä: monolinkit ja progressiolinkkien kaltaiset ratkaisut paransivat takapään käyttäytymistä, ja keulan käytös otti merkittävän kehitysaskeleen USD-keulan myötä. Vuonna 1988 Suzuki toi markkinoille GSX-R750J:n, jossa oli ensimmäisenä USD-keula eli ylösalaisin käännetty etuhaarukka. Sen ansiosta keulan ja eturenkaan käyttäytymisen paranivat huomattavasti, lisäten ajoturvallisuutta erityisesti hätäjarrutuksissa.

Oman kortensa turvallisuuden parantamiseen toi rengasvalmistaja Michelin, esittelemällä vuosikymmenen puolivälissä matalaprofiiliset radiaalirenkaat. Radiaalirenkaissa runkorakenteen kudokset kulkevat säteen suuntaisesti vanteesta ulospäin, eivätkä vinosti kuten aiemmissa ristiku-



Mukavuus ennen kaikkea: matkustajan penkinlämmitin

dos- eli diagonaalirenkaissa. Tämä tekee matalaprofiilisesta renkaasta joustavamman pystysuunnassa mutta jäykemmän sivusuunnassa, mikä parantaa pitoa, tarkkuutta ja lämpötilanhallintaa. Runko, alusta ja renkaat muodostavat pidon kannalta kriittisen kokonaisuuden.

80-luvulla alustat kehittyivät, mutta turvatekniikka oli yhä täysin ajajan käsissä. Sitten mukaan astui ABS. Vuonna 1988 BMW esitteli mallissaan K100 maailman ensimmäisen moottoripyörän ABS-järjestelmän. Järjestelmä oli raskas, kallis ja hieman kömpelökin, mutta se osoitti, että elektroniikka voisi tulevaisuudessa pelastaa henkiä.

1990-luku

Kaasuttimet väistyivät, ja elektroninen polttoaineen ruiskutus toi moottoreihin tarkkuutta ja taloudellisuutta. Honda toi suosittuun VFR-malliinsa ensimmäisenä ns. dual brake -järjestelmän, jossa etu- ja takajarrujen yhdistäminen mahdollisti tasapainoisemman hidastuksen vähemmällä virheriskillä.

Touring-pyörissä alkoi näkyä mukavuuksia, kuten vakionopeudensäätimiä ja säädettäviä jousituksia – moottoripyörä alkoi hiljalleen muuttua kulkuneuvosta matkakumppaniksi.

2000-luku

Urheiliset kyykkypyörät ottivat teknologia-askeleen, jota vielä kymmenen vuotta aiemmin pidettiin science fictionina. Yamaha R6 (2006) toi mukanaan ride-by-wire -kaasun ja moottorikarttoja, joiden avulla sama pyörä saattoi olla joko kesytetty katuajoon tai raaka rataeläin.

Vuonna 2008 Ducati esitteli 1098R-mallissa ensimmäisenä MotoGP:stä peräisin olleen luistonestojärjestelmän. DTC mahdollisti luiston hallitun sallimisen tai sen rajaamisen.

Elektroniikka oli tullut jäädäkseen, mutta ajaja oli yhä tilanteen herra.

2010-luku

Inertiamittaussyksiköt (IMU) toivat moottoripyörään aistien kaltaisen tietoisuuden. Pyörä alkoi “tietää”, kuinka paljon se on kallistunut ja kuinka nopeasti. Tämä mahdollisti kaarre-ABS:n ja dynaamiset luistonestot – järjestelmät, jotka toimivat nopeasti ennen kuin kuljettaja edes huomasi virhettä. Vanhoilla “loikka-ABS:illä” tämä ei olisi ollut mahdollista. Kallistuskulman huomioivan ABS:n esitteli ensimmäisenä KTM, 1190 Adventure-mallissa, mikä mahdollisti ensimmäistä kertaa ABS:n käytön myös mutkassa.

Myös Aprilia esitteli RSV4- ja Tuono-mallit, joissa oli luistonesto, keulimisen esto sekä quickshifter. Elektroniikan määrä pyörissä lisääntyi huimaa vauhtia.

2020-luku

Modernit pyörät, kuten BMW GS1250, osaavat jo lukea tutkien ja anturien avulla ympäristöä ja mukautua olosuhteisiin. Harley-Davidson toi markkinoille RDRS-teknologian, jossa oli myös mäki-lähdön avustin helpottamassa ison pyörän käsittelyä.

Lokakuu 2025 - missä ollaan turvateknologian osalta nyt?

On aika siirtyä historiasta nykyhetkeen. Seison syksyisenä sunnuntaina pirkanmaalaisen metsästysmajan pihalla. Olemme Motoristi Survival -kouluttajien kanssa tutustumassa mielenkiintoiseen moottoripyörään. Edessäni seisoo ehkä maailman turvallisim ja älykkäin moottoripyörä – vuoden 2026 BMW GS1250. Biketeam Tampere oli tuonut esiteltäväksi uutuuslaitteen.

Kuuntelen mielenkiintoista esittelyä hiljaa. Mielessäni välähtää Norjan tieliikenteen “Nollavisio 2050”, jonka tavoitteena on, ettei kukaan kuolisi Norjan tieliikenteessä vuonna 2050. Yksi osa-alue visiosta on ajoneuvojen turvallisuus. Siksi olen odottanut esittelyä suurella mielenkiinnolla.

Ensimmäisenä huomioni kiinnittyy lämmitettävään matkustajan satulaan – mukavuus tietenkin ensin. Seuraavaksi silmäni osuvat peilissä näkyvään pieneen kolmioon: autoista tuttu pimeän kulman varoitusvalo löytyy myös Gessun peileistä. Mahtavaa.

Siirrän katsettani hieman alaspäin kytkinkahvan suuntaan. Paitsi etten löydä sitä – Gessun vaihdelaatikko toimii ilman kytkintä. Kuulemma “maailman helpoin pyörä hidasajoon”. Mietin, millaista pyörällä olisi ajaa hitaasti bensatankille tai vaikkapa parkkipaikalla.

Lämmitettävien kahvojen vieressä ohjaustangon katkaisijat ovat täynnä nappeja.



Edessä on etäisyyttä valvova tutka



Rekisterikilven yläpuolella oleva tutka tarkkailee takana tapahtuvaa liikennettä

Huomioni kiinnittyy SOS-nappiin. Järjestelmä toimii automaattisesti, jos minulle sattuu ns. hetkellinen herpaannus ja kaadun. Se soittaa GPS-tietojen kera BMW:n hälytyskeskukseen, ja prosessi alkaa varmistaa, että minulla on kaikki hyvin. Jos ei, järjestelmä hälyttää ambulanssin paikalle. Kuskini lisäksi pyörä tarkkailee ympäristöään. Pyörän keulassa on tutka, joka ohjaa tutkaohjattua vakionopeudensäädintä pitämään sopivan etäisyyden edellä ajavaan. Takatutka taas vahtii takana tulevia – jos takaa lähestyvä ajoneuvo tulee liian kovaa, järjestelmä antaa varoituksen tangon ja peilien kautta.

Myös Gessun jarruvalot toimivat omaan R6:een verrattuna eri tavalla. Jos kuljettaja tekee poikkeuksellisen nopean jarrutuksen, jarruvalo alkaa vilkkua ja samalla käynnistyvät hätävilkut. Tämä parantaa merkittävästi takana tulevien huomion saamista – systeemi, josta olen, harvinaista kyllä, kateellinen. Minäkin haluaisin omaani vastaavan.

Entä kuinka korkea adventure-pyörä on? Gessun kohdalla se riippuu tilanteesta. Jousitus säätyy automaattisesti sekä takana että edessä. Kun esimerkiksi tukijalan laskee alas, perä madaltuu muutamia senttejä. Myös keula laskee tai nousee tilanteen mukaan. Tästä on video 69:n Facebook-ryhmässä. Olen todella vaikuttunut.

Jään esittelyn jälkeen pitkäksi aikaa miettimään näkemääni ja kuulemaani. Miten ajonautinto on vuosien saatossa parantunut, ja samalla turvallisuus on kehittynyt huimin askelin – erityisesti viimeisen 50 vuoden aikana. Ratsuhevosesta ja 1980-luvun täysin mekaanisesta laitteesta on tultu pitkä matka eteenpäin: vuoden 2026 moottoripyörä on älykäs järjestelmä, joka suojaa, mukautuu ja tekee ajamisesta vaivatonta. Ja se on mielestäni äärimmäisen hyvä asia.

TEKSTI: ARI RASIMUS
KUVAT: ARI RASIMUS JA UA

Kuusysi-päivä Suomen Moottoripyörämuseossa

Tämän ajokauden aikana MP69-aktiivien parissa pohdittiin perinteisiä ralleja pieni-muotoisempien tapahtumien järjestämisestä sopivan tilaisuuden tullen. Sellainenhan osui kohdalle lauantaina kuusysi -päivänä 6.9., jolloin parikymmentä kerhon jäsentä ajeli sumuisessa aamupäivässä Lahteen Suomen Moottoripyörämuseoon.

Museo on Riku Motorin omistajan Riku Roudon pitkäaikainen haave ja näyte sinikkään työn tuloksesta. Vaikka kaikki ei perustamisvaiheessa Lahden kaupungin kanssa sujunut kuin Strömsössä, museo avattiin vuonna 2008 vanhan puukuivaaamon rakennukseen Vesijärven rannalla. Alkuvaiheen pysyvän näyttelyn rinnalle on myöhemmin uuteen laajennusosaan tuotu vuosittain vaihtuva teemanäyttely. Museo on kahdeksatta vuotta peräkkäin TripAdvisorin rankingissa Lahden suosituin matkailukohde.

Tänä vuonna teemanäyttelyn aiheena on Otto Brandt 120 vuotta, ja esillä on Brandtin maahantuomia pyöriä viime vuosisadan alkupuolelta lähtien. Pääosassa ovat kuitenkin 1960-luvulta lähtien olleet Hondat,



30-luvun Rikuo ei ehkä myöhemmin ollut amerikkalaisten mielestä kovin hyvä diili.



joista nähtävänä on mm. Suomen ensimmäinen Tuutti vuodelta 1969. Tämä teemanäyttely jatkaa museossa vielä ensi vuoden huhtikuun loppuun asti.

Vierailupäivänämme viivytettiin ensin tovi Ace Cafessa, jonka Riku vuosikausien neuvottelujen jälkeen onnistui vuonna 2011 saamaan museon yhteyteen. Se oli ensimmäinen Lontoon ulkopuolelle avattu brändin kahvila.

Riku oli kuusysi-päivänämme kahvilassa kertomassa omasta urastaan moottoripyörien parissa ja museon alkuvaiheista sekä kierrätti meitä läpi teemanäyttelyn ja run-

saan pysyvän kaluston. Juttua riitti helposti puolitoista tuntia, ja sekin oli varmasti vain pintaraapaisu pitkään ja vauhdikkaaseen taipaleeseen moottoripyöräharrastajana, -kauppiaana, MP-messujen koordinaattorina, kauppiaan urasta luopuneena museon isäntänä sekä uudelleen moottoripyöräkauppiaana, kun perinteinen brittimerkki, tosin Intiassa valmistetuilla pyörillä, jäi Suomessa ilman maahantuoja.

Hengästyttävässä tarinassa vilahtelevat lahtelaiset Sleepy Sleepers -miehet Mato ja Sakke, Giacomo Agostinin toimet museon kummisetänä tiiliskiviä signeeraamassa, Marzi Nymanin myötävaikutuksella Lahden Urkuviikoilla Sibelius-talossa esitetty MOTORGAN -moottoripyöräkonseritto, yhteistyö Che Guevaran pojan Erneston kanssa, Matti Nykäsen pappa-Tunturi ja Jope Ruonansuun Jawa, Sauli Niinistö, Suurosen surmanajat ja lukemattomat muut anekdootit, joiden kertaamiseen ei riittäisi koko Motoristin sivumäärä. Asiaa kiinnostuneet löytävät taustoja näihin kevyesti googlaamalla.

Sokerina pohjalla on tietenkin japanilainen Rikuo, johon Riku myös lopettaa kierroksensa. Pyörä on näyttelyn suurin harvinaisuus, Venäjältä vuonna 1996 ostettu 1930-luvun sivuvaunupyörä, joka Rikun sanoin ”minulle Harrikkana myytiin ja Harrikkana sen ostin”. Sittenkin selvisi, että kyse on japanilaisesta pyörästä, jonka nimi Rikuo ja slogan ”King of the Road” tarkoittavat samaa. Ehkä tarkoituksellakin pitkäksi aikaan unhoon painunut yhteys Harley-Davidsoniin juontaa aikaan ennen toista maailmansotaa, jolloin vaikeuksissa ollut amerikkalaisfirma möi Japaniin lissenssin pyörien valmistamiseen paikallisessa Sankyon tehtaassa. Harrikan liiketoimia Japanissa vetänyt Alfred Child joutui lähemmään perheineen maasta maailmansodan alta. Riku Routo on jäljittänyt hänen tyttärensä Dorothyyn, joka museossa pyörivällä videolla 90-vuotiaana kertoo lähdöstä ja ajasta USA:ssa pian sen jälkeen.

Kiinnostus tähän japanilaisen moottoripyörävalmistuksen alkuvuosiin liittyvään tarinaan on kasvussa, ja nähtäväksi jää pue-taanko se jossain vaiheessa kirjan, elokuvan tai dokumenttifilmin muotoon. Näillä tarinoilla ja pohdintoilla tankattuina kuusysiläiset lähtivät kuusysi-päivän päätteeksi ajamaan aurinkoiseen iltaan kukin tahoilleen. Ensi vuonna uudestaan, muodossa tai toisessa.



Jarno Saarisen ajopuku vuoden 1972 Imatran ajoista ja Tepi Länsivuoren virka-asu arvoisessaan ympäristössä ...

... ja ihmeellisesti edellistä muistuttava nahka-asu lähdössä 69-päivän päätteeksi museolta, jonka Honda-näyttelyyn myös tuo alla oleva VFR 750R-RC30 olisi kelvannut.



FEMAn kokous

TEKSTI JA KUVAT: MARKKU AHLSTEN

4.10.2025 Amsterdam
MP69 mukana etäyhteydellä. Yhteensä 25 jäsenorganisaatiota osallistui kokoukseen. Kokouksen alku lähti tuttuun tapaan puheenjohtajan, sihteerin ja muiden toimihenkilöiden valinnalla, sekä osallistujien nopealla esittelykierroksella.

Kassanhoitajan katsaus

Ensimmäiseksi käsiteltiin talousasiat. Kassanhoitaja Eric Maldenay (FFMC Ranska) kertoi, että pankki on vaihdettu edullisempaan. Tulot ja menot ovat pysyneet budjetissa ja tulevaisuus näyttää vakaalta. Joiltakin jäsenkerhoilta odotetaan vielä jäsenmaksujen loppuosien suorituksia.

Hallituksen raportti

Teams kokous FEMAn jäsenten kanssa: ensimmäinen kokous pidettiin 3. syyskuuta. Organisaatioita kannustetaan esittämään aiheita ja keskustelunaiheita yhteistä esityslistaa varten.

Hallituksen vaalit 2026: Vuosikokouksessa 14.2.2026 Amsterdamissa. Jäsenkerhot voivat esittää myös rivijäseniä FEMAn hallitukseen. Kaikki hallituksen nykyiset jäsenet ovat ilmoittaneet ehdokkuudestaan uudelleenvalintaan seuraavalle kaudelle. Viralliset perustuslailliset ohjeet edellyttävät ehdok-

kuuden ilmoittamista useita viikkoja etukäteen. Uusilla ehdokkailla on mahdollisuus integroitua hallituksen työhön ennen vaaleja oppiakseen sen menetelmiä ja nettelytapoja.

SWOT-analyysi Feman toiminnasta.

Kristún Tryggvadóttir raportoi lyhyesti SWOT-analyysin tilanteesta. Koska hyvin pieni määrä jäseniä lähetti raportin Kristúnille, keskustelua ei voitu käydä. Se, että vain muutama jäsen vastasi, tarkoittaa, että analyysia ei voitu tehdä ja asiasta keskustellaan ja sitä analysoidaan myöhemmin komiteassa. Tämä merkitsee ajanhukkaa sekä yksittäisille organisaatioille että myös FEMA:lle.

FIM Europe esittäytyi

Dimitri Margaritis esitteli FIM Europen. FIM Europen tehtävänä on kehittää, edistää ja valvoa kaikkia moottoripyöräilytoiminnan muotoja Euroopassa toimimalla eri aloilla, kuten urheilussa, matkailussa, vapaa-ajalla, ympäristössä, liikkuvuudessa, tielainsäädännössä, turvallisuudessa ja moottoripyöräilijöiden oikeuksien ja etujen puolustamisessa.

Moto Touring Croatia (MTC)

Petar Milic esitteli MTC:tä ja sen työtä Kroatiassa. Heidän tavoitteenaan on edis-

tää moottoripyöräilijöiden matkailu- ja seikkailuliikennettä Kroatiassa. Lisäksi he keskittyvät liikenneturvallisuuteen ja moottoripyöräilijöiden edunvalvontaan. Lähestymistapana koulutuksen, näkyvyyden, edunvalvonnan ja kumppanuuksien kautta.

Jäsenkerhojen tilannekatsaukset

Kokouksessa läsnä olleet jäsenet raportoivat viime kuukausien toiminnastaan, jotka vaikuttavat moottoripyöräilijöiden oikeuksiin heidän maassaan. Kirjalliset raportit ovat saatavilla Google Drivessa. Muistutus: kaikkien jäsenjärjestöjen on lähetettävä raporttinsa ennen komitean kokousta. Jos he eivät tee niin, heitä pyydetään lähettämään raportti pian kokouksen jälkeen.

Sihteerin raportti

Wim esitteli viime kuukausien toimintaansa ja kokouksia, joissa hän edusti FEMAa. Hän antoi yleiskatsauksen EU-tason poliittisista kysymyksistä, jotka koskevat moottoripyöräilijöitä ympäri Eurooppaa, kuten esimerkiksi romuajoneuvot ja PTI (Katsastus).

Ohjeet moottoripyöräilyn jatkokoulutukseen

Chris Hodderin (FIM) esitys jatkokoulutuksesta. ACEM:n ja FIM:n hallinnoima ja DVR:n ylläpitämä koulutuksen laatumerkki tunnistaa korkealaatuiset moottoripyöräilyn liikenneturvallisuuskoulutuksen tarjoajat 11 maassa, mukaan lukien jotkut FEMA:n jäsenet. Ohjeet koostuvat 76-sivuisesta oppaasta kouluttajille, joka käsittelee korkealaatuista moottoripyöräkoulutusta koeajon jälkeen. Ohjeet keskittyvät yleisiin onnettomuusskenaarioihin, perusteoriaan, henkiseen harjoitteluun ”8 sekunnin” mallilla ja esimerkkiliikkeisiin. Ohjeet ovat laatineet laatumerkinnän saaneet kouluttajat, moottoripyöräilyn akateemikot, liitto- ja itsenäisten koulujen kouluttajat sekä valmistajien kouluttajat.

Muut esilletulevat asiat

Kysyttiin onko FEMAn jäsenillä nuorisotoimintaa tai -sitoutumista? Kyllä, jäsenet ovat kiinnostuneita työskentelemään nuorisoprojekteissa. FEMAn kokouksessa helmikuussa 2026 kuulemme Linnean esittelyn SMC Youth -projektin edistymisestä inspiraationa muille FEMAn jäsenille.



Onko sinulle mielipidettä tai kommenttia kerhosta tai moottoripyöräilystä yleisemmin? Haluaisitko avata keskustelun aiheesta, joka mielestäsi kiinnostaa muitakin? Haluaisitko kertoa lyhyesti jostain tapahtumasta tai kohtaamisesta?

Motoristiin voi kirjoittaa myös lyhyesti, ihan vain muutamankin lauseen mittaisen jutun tai mielipiteen. Miltä maailma näyttää visiirin takaa katsottuna? Motoristissa on jatkossa 'mielipidepalsta' Visiirin takaa, jossa on tarkoitus julkaista lukijoiden lyhyitä kommentteja, juttuja ja mielipiteitä.

Osallistu sinäkin!

Voimmeko kerhona ja kerholaisina tuottaa Sinulle jotakin aiemmin koetun lisäksi?

MP69 tunnetaan Kontiorallista, Survival-koulutuksesta ja tietysti myös Motoristi-lehdestä. Nämä kaikki ovat olleet jo vuosikausia ”taattua tavaraa” jäsenistölle ja heidän kavereilleenkin. Olisiko vielä jotain muuta kivaa, hyödyllistä, näkyvää tai turvallisuutta lisäävää. Tai ehkä moottoripyöräilyn mainetta kohentavaa jota voisimme tehdä. Ei väkisin tai velvollisuudesta vaan ihan siksi, että se on kivaa tai hyödyllistä.

Kiinnostavatko ohjatut retket tai kenties opastus oman menopelin huoltamisessa? Entä mitenkä toteuttaa talvisäilytys? Löytyykö jostakin kimpptalli ja mitä se maksaa? Entä voisimmeko porukalla ilahduttaa jotakin väestönosaa menemällä heidän luokseen - ei pelkästään sillä, että lähdemme pois...

Sinulla on varmaan ajatuksia ja ehkä kokemuksiakin tällaisista juutuista. Mitä itse haluaisit tehdä ja keitä motoristeja kannattaisi kerätä saman asian ääreen?

Kerro ja kirjoita Motoristiin! Ota yhteys hallitukseen tai suoraan niihin, joiden toivot liittyvän mukaan.

Edelliseen liittyä luonnollisesti itse kerhon rooli ja miten se voi palvella jäsenkuntaansa sekä sen odotuksia ja tarpeita. Mitenkä hallitus ja sen työryhmät kootaan ja minkä suunnan hallitus ottaa toimintasuunnitelmia valmistellessaan. Entä millaiset ovat kerhon taloudelliset voimavarat ja mistä kerholaiset ja potentiaaliset kerholaiset ovat valmiita maksamaan.

Useimmilla meistä kauden pyöräilyt ovat nyt takana ja harrastustamme voimme jatkaa miettimällä ja toimimalla mm. kirjatuisa asiakokonaisuuksissa.

Näin toimii myös kirjoittaja Risto Kaivola

Kuka tätä kerhoa oikein pyörittää?

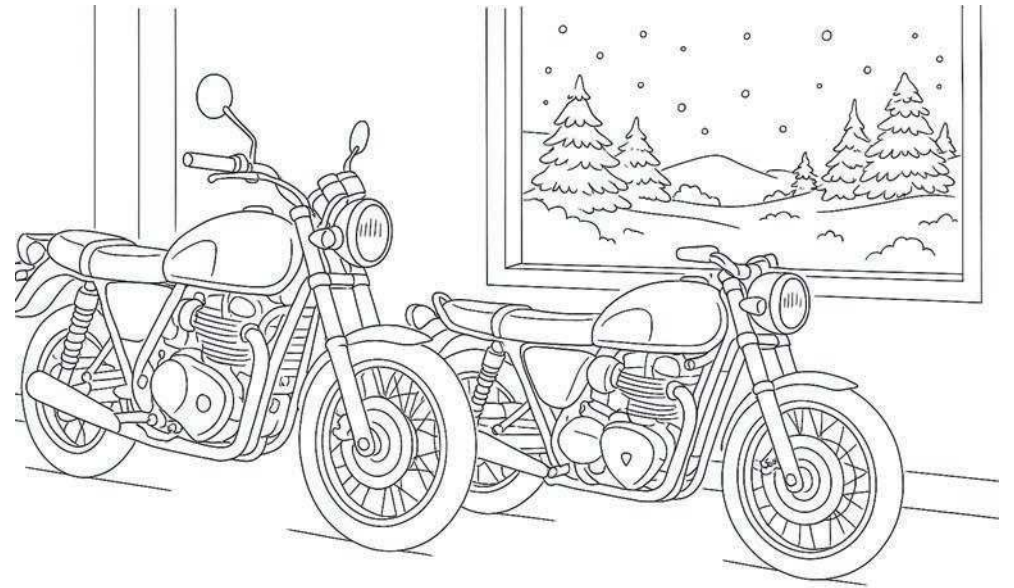
Oletko koskaan miettinyt kuka tämänkin lehden jutut on koonnut ja painoon toimittanut? Tai kuka on rakentanut mp69:n osaston mp-messuille? Puhumattakaan rallien järjestäjien löytämisestä (ja joskus myös Kontion järjestämisestä)? Joku varmaan lähettelee niitä mp69:n nimissä tulevia sähköposteja. Ja mistä ne kouluttajat sinne Kaarreajo -kursseille on löydetty, ja miten on kurssit järjestetty?

Hallitus ja sen jäsenet näitä hommia koordinoivat, eivät välttämättä järjestä (tai no joo, sitäkin). Ja hallitukseen kaivataan aina uusia innokkaita tekijöitä. Olisitko sinä seuraavana vuorossa? Tunnetko paljon motoristeja, ja tykkäät puuhailla ja järjestellä asioita? Ryhdy tapahtumavastaavaksi! Tunnetko html:n salaisuudet tai onko WordPress sinulle tuttu? Kerho kaipaa webbi-vastaavaa! Onko kirjanpidon perusteet hallussa ja haluaisit kehittää mahdollisesti digitaitojasi sulautetussa järjestelmäympäristössä? Kassanhoitajan pesti tarjoaa näköalapaikan kerhotoimintaan. Harmittaako sinua tässä lehdessä kirjoitusvirheet? Ryhdy Motoristin oikolukijaksi/toimitussihteeriksi! Entä kiinnostaako koulutus - uusia kouluttajia aina tarvitaan.

Hallituspaikat ovat taas jaossa huhtikuun vuosikokouksessa. Olisi tosi hienoa, jos halukkaita olisi enemmän kuin paikkoja.

Ja kyllä näissä hallitus- ja muissakin hommissa myös oppii. Ja viihtyy. Joskus näistä kokemuksista ja opeista on arvaamatonta hyötyä myös työelämässä - tai siinä vaiheessa kun CV kaipaa lisärivejä. Kysy lisää - nykyisten toimijoiden sähköpostiosoitteet löytyvät toisaalta tässä lehdessä. Tai hallitus@mp69.fi

Hallitus



Oikaisuja ja täydennyksiä Motoristiehin 2 ja 3/2025

Korjaus artikkeliin ”Norjaa Nordkappin molemmin puolin”. Tarkkaavainen lukija huomasi: Norjan puolelle ei voinut mennä Raja-Joosepin kautta. Sinne mentiin Näättämon kautta. Tarmolle kiitoksia palautteesta

FIM-Ralli
Ensimmäinen FIM-Ralli järjestettiin vuonna 1936 Berliinissä, ei Brysselissä 1935.
Sen ensimmäisen FIM-Rallin voitti Viron joukkue.
Edellisen kerran FIM-Ralli oli Kreikassa v. 2008 ja silloin Gialovas-sa. Eli toista kertaa on Kreikka järjestämässä.
Tänä vuonna FIM-Rallissa Norjan Lillehammerissa oli 722 osallistujaa 25 eri maasta.
Se, että odotetaan osallistujia yli sadasta maasta, lienee toiveajattelua.
Suomalaisia oli tänä vuonna Lillehammerissa 71 kuljettajaa ja 18 matkustajaa eli yhteensä 89 henkilöä.
Kiitokset Timolle korjauksista!

Motoristi 50v sitten



Motoristi
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 6 MARRASKUU 1975

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

ILTAMAT
31.1.76
KLO.18
→ 00.30

BUFFETTI!
OUJEE!
BOHJELMA

"NRO.36":ssa
(Vantaan nuorisoseuran tiloissa)

15,-/HENK.

OS. LEINIKKITIE 36, HIEKKAHARJU

Motoristi 2025

Seuraavan lehden
aineistopäivä
20.2.2026



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

Oikolukija etsinnässä!
Olisitko se sinä?

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

AINEISTOPÄIVÄT

20.2., 1.5., 8.8., 3.11.

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.

Motorisin toimitus ja
koko 69:n hallitus
toivottaa koko jäsenistölle
rauhallista ja hyvää
joulu-aikaa sekä
ajorikasta vuotta 2026!



Motoristit sähköisenä

TEKSTI: ANNE URRILA

Tiesithän, että vanhat Motoristit ovat nähtävänä sähköisinä versioina (pdf-tiedostot) sivulla <https://arkisto.mp69.fi/> Tietokone auki ja muistelemaan!

Aina silloin tällöin kysytään voisiko Motoristin saada sähköisenä paperisen sijaan. Ja varsinkin 'kahden (tai useamman!) lehden taloudet' aina välillä kommentoivat että yksi lehti kyllä riittää. Asiasta taitaa olla joku periaatepäätöskään muutaman vuoden takaa siitä, että tarjoamme jäsenille vaihtoehtoja - joko sähköinen tai paperinen lehti. Asia on kuitenkin jäänyt puolitiehen - jäsenrekisterissä on kyllä vaihtoehto 'sähköinen lehti', mutta sitä ei postituslistaa laadittaessa käytetä. Lähinnä siksi että julkaisuprosessia ei ole 'hiottu loppuun asti'.

Nyt on kuitenkin tarkoitus toimia. Tämän lehden saavat vielä kaikki jäsenet. Tosin samaan osoitteeseen lähtee nyt enää yksi lehti - jos jossain taloudessa tulee riittävästi kukaan lehti saa niin viestiä jäsenvastaavalle tai

päätoimittajalle lisälehden toimittamisesta! Niille jäsenille, joilla on rasti kohdassa 'sähköinen Motoristi', tullaan lähettämään sähköpostia valinnan varmistamiseksi. Ja kuka tahansa, joka ei jatkossa paperilehteä halua, voi viestittää jäsenvastaavalle että sähköinen lehti on riittävä. Ja ensi vuodesta alkaen sitten julkaisuprosessin on tarkoitus toimia niin, että Motoristin ilmestymisen jälkeen julkaistaan myös sähköinen versio, ja kaikille sähköisen version tilanneille lähetetään sähköposti jossa kerrotaan uuden lehden ilmestyneen.

Tämä ei todellakaan tarkoita paperisen lehden lakkauttamista! Monille meistä, minä itse mukaanlukien, sähköinen lehti ei ole mieluinen vaihtoehto. Joten ei tarvitse pelätä etteikö postilaatikkoon edelleenkin lehti kolahda! Mutta jos sitä ei halua, niin sekin on mahdollista!

Päätoimittaja



TALVIRALLI 2026

Viikonloppuhintaan sisältyy:

- tarra
- 2 aamupalaa
- 1 lounas
- sauna molempina iltoina
- kilpailut
- arvontaa
- palkintojen jako
- Telttamajoitus omassa tai valmiiksi pystytetyssä sissi- tai pj-teltassa.

Päiväkävijöille myös tarra ja kuumaa juotavaa.

Kerrothan ilmoittautuessa ruokarajoitteiden lisäksi majoitustarpeesi, jotta ehdimme varata riittävästi telttoja tammikuun loppuun mennessä.



Ennakkoilmoittautuminen suotavaa!

**COME ON
SOTKAMOON!**

Ilmoittautumiset:
Tommi, 050-3423882
rstommi@hotmail.com
tai Lepe, 050-3048498

50€ viikonloppu
10€ päiväkävijät

6.-8.2.2025

Nurmestie 303,
Maanselkä