

MP 69 ry
PI 69
00691 HELSINKI



Muutamia pikku ohjeita osoitteenmuutoksen tekemiseksi:

- Jäsennumeron saat vaikkapa Motoristi -lehden osoitetarran oikeasta alalaidasta tai jäsenkortistasi.
- Tee osoitteenmuutos hyvissä ajoin.
- Voit tietysti käyttää myös Posteista saatavia osoitteenmuutoskortteja jolloin et maksa postituksesta mitään, mutta silloin on muistettava ehdottomasti kirjoittaa jäsennumerosi korttiin.
- Voit myös täydentää ja korjailla jäsenrekisterissä olevia tietoja tällä samalla kortilla. Niitä käytetään tarvitessa vain kerhon omiin tarkoituksiin.

Osoitteenmuutosilmoitus:

Jäsennumero:
Jäsenen nimi:
Uusi jakeluosoite:
Postinro ja -paikka:
Voimaantuloaika:
Muut jäsenrekisteritiedot:
Puhelin:
Ammatti:
Syntymäaika:
Mp:n merkki ja malli:

Posti-
merkki
2,20 mk

Visakset Oy
Kari Hanski
PL 8
33701 TAMPERE



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:0 1, HELMIKUU 1994



MP-69:n kokoontumisajat -94

Tapahtuma	Aika	Järjestäjä
Talviralli	4.-6.2.	Markku Piispa & Raine Honkanen
Motoristi Survival	14.-15.5.	Kouluttajat
Motoristin Kirkkopyhä	21.-22.5.	Sari Nevanpää & Jukka Muilu p. 941-310 0126
Eestin Etappiajo	Avoin (28.-29.5. tai 27.-28.8.)	EMMK & Toni Korppi p. 931-318 7721
K-18	17.-19.6.	Sanna Antila p. 931-630 596
Kontioralli	1.-3.7.	Reija Helminen p. 973-26 449
Perheralli	?	?
Enduropöräys	?	Pekka Kulju p. 379 2947
Syysilta	?	?
Vuosikokous	?	Jussi Vanha-Aho p. 965-202 81
Pohjoisen Pystymettä	?	Napapiirin motoristit
Pystymettä	28.-30.10.	Veli-Matti Kaipainen p. 90-412 492

Taulukko on vuodenvaihteen tietojen mukainen. Joidenkin tapahtumien ajankohdat ovat vielä avoimena ja joiltakin puuttuu jopa järjestäjä. Joten innokaat ottakaa yhteyttä!



Motoristi

N:o 1, helmikuu 1994. 25.vuosikerta.
Ilmestyy: Helmi-, huhti-, kesä-, elo, loka- ja joulukuussa.
Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.
Jaetaan ilmaiseksi kaikille kerhon jäsenille.

Hallitus

Puheenjohtaja

Antti Kortesus
Insinöörinkatu 74 B 35
33720 TAMPERE
Puh. k. 931 - 174 333
Email kortesus@ruuvi.me.tut.fi

Varapuheenjohtaja

Hannu Hoskari
Heinätie 12 B 18
01350 VANTAA
Puh. k. 90 - 873 4269

Kerhoisäntä

Vesa Vieno
Nikkarintie 4 C
27510 EURA
Puh. k. 938 - 8650 190
t. 938 - 8650 501
949 - 4341 90

Sihteeri

Markku Piispa
Suunnistajankuja 6 D 59
01280 VANTAA
Puh. k. 90 - 392 2677

Kassanhoitaja

Raine Honkanen
Fallkullantie 1 - 3 F 78
00730 HELSINKI
Puh. k. 90 - 346 4264
t. 90 - 830 8270

Päätoimittaja

Jarkko Järvinen
Pehkusuonkatu 21 B 51
33820 TAMPERE
Puh. k. 931 - 186 812
t. 931 - 462 831
Fax 931 - 465 739

Varajäsenet

Nuorisovastaava

Sanna Antila
Iivantamäenkatu 13
33720 TAMPERE
Puh. k. 931 - 630 596

Koulutusvastaava

Toni Korppi
Teekkarinkatu 13 C 46
33720 TAMPERE
Email k125366@cc.tut.fi
Puh. k. 931 - 318 7721

NMR-vastaava

Bo Nyquist
Kilpolantie 20
00940 HELSINKI
Puh. k. 90 - 304 883
949 - 407 606

Aluetoimintavastaava

Jussi Vanha-Aho
Risuojaentie 92
63400 ALAVUS AS.
Puh. k. 965 - 5120 281
t. 965 - 5120 130
Fax 965 - 5120 822

Jäsenmaksutili

SYP Tampere - Hervanta
224318-12479

Postisiirtotili

800013-1427226

Suomen Retkeilymajajärjestö

Yrjönkatu 38 B
00100 HELSINKI
Puh. 90 - 6940 377

Tapiolan asioimisto

Nr 29E - 380869

Toimihenkilöt

Jäsenkirjuri

Jutta Nyqvist
Ohrakuja 1 A 6
01370 VANTAA
Puh. k. 90 - 873 3891
t. 90 - 358 409

Varastonhoitaja

Jaana Korhonen
Kurkimäentie 23 C 14
00940 HELSINKI
Puh. k. 90 - 349 9151

Kerhotavaramyynti

Arto Hallikainen
Wiikintie 8 B 20
02400 KIRKKONUMMI
Puh. k. 90 - 296 3232
t. 90 - 859 6525
Fax 90 - 859 6524

Toimittajat

Aktiiviset motoristit

Piirroksat

Pekka Kukkonen
Tikkakoski

Painopaikka

Tekstitas Oy & Offset
Tampere

*Aineisto seuraavaan lehteen
11.3. -94 mennessä.
Terveisin Jarkko*



Uusi vuosi ja uudet kujeet

Rauhoittumisen juhla, Joulun, on taas ohi - kaikkine kiireineen. Joulunajan henkilökohtainen ongelmani kun on ehtiä tapaamaan kaikki sukulaiset ja ystävät, joiden kanssa joulurauhaa haluaisin viettää. Josko kalenterin laatija tulevaisuudessa laittaisi Joulun lisää päiviä...

Muistaakseni ennen kysyttiin Joulun jälkeen, että olitkos ollut kiltti viime vuonna ja mitä lahjoja sait. Nyt kuitenkin olen huomannut työpaikallani ja motoristien kerhoillassa yleisemmäksi vertailukohteeksi tulleen, että montako kiloa kukin sai Joulun aikana lisää elopainoa.

Jaa, että olinko minä ollut kiltti. Ainakin lahjojen määrästä päätellen. Eikä se pukki minua juoponakaan pitänyt, koska oli vain yhden lasisen laulukirjan lahjojen joukkoon laittanut. Mutta ei tuonut kuitenkaan uutta moottoripyörää! Ja epäilen, ettei tuo ensi vuonna nouse. Ovat pyörien hinnat nousseet sen verran, että niin kiltti en kai koskaan osaa olla.

Selatakseni uuden "kotimaisen" moottoripyörälehdessä katalookkia ensimmäistä kertaa luulin pyörien hintoihin tulleen virheen. Että on jäänyt kruunut muuttamatta markoiksi. Mutta kyllä painettuun sanaan vaan pitää uskoa. MP-näyttelyssä oli samoja hintalappuja ripustettuna pyöriin kuin edellä mainitussa katalookkissakin. On oikein mielenkiintoista seurata, kuka kaveripiirissä ajaa ensi kesänä uudella pyörällä...

Vuoden vaihteessa ihmisillä on tapana luvata hassuja asioita, joita eivät kuitenkaan saa pidetyksi. Siitä huolimatta tein uuden vuoden lupauksen itseni ja hallituksen puolesta: yritämme entistä aktiivisemmin tiedottaa Motoristissa kaikista motoristeja koskevista asioista. Sillä onhan maailman tapahtumien uutisointi jäänyt lehtemme viime numeroissa aika vähälle. Vastavuoroisesti toivoisin jäsenistön lupaavan kirjoittaa ahkerammin omista asioistaan ja tekemisistään. Näin saisimme yhteistyöllä säilymään tämän suomalaisen moottoripyöräilyn historian vanhimman lehden tulevaisuudessaakin tasokkaana.

Uuden moottoripyöräilyvuoden ensimmäinen positiivinen uutinen oli, että vakuutusmaksut laskevat - jopa moottoripyörienkin osalta - vähentyneiden onnettomuuksien vuoksi. Tässä asiassa kävi aivan kuten edeltäjäni Saarenheimon Pertsa joskus palstallaan ennusti: lama on tehokkaampi onnettomuuksien vähentäjä kuin mikään koulutus, valistus tai kampanjointi.

Mutta ei silti pidä luovuttaa. Koulutusta ja valistusta tarvitaan tulevaisuudessa ja sitä tulee kehittää jatkuvasti. Muutenhan onnettomuusluvut ja sen myötä vakuutusmaksut seuraavalla nousukaudella karkaavat käsistä.

Runsasta lunta ja paukkuva pakkasta Talvirallireissuun odotellen...

Antti



Haa, kevät tulee sittenkin jos on uskomista varmaan luonnonilmiöön eli MP -näyttelyyn. Hyvin yleisesti "juhlapuheena" käytetty fraasi "pääsitte tulemaan vaikka satoikin" piti hyvin paikkansa tämän vuoden Mp -näyttelyn kanssa, sillä yli 32.000 kävijää kävi tutustumassa Messukeskuksen uuteen ilmeeseen ja tulevan kesän uusiin pyörämalleihin.

Näyttely tapahtumanahan on aina hyvin järjestetty, mutta jotenkin se "jokin" ainakin minun mielestäni jäi puuttumaan. Kaiketi pilviin ja vähän senkin yläpuolelle nousseet uusien pyörien hinnat laannuttivat tai ainakin vähän laskivat suurimpia uusien pyörien ostohaluja. Mutta, mutta mielestäni syytä taitaisi löytyä vähän jopa maahantuojusta. Näin vain moottoripyöräilyä vain harrastavana eikä siitä leipäänsä tienäavana voisi ehkä sanoa, että rohkeutta kokonaan uusien pyörämallien tuomisesta Suomeen puuttuu. Katsellessani esim. saksalaisia pyörälehtiä, tulee vain ajatelleeksi kuinka monta ostajaa olisi noilla "tavallisilla" (siis halvemmilla) pyörillä ilman mitään "kromeluureja" ja kalliita poppakonsteja joilla pyritään puristamaan viimeinenkin hevosvoiman osa irti pyörästä. Tottakai täydellisen varaosavarausten pitäminen maksaa, mutta ainahan nytkin jo joudut odottamaan viikon tai kolme saadaksesi esim. jonkin mitättömän nippelein.

Viime vuonna myytiin noin 1200 moottoripyörää ja tänä vuonna luultavasti vielä vähemmän (toivottavasti olen väärässä). Siispä ei voi kun ihmetellä miten tuosta pyörämäärästä voi saada tarvittavan myyntikatteen toiminnan jatkamiseksi. Luulisi keski-Euroopassa myytävistä "riisutuista" tai "mallillisista" -pyörämalleista jäävän vähän enemmän käteen myyjällekkin, tosin kappalehinta on halvempi, mutta myyntimäärät varmasti olisivat suurempia.

Mutta kaikesta huolimatta taitaisiin vieläkin ostaa sen tummanviininpunaisen uuden BMW K100 RS:n, sillä jostainhan pitää aina haaveilla ja niin taisivat tehdä nekin 32.000 messuvierasta. Siispä taidanpa laittaa asunon myyntiin tai ehkä ainakin lotota.

MP -näyttelyosastollamme sijainneita renkaita laskeskeltiin ahkerasti, sillä kilpailuvastauksia kertyi suuri jätesäkkinen. Paalasmaan Kontio -video tuntui keräävän koko ajan ympärilleen suuren joukon ihmettelijöitä, joista sitten Hossi ja Jutta ahkerasti metsästivät uusia jäseniä. Näyttelyssä kerhoon liittyi taas 82 uutta jäsentä.

Muuten ajokauden alkuun on tänään taas 60 päivää, joten taidanpa tästä lähtä autotalliin haaveillen istumaan Bemun satulaan, ehkä joku sitten herättää minut 1.4. uuteen ajokauteen.

Terveisin Jarkko



Vetten päällä ajossa.

Kolmatta odotellessa ajossa

On aika paneutua syvällisemmin mopoiluun liittyviin haittatekijöihin. Tähän asti satulassa on ollut tilaa riittävästi kahdelle! Pitkän harkinnan jälkeen olemme päättäneet panna alulle kolmannen pyörän hankkeen. Keväällä käymme tohtorin juttusilla onko tilauksemme mennyt hyväksyttävästi perille. Tulos on meille positiivinen, tohtori antaa meille luvan jatkaa satulassa istumista niin kauan kuin varusteet sopivat päälle. Etenkin naapurit ovat kummissaan kuullessaan meidän suunnitelmistamme viettää hultaton kesä pyörän satulassa! Minnekkö menä, siinä oiva kysymys matkaa suunnitteleville.

Matkan valmistelu

Loma-anomukset on pitänyt jättää sisälle hyvissä ajoin ennen ajokauden alkua. Anomus on jaettu kahteen osaan, ensimmäinen jakso ajoittuu toukokuuhun & toinen heinäelokuun taitteeseen. Nyt kun on tullut istutettua, niin tarttis lähteä tsikaa miltä tulppaanit näyttää kaikessa loistossaan. Iloinen Amsterdam on tulppaaneja tulvillaan sanotaan! Varaamme edestakaisen luksusmatkan Itämerellä kyntävään paattiin. Kalentaria tutkiessa havaitsen toukokuussa järjestettävän yhden kokkareet Maastricht -nimi-



Vain me kaksin.

sessä kylässä Limbourghin maakunnassa. Lähtöpäivä koittaa koleana, minä saan kunnian lastata pyörän kotona yksin. Vaimo sanoi tulevansa suoraan työstä laivarantaan minua vastaan. Rantsussa on noin neljäkymmentä urhoollista matkalaista lähtöpuuhissa. Vihdoin ja viimein pääsemme ajamaan laivaan, saamme köytettyä pyörät kiinni ja kätemme likaisiksi rasvaisista köysistä, joita meille tarjottiin (muistakaa ottaa omat köydet mukaan).

Meren tuolla puolen

Laiva rantautuu aikanaan. Ajamme ulos, ilma tuntuu mukavan lämpöiseltä. Puut ovat tähän aikaan vuodesta isojen lehtien peitossa. Autobaana kutsuu kulkijoita, on sunnuntai-ilta liikenne sen mukainen. Ajamme

muutaman tunnin, pimeys alkaa laskeutua, on aika etsiä yösiija. Kyltissä lukee Egestorf, sen alapuolella on leirintäalueen opaskyltti. Saavumme portille, on hiljaista, vastaanotto näyttää olevan vielä avoinna. Astumme sisälle rakennukseen, ketään ei näy. Yht'äkkiä isokokoinen koira hyppää tiskille meitä tervehtimään, sydän hypähtää siinä vaiheessa kurkkuu, vastaanottovirkailija ryntää apuun. Hän toruu koiraa ja sanoo meille, ettei se tee mitään. Täytämme kaavakkeen, maksamme leirimaksun etukäteen ja poistumme laittamaan leiriä pystyyn. Alueella on valtavan isoja vanhoja lehtikuusia. Viereemme ajaa vanha Volga, kaksi unkarilaista eläkkeellä olevaa pariskuntaa tulee kyselemään meiltä kuulumisia. Aamu valkenee, teltan kattoon putoilee tasaiseen tahtiin vesipisaroihin. Ei auta, aamupalan jälkeen alamme purkaa leiriä. Tarkoitus on edetä tämän



Paikan haku päällä!

päivän kuluessa Kölniin asti. Edessä tulisi olemaan täysi työpäivä, sää ei näytä suosivan matkaamme. Ahteri puuduksissa saavumme viimein illalla Reinin rannalla olevalle kämppärrille. Lämmin suihku tekee poikaa molemmille, käymme syömässä tukevan aterian iltapalaksi. Yksi asia josta emme olleet tietoisia, että Rallyyn johonka olemme menossa olisi pitänyt leiriytyä jo edellisenä iltana. Me taas ajoimme suoraan kontrolliin, tästä johtuen jouduimme oleilemaan koko päivän ajokampeet päällä, yök! Jouduimme ensi töiksi passikuvaan likaisine naamoinemme, kuvat onnistuivat ihan mukavasti (he, he). Tämän jälkeen saimme pientä välipalaa. Kello lyö seitsemäntoista, voimme noutaa pyörän parkista. Ajamme letkassa kohti Valkenburgia, jonne voimme pysäyttää teltan. Aikaa on muutama tunti ennen iltaruokailua & teatteriesitystä. Seuraavana päivänä meitä kuskataan bussilla & junalla

ympäri maaseutua. Illan kohokohta on Motoballottelu Ranska - Venäjä.

Sattuman oikku

Viimeinen päivä koittaa, aamupäivällä voi suorittaa tuliaisostoksia. Iltapäivällä oleva paraati kerää valtavan määrän katsojia kaupungin keskustan kaduille ihmettelemään motojen määrää. Päätösillan aterialla tapahtuu kummia, paikallinen rautalankabändi soittaa korviahuumaavan kovalla metelillä ruokamusiikkia. Tästä paikalla oleva yleisö ei tykkää alkuunkaan. Kaikki paikalla olevat alkavat buuata heille, pistäkää ihmeessä hiljemmalle, mikään ei näy auttavan. Kuluu hetki, bändi saa meistä tarpeekseen ja lopettavat soiton kokonaan ja keräävät kamat ja lähtevät pois. Palkinnonjaosta vielä sen verran, että lälläripyöräilijät saavat ykköspal-

kinnon. Sitä juhlitaan meidän leirissä kovasti.

Yön kulkijat

On kotiinlähdön aika, suuntaamme kulkumme kohti iloista Amsterdamia. Kämppärrin löytäminen tuotti hieman harmia, vihdoin löysimme sen. Ruohomatto tuntui siltä kuin olisi pystyttänyt teltan vesisänkyyn. Ensimmäinen rauhallinen yöni viikkoon oli takana. Tarkoituksenamme on ajaa kolmekymmentä kilometriä pitkää patosiltaa pitkin. Matkalla sinne tapaamme Taidon pariskunnan, joka lyöttäytyy meidän seuraan tänä päiväksi. Suoritamme yhdellä tankkausvälikillä taloudellisuusajon, jonka tuloksena toinen pyörä kulutti kolme litraa satasella ja toinen kolme ja puoli litraa, uskomatonta eikö totta! Illansuussa saavuimme Bremenin lähelle, jossa aiomme yöpyä. Aamulla me lähdemme jatkamaan matkaa, Taidon pariskunta jää kyseiselle kämppärrille vielä yhdeksi yöksi. Seuraavana yönä alueella käy pitkäkyntisiä vieraita, pyörät lähtevät pyörimään itsestään. Tiepalvelu löytää heidän pyöränsä myöhemmin illalla hylättynä moottoritien laidasta ehjänä (bensa loppunut). Saavumme laivarantaan, pitkä odottelu alkaa ennenkuin päästään laivaan. Kiva taas välillä nukahtaa lakanoiden väliin. Vatsa on kasvanut matkalla muutaman kilon, alkaa ahdistaa. Kotiin pääsemme ehjin nahoin, päätämme vaihtaa ajokamat keskenämme seuraavaa lomareissua varten, joka alkaa kahden kuukauden päästä.

Hanat aukee viimein

Parikuukautta hommia tuli tässä taas tehtyä oikein ahkerasti. Nyt on hyvä mieli lähteä lomailemaan kokosuomeen. Ensinnäkin pitää käyt-

tää kumpaakin tarkistuksissa. Ovatko paikat kunnossa uutta retkeä varten, vihreätä valoa kummallekin. Matkaan siis, ensin vietämme yhden hulvattoman pitkän viikonlopun Imatran ajoja. Minä radan reunalla, vaimo sukuloimassa. Maanantaina lähdemme Piellisen ympäriajoon. Joensuussa on tarkoitus viettää muutama päivä kaupunkia katsellessa, ilmat suosii meitä tällä kertaa. Sitten tapahtuu se mitä ei pitäisi koskaan käydä mulle. Bensa meinaa loppua eikä huolto-moita näy missään, ei olla kehäkolmosella vaan susirajalla Lieksan korkeudella. Mutta tuuria oli tälläkin kertaa matkassa, tankin-pohjalle jäi vielä puoli litraa menovettä.

Yövymme porokylällä, käymme tutustumassa Bomba-taloon, ei tee meihin vaikutusta. Kuopio ja kalakukot kutsuvat meitä, päätämme nukkua viimeisen yönne oikein herroiksi. Varaamme viiden neliön mökin yösijaksi, kyllä siinä on naurussa pitelemistä kun kannamme tavarat mökin sisälle. Mihinköhän tässä itsensä saa sullottua sisään, kun tuli otettua tota tavaraa mukaan niin tuhattomasti.

Tuliaisuusiakin näyttää olevan kertynyt näköjään jokaiselle sukulaiselle erikseen. Viimeinen lomapäivä koittaa, kamoja kasataan pyörän päälle, mitenköhän me kolme mahdumme satulaan, ahdasta mahtaa olla. Kotiin päästään ehjin nahoin, vaimo päättää luopua vähäksi aikaa satulan kuluttamisesta.

Lopussa kiitos seisoo

PS. Pyöräilyä voi harrastaa myös isolla vatsalla muutkin kuin miehet. Hankkikaa vain väljemmät ajokamat messiin, kyllä se siitä lutviintuu.

**Vain me kaksi
Kari Saalasti**



Toni Korppi

EMA - UUTISIA

EMU:n hallitus kokoontui vuoden 1993 viimeiseen kokoukseensa Tukholmaan 4.12. Ajankohtaisten turvapuku, tehorojoitus ja muiden sellaisten asioiden lisäksi heti voimakkaasti näkyvä päätös oli järjestön nimenmuutos. Seuraavassa tiivistelmä kokouksen sisällöstä asioiden käsitelyjärjestyksessä.

Tavallisten alkurutiinien jälkeen todettiin, ettei EMU lähetä edustajaansa toimimaan European Road Safety Council:ssa (ERSC). Saatavaan hyötyyn nähden 2000 punnan vuotuinen kustannus koettiin liian suureksi.

Puheenjohtaja kertoi EMU:lla olevan yhteensä noin. £5900 varoja. FIM:n Touring-jaos on lahjoittanut yhteensä n. £3500 liittymis- ja jäsenmaksua varten. Sovittiin myös, että puheenjohtajan kokouskulut maksetaan edelleen EMU:n puolesta. Todettiin vuodeksi 1994 tarvittavan ainakin 3000 puntaa lisärahoitusta. Märten Hansen koemarkkinoidi Elefantentreffenissä kannattajamerkkejä ja teettää niitä tulosten mukaan lisää. MP69 lupasi selvittää valtiollisia avustuskasnavia.

Puheenjohtaja selvitti Dublinissa 26.10. FIM:n yleiskokoukseen tekemänsä vierailun tuloksia. Hän oheisti hallitukselle kopion puheestansa ja kertoi FIM:n toivottaneen EMU:n tervetulleeksi kaikkien n. 180000 jäsenensä voimalla FIM:n "liitännäisjäseneksi". Todettiin myös FIM:n hallituksen toivottavasti esittävän Suomen Moottoriliitolle kehotuksen tukea MP69:n toimintaa. On myös varmistettava käytännön järjestelyt MP69:n jäsenten FIM-ralliin osallistumisen mahdollistamiseksi.

Moottoripyöräilyn vahvan neuvonantajana, Stefan Schepersin kerrottiin voimakkaasti suosittelleen EMU:n nimen ja erityisesti käytössä olevan lyhenteen muuttamista. Haittana on ollut meitä suuremmasta Euroopan rahaliitosta käytössä oleva lyhenne. Hallitus päättikin ottaa Euroopan motoristiunionin uudeksi nimeksi "European Motorcyclists' Association":in. Näin uudeksi lyhenteeksi tulee EMA.

Kehotettiin Britannian edustaja Trevor Magneria liittymään EU:lle myönteelliseen valistusjärjestöön, European Movementiin yksityisesti. EMA ei järjestönä lähde mukaan.

MP69 muiden mukana toteuttaa oman "Motorcycle Awareness Campaign":in toukokuussa 1994. Tuolloin ei vielä toteuteta mitään kovin suurellista. 1995 jatketaan samaa ideaa yhtenäisemmässä rintamassa.

Päätettiin tehdä mainoslehtisiä ja banderolleja jo Elefantentreffeniä varten. Tämä toteutetaan yhteisin voimin. Myös MP69 saa mainoksen käyttöönsä MP-94-näyttelyä varten. Sovittiin myös, että EMA esiintyy IFMA-messuilla ensi keväänä yhdessä BVDM:n kanssa. Myös brittien suurimmassa kokoon-tumisessa, BMF-rallyssa ollaan esillä.

Uusien jäsenten hankkimiseen tuo mutkia liitännäisjäsenyys FIM:n kanssa. Jo suoraan FIM:iin kuuluva organisaatio ei nimitäin voi kuulua samalla EMA:an, sillä syntyi kaksinkertainen jäsenyys ja myös mahdollisuus käyttää kahta ääntä. Tämä rajoittaa jonkin verran mahdollisia uusia jäsenkandidaatteja. Tästä huolimatta etsintää jatke-

taan ahkerasti ja puheenjohtaja lupasi kutsua joitakin uusia kasvoja seuraavaan kokoukseen.

Kamppailu 100 hv:n rajoitusta vastaan todettiin voitettuna täpärästi kahdella äänellä Europarlamentissa. Taistelu ei valitettavasti voinut vain vielä ole ohi ja valppautta vaaditaan yhä.

Hans Hammarlund esitteli CEN162 -ajovarustandardin kehityksen nykytilan ja Antti Korteso raportoi valmistajien omista pyrkimyksistä saksalaisen IVM:n siipien suojassa. Todettiin standardin omaavan joitakin puutteita, mutta onneksi on päädytty mahdollisimman korkeatasoisen suojauksen vaatimukseen. EMA:lla ei ole resursseja kustantaa Kortesoan matkakuluja seuraavaan CEN -kokoukseen, mutta muunlainen ratkaisu yritetään löytää ajoissa.

Seuraava kokous pidetään 26.2.1994 Suomessa.

AffaLine
TARJOUS MP-69
JÄSENILLE ! -15%

Touch of Class!
TouchGard
VAKUUTUSYHTÖIEN SUOSITTELEMA

2
VIIDEN
TAKUU

VAT
VAKUUTUS YÄTÖIDEN HYVÄKSYMÄ

Tilaa nyt hyvissä ajoin ennen pyöräilykautta MP-69 näyttelyssä esitelty TouchGard moottoripyörähälytín jonka laatuun maahantuojat, jälleenmyyjät sekä alan ammattilaiset luottavat. Tutustu lehdessä olevaan artikkeliin.

TARJOUHINTAAN
MALLI TG-1004 N Avainohjattu 830,-
MALLI TG-4 Radiokauko-ohjattu 1296,-

TouchGard
MURTOHÄLYTIN
ASiantuntija

Soita heti tai tule käymään !

mp
POWER SHOP
KURIIRITIE 68, (Tikkurila) 01300 VANTAA
Puh.(90) 857 4036 Fax.(90) 857 4016

Don't Touch my bike!



Pj:llekin makkara maistui nuorten seurassa.

K-18

Nyt vihdoinkin saatte kuulla millainen oli viimekesän nuorisomotoristien kokoontumisajo K-18. Kyseessä oli jo viides K-18, joten voisipa melkein sanoa, että tämänkin ralli muuttuu pikkuhiljaa perinteiseksi ja ansaitsee paikkansa rallikalenterissa. Kokoonnuimme kuusysi'läisille tutussa Oriveden Siitamassa, mikäpä olisikaan parempi paikka nuorille motoristeille kerätä ensimmäisiä rallikokemuksiaan.

Kiireisen työpäivän jälkeen, kun allekirjoittaneetkin saapuivat Siitamahan, meitä oli jo odottamassa muutama innokas osanottaja. Tulokahveja keitellessä alkoi väki lisääntyä, ei tosin keskenään. Teltoja pystytellessä porukalle tuli ilmeisesti vähän hiki, joten saunaankin meni ihan mielellään. Vaikka

kesä oli vasta aluillaan ja järven vesi varsin kylmää jotkut kävivät uimassakin. Saunomisen jälkeen alkoi makkaranuotio kiinnostaa ja lähes koko porukka kerääntyi sen ympärille. Siinä oli helppo tutustua toisiin ja kertoa omista motoristikokemuksistaan. Pikkuhiljaa viileä yö ajoi osan porukasta lämpimiin makuupusseihin, toisten jäädessä mellastamaan koko yöksi.

Lauantaipäivän aloitimme runsaalla aamupalalla, joka kaikkien iloksi oli järjestetty inhimilliseen aikaan, jotta unikeoillekkin jäisi lämmintä puuroa ja kahvia (toivon mukaan). Aurinkoinen ja lämmin päivä kului rattaosasti ja jossain välissä oli myös pientä ohjelmaa. Kauppa-autosta sai sellaistaakin naposteltavaa mitä meidän puffettistamme



Laiva on lastattu — leirivälineillä.

ei löytynyt. Iltapäivällä osanottajat saivat syödäkseen hernekeitton, jossa oli runsaasti sattumia. Maukkaan ja riittoisan aterian jälkeen oli mukava mennä köllöttelemään aurinkoiselle nurtsille ja kerätä voimia iltaa varten. Toinen ilta kului ehkä entistäkin rattaosammin. Makkarailtapa antoi varsinkin pojille voimia ja kohta kädenvääntökisat olivat täydessä käynnissä. Tämä osoittaa sen, että ylimääräinen energia osattiin purkaa oikealla tavalla joten järjestäjillä ei ollut huolta minkäänlaisista järjestyshäiriöistä. Olimme järjestäneet diskonkin ja samalla iltaloman tiskijukallemme. Porukka kuitenkin kuunteli musiikkia mielummin nuotiolta käsin.

Sunnuntai valkeni taas aurinkoisena. Virkeimmät taisivat lähteä jo ennen aamupalaa. Yksi ohjelmanumero oli kuitenkin vielä jäljellä - palkintojenjako. Useimmat lähtivät

kotia kohti iloisina, koska olivat kunnostautuneet lauantain kilpailuissa ja saivat mukaansa palkinnon. Niistä kiitämme teitä Hämeen Autokoulu, Korvenpää, Moto-osat ja MP-Soppi.

Kaikenkaikkiaan osallistujia oli vain 25, saammeko syyttää tästäkin suurta syntipukia, lamaa. Useimmat heistä liittyivät kuusysiin tuoden kaivattua uutta verta kerhomme kuvioihin. Toivottavasti heistä kasvaa tosimotoristeja. Kiitos kaikille ja olisi mukava tavata samoissa merkeissä ensikesänäkin.

THANKS!

Sanna
&
Jape
+

“takapiru” -Riikka

Omituisten otusten kerho

... eli ajetaan millä vain
ja milloin sattuu...

Tavallisen kansalaisen ja monen motoristin mielestä moottoripyöräily on sen sortin puuhaa, että sitä harrastetaan vain lämpimällä ja kuivalla säällä. Monella motoristilla on sellainenkin harhaluulo, että pyörällä ajellaan vain kesäisin.

Motoristien laajassa suvussa on kuitenkin eräs alalaji, jonka edustajat näyttävät kesällä aivan tavallisilta motoristeilta, mutta jotka talven tullen eivät toimikaan kuten normaali (?) motoristi. Kun ensi pakkaset lokakuun aikoihin hyydyttävät herkempien ja ehkä evoluutiossa korkeammalle tasolle



Dai Lloyd-Hughes Yorkshiresta ja Panther-60.

ehtineiden vaellusvietin, (nämä ajavat usein FZR, GSXR, ZZR, RC-30, ZXR, FXST, yms. liitteillä varustetuilla pyöriä) ja Pystymettän jälkeen, kun talviuni valtaa jo lähes kaikkien motoristien mielet ja seisonta-aikailmoitukset ruuhkauttavat vakuutusyhtiöt, tämä em. pieni joukko vaan jatkaa toimeliaisuuttaan.

Nämä ovelat ja yksinkertaiset pikku otukset ovat kehityksen keltasta jääneinä kuitenkin



Telttakylä Töysässä.



Talvimotoristeja kotosuomesta: Ei mitään märkäkorvaisia korttelirallien kingejä.

kin säilyttäneet kestävyytensä myös ankarimmassa sääolosuhteissa ja heti ensilumien langetessa maahan aloittaneet tarmokkaat etsinnät, jotka kohdistuvat huopavuorikumisaappaisiin, pilkkihaalareihin, kahvanlämmittämiin, nastarenkaisiin ja muihin eloonjäämistä edistäviin varusteisiin. Tämä ns. talvimotoristien laji parveilee usein sellaisissa tilaisuuksissa kuin Talviralli, Uuden vuodenajo, Motoristin pilkkipäivät, jääretä- ja endurokisat. Talvimotoristien kaluston liitteet ovat usein TS, KMX, DR, CB, NTX, GS, DT, XT, ja jopa RG. Näiden parveilutilaisuuksien lisäksi talvimotoristi saattaa ajella talvella huvikseen ja naapurien ihmetykseksi jopa työmatkoja. Varsinkin MZ- ja CZ -merkkisten pyörien omistajat, jotka kuuluvat yhdistävänä lenkinä lähes sukupuuttoon kuolleeseen itäpyöräilijöiden alalahkoon.

Itäpyöräilijät poikkeavat hurjasti motoristeista yleensä ja yleisesti otaksutaankin kyseessä olevan enemmänkin mutaation, joka arvostaa pyörässään halpuutta, yksinkertaisuutta, helppohuoltoisuutta ja lievästä epäluotettavuudesta johtuvaa näpertelyntarvetta. Jo mainittujen MZ- ja CZ -merkkisten lisäksi he ajavat myös IC, Ural, Jawa, yms. -pyörillä. Talvi- (ja itä-)pyöräilijän saattaa tunnistaa kesäaikana myös siitä, että heidän pyöränsä ei kulje yli 250 km/h, ei sisällä särkyviä ja kalliita katteita, eikä sitä vaihdeta vuoden - parin välein.

Seuraavat valokuvat toivottavasti raottavat salaperäisyyden verhoa näiden harvinaisuuksien elintavoista ja opettavat tavallista motoristia suhtautumaan ennakkoluottomasti niihin harmittomiin otuksiin ja heidän käteviin kulkuneuvoihinsa.

Juice

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY:N TOIMINTAKERTOMUS 1992-1993

KULUNUT KAUSI

Kuluneena kautena kerho on pysynyt la-
masta huolimatta perinteisillä linjoillaan.
Painopistealueena on edelleenkin ollut ajo-
koulutuksen kehittäminen ja voimakkaasti
mukaan tullut kansainvälinen toiminta or-
ganisaatiotasolla.

Ilahduttavaa on ollut havaita onnetto-
muustilastojen huomattava kaunistuminen
tänäkin kesänä. Syynä tähän lienee vähäis-
ten varojen käyttö ensisijaisempiin kohteis-
siin kuin moottoripyöräilyyn. Joka tapauk-
sessa ilmiöstä voidaan tässä suhteessa olla
ainoastaan tyytyväisiä.

HALLITUS JA TOIMIHENKILÖT

Vuosikokouksen valitsema hallitus toimi
seuraavassa kokoonpanossa:

puheenjohtaja	Antti Kortesus
varapuheenjohtaja	Hannu Hoskari
sihteeri	Satu Koskela
kassanhoitaja	Matti Korhonen
kerhoisäntä	Vesa Vieno
päätoimittaja	Jarkko Järvinen
sekä varajäsenet:	Bo Nyquist Toni Korppi Jussi Vanha-Aho Sanna Antila

ja muut toimihenkilöt:

toimitussihteeri	Riikka Lehto
varastonhoitaja	Jaana Korhonen
kerhotavaramyyjä	Arto Hallikainen
jäsenkirjuri	Jutta Nyqvist

JÄSENISTÖ

Jäsenmäärä kerhossamme 1.9.1993 oli
1967, joten kasvua edelliseen vuoteen näh-
den oli kymmenen jäsentä.

KERHOTOIMINTA

Toimintavuoden aloitti perinteisesti Na-
papiirin Moottoripyöräilijöitten järjestämä
Pohjoisen Pystymettä 19.-20.9.

Kalevi Kankaansyrjä ja Keijo Lumme
ajeluttivat kerhon sitkeimmät motoristit lu-
men ja pakkasen säästämänä Pystymettä
31.10.-1.11.

Peltosen Jaro isännöi Talvirallia 5.-7.2.
Viikonloppuna oli hyvä talvinen ajelukeli ja
paikalla oli noin 130 motoristia.

Perinteistä Etappiajelua ei kuluneenakaan
kautena pidetty.

Kirkkopyhä järjestettiin Virroilla 5.-6.6.
Organisaattorina toimi Matti Lari. Sateise-
na sunnuntaina oli seurakunnan tarjoamaa
soppaa syömässä ja pastorin tarjoamaa hen-
gen ravintoa nauttimassa yli viisikymmentä
motoristia.

Lama puri Sannan, Riikan ja Japen järjes-
tämään K-18:aan 11.-13.6. Siitamassa. Pai-
kalla oli vain n. 40 nuorta, joista kuitenkin
saimme runsaasti uusia aktiivisia jäseniä.

Kontioralli koki uuden osallistujaennä-
tyksen 2.-4.7. Paalasmaan saaristossa. Tai-
na Piispa ja HeMMot järjestivät viikonlo-
puksi kauniita maisemia ja hyvät ajokelit.

Perinteisen Enduropöräyksen järjesti pe-
rinteisesti Kuljun Pekka 4.-5.9. Reitti oli
Tampereelta Peltolaan enduropolkuja pitkin
lauantaina. Sunnuntaina takaisin kahdesta-

kymmenestä osallistuneesta ajoivat ne, jotka
vielä jaksoivat.

Kolmannen kerran järjestetty Syysilta ko-
kosi MP69:n ja TFMK:n jäseniä vain seitse-
män kappaletta Karstulaan. Osanottajavähyys
johtui myöhäisestä ilmoitusajankohdasta.

Vuosikokoukseen kokoonnuttiin Säkylän
lukioon 19.9.93 päättämään kerhon tulevai-
suudesta.

EDUSTUKSET JA YHTEISTYÖ

Kerhomme on Liikenneturvan jäsen ja
koulutusvastaavamme Toni Korppi on osal-
listunut Liikenneturvan kokouksiin ja neu-
votteluihin muiden jäsenten kanssa. Suhteiden
Liikenneturvan suuntaan voidaan sanoa
olevan elossa, juuri ja juuri. Liikenneturvaa
vaivaava resurssipula on aiheuttanut paino-
pisteiden suuntaamista pois motoristeista,
mihin emme tietenkään voi olla tyytyväisiä.
Henkilökohtaisella ja alueellisella tasolla
yhteistyössä ei sen sijaan ole valittamista.

Olemme myös Helsingin Liikenneturval-
lisuusyhdistyksen jäsenenä. Ko. yhdistyksen
hallituksen jäsenenä kuluneella kaudella
toimi Minna Ilvonen (myöhemmin Hallikain-
nen).

MP69 on mukana Liikenneministeriön lau-
suntokierroksella. Kuluneena kautena ei mie-
lipidettämme ole tällä suunnalla tarvittu.

Kerho on jäsenenä Suomen Retkeilyma-
jajärjestössä. Taina Piispa on ollut yhteys-
henkilönämme ja lisäksi jäsenenä SRM:n
tiedotustoimikunnassa.

Kerhomme osaston MP-näyttelyssä orga-
nisoivat Hannu Hoskari ja Jutta Nyqvist. Tee-
mana oli nuorisotoiminta ja K-18. Samalla
kerhoomme liittyi satakunta uutta jäsentä.

Huhtikuun 17.-18. päivinä olleessa Auto
ja liikenne -93 -tapahtumassa Tampereella
kerhollamme oli oma osasto, jossa vieraili-
joita kävi runsaslukuisesti. Organisaattori-
na osastollamme toimi Pertti Luoma.

Porvoon mp-näyttelyssä äitienpäivänä 9.
toukokuuta kerholla oli oma osasto, jossa
Hannu Hoskari ja Bror Nyqvist jakoivat 150
ruusua äideille.

Pelastuspalvelutoiminnassa Pirkanmaal-
la on ollut harjoituksia parikin kappaletta.
Tosilähtöjä ei kuluneena vuonna onneksi
ollut.

Kerhon vakuutusyhtiönä on Tapiola, jon-
ka asioimisto myös olemme. MP69 saa "pro-
vikat" jokaisesta kerhon kautta otetusta va-
kuutuksesta.

Kerho on MP-lehden asiamies. Jäsenet
ovat saaneet 15% alennuksen tilatessaan
lehden MP69:n kautta.

KANSAINVÄLINEN YHTEISTYÖ

Kerhon toimintavuotta yhteistyörintamal-
la on voimakkaasti värittänyt liittyminen
Euroopan Motoristiunioniin, EMU:un. Tämä
toimintamuoto on avannut paljon uusia kan-
sainvälisiä ovia ja näköaloja. EMU:n myötä
myös suhde kansainväliseen FIM:iin ja
SML:on on lämmennyt. EMU-yhteistyö on
aiheuttanut myös uusia kulueriä, minkä uh-
raamisen hallitus on nähnyt välttämättö-
mäksi MP69:n kehittymisen varmistamiseksi.
EMU:n ensimmäisessä kokouksessa Flee-
tissä Englannissa kerhoamme edustivat pj.
Antti Kortesus ja vpj. Hannu Hoskari. Sa-
man tapahtuman yhteydessä oli koulutus-
vastaava Toni Korppi tutustumassa Brittien
moottoripyöräkoulutuksen hienouksiin.

Pohjoismaisen Moottoripyöräneuvoston
NMR:n kokouksia on toimintakaudella ollut
kolme, joista ensimmäinen oli Morassa Ruot-
sissa 19.9.93. Toinen kokous kutsuttiin yl-
lättäen koolle joulun alla ja asialistalla oli
tällä kertaa Eurooppalaiset asiat: NMR-jär-
jestöt kokoontuivat yhdessä BMF:n (British
Motorcyclist Federation) kanssa keskustele-
maan EMU:n perustamisesta. Viimeisin
NMR-kokous pidettiin juuri vuosikokouk-

sen alla 17.9.1993 Helsingissä MP69:n isännöimänä. Käsiteltävien asioiden listalla olivat mm. koulutus, ajokorttisäädökset, EY ja Hell's Angelsien toiminta Pohjoismaissa. MP69:n edustajana kaikissa kokouksissa on ollut Bo Nyquist.

KOULUTUS

Toimintakausi koulutuksen saralla alkoi pitkään kaivatulla uusien kouluttajien koulutustilaisuudella Joutsassa. Kurssin järjesti Liikenneturva yhdessä vieraillevien opettajien kanssa. Kuus'ysistä oli opintielle lähetetty yhdeksän henkilöä. Kurssin sisältö sinänsä herätti voimakkaitakin kommentteja.

Menneen talven aikana ryhmä pirkanmaalaisia koulutusaktiiveja kokoontui parikolme kertaa kuukaudessa pohtimaan uusia toimintamalleja tuleviin koulutustapahtumiin. Tulokseksi saatiin kokolailla uuteen muottiin valettu versio jo vanhanaikaiseksi käyneestä EAK-kurssista. Kesän aikana uutuutta ajettiin sisään ja hienosäätöä on vieläkin luvassa. Motoristi Survivaliin tuotiin uutuutena myös jatkokurssi taidoiltaan pidemmälle ehtineille motoristeille.

Kansainvälisellä saralla yhteyttä on pidetty useankin eri suuntaan. On saatu tutustua alan aineistoon sekä Englannista että USA:sta ja iloksemme olemme huomanneet olevamme joissakin asioissa jopa kehittyneempiäkin kuin moottoripyöräilyn mahtimaissa. Toki parantamisen varaa on vielä hurjasti. Kouluttajien iskuryhmällä on voimassa olevat kutsut ylläolevien maiden lisäksi vielä Saksan jatkokoulutusorganisaatiolta, ja tarkoituksena on järjestää ekskursion sopivaan kohteeseen sopivana ajankohtana.

Kotimaassa yhteistyökumppanina on totuttuun tapaan ollut Liikenneturva, jonka kanssa on kättä väännetty pienemmistä ja välillä isommistakin asioista. Kaikilta osin kouluttajaporras ei koe olevansa täysin tyy-

tyväinen Liikenneturvan yhteistyöhalukkuuden valtakunnallisella tasolla, vaikkakin aluetoimistojen kanssa yhteistyö on pääosin kitkatonta.

Myös Liikkuvan Poliisin moottoripyöräilijöiden toimintaan on saatu mahdollisuus tutustua. Näin on kyetty vertailemaan koulutuksen tavoitteita ja toimintatapoja siviili- ja ammattilaisryhmien välillä. Poliisi suhtautuukin meidän työhömmä varsin empaattisesti ja on olemassa mahdollisuus järjestää yhteistä koulutuksellista toimintaa.

Varsinaista koulutusta on järjestetty seuraavissa tilaisuuksissa: Eura 24.-25.4, Halli 22.-23.5, Helsinki 22.-23.5, Nivala 29.-30.5. ja Tampereella 17.-24.5. Paikallisten kerhojen mahdollisuuksissa ja myös halukkuudessa järjestää jatkokoulutusta jäsenilleen on kuluneena kautena ollut havaittavissa selvää ajallemme ominaista lamautumista. Sekä kerhojen että yksityisten motoristien ohentuneet tilipussit ovat aiheuttaneet useita jo sovittujen kurssien peruuttamisia. Toivottavasti tilanne korjaantuu yhteiskunnan yleisen elpymisen ja myös kurssin houkuttelevuuden parantumisen kautta. Koulutettujen kokonaismäärä tänä vuonna jäi alle kahdensadan.

VARAINHANKINTA

Kerhomme taloutta on hoidettu perinteisesti. Tulot muodostuivat jäsenmaksuista, joilla katetaan Motoristin kustannukset, sekä Kontiorallin ylijäämästä, joka uhrataan muuhun toimintaan. MP-lehden asiamiestoiminta ja kerhotavaramyynti tuovat pienen lisän kerhon tulopuolelle.

KERHOLEHTI

Kerholehti Motoristi ilmestyi tuttuun tyyliin kuusi kertaa toimintavuoden aikana. Toimituskunta, johon kuului päätoimittaja

ja toimitussihteeri, työsti aktiivisten kerholaisten avustamana luettavaa. Värinumeroita olivat joulukuun, helmikuun ja kesäkuun numerot ja muihinkin numeroihin yritettiin saada piristystä lisäväriä käyttäen.

Kaikki aineisto lehdistä on sähköisessä muodossa suhteellisen varmasti tallessa ja näin myös tulevaisuudessakin käytettävissä.

ALUETOIMINTA

Alajaoksina toimivat Moottoripyöräkerho 69 r.y. HeMMot pääkaupunkiseudulla sekä Moottoripyöräkerho 69 r.y. Pirkanmaan Matkamotoristit Pirkanmaalla.

Toimintasuunnitelma 1993-94

Tulevana kautena tulemme noudattamaan pääasiassa jo perinteisiä toimintalinjoja, joskin myös uusia toimintamuotoja etsitään. Erityistä painoa tullaan laittamaan ajokoulutukseen ja kansainvälistymiseen sekä kerhon aseman turvaamiseen ja kehittämiseen. Näyttelyihin osallistuminen sekä muu edustus ja yhteistyö kuuluvat jälleen oleellisesti kerhon tulevaan kauteen



YHTEENVETO

Maatamme yhä vaivaava taloudellinen kriisi on kerhotoiminnassa ja moottoripyöräilyssä muutenkin selvästi havaittavissa. Jäsenet kohdistavat osallistumistaan vain tärkeäksi katsomiinsa tilaisuuksiin ja tuloksena on varmasti ollut ennätyspieni ajokilometrimäärä useassa matkamittarissa tänä kesänä. Toisaalta esimerkiksi Kontioralli keräsi kaikkien aikojen ennätysosanoton ja sitä kautta taloutemme on melkoisen turvattu. Hallitus katsookin tulevaisuuteen luottavaisesti ja pitää ikkunoita auki uuteen, uljaaseen Eurooppaan.

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus

KOKOONTUMISAJOT:

Tulevana kautena järjestetään ainakin seuraavat kokoontumisajot:

Pohjoisen pystymettä, Eero Tuomikoski
Pystymettä, Harri Naukkarinen
Talviralli, Urpo Vaahtera
Kirkkopyhä,
Etappiajo, Toni Korppi
K-18, Sanna Antila
Kontioralli, Reija Helminen
Enduropöräys
Vuosikokous, Jussi Vanha-aho
Lisäksi on Kontiorallin -95 järjestäjäksi lupautunut Harri Naukkarinen.
Muutama perinteinen tapahtuma odottaa vielä järjestäjänsä ja uudet ideat ovat tietenkin tervetulleita.

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus

SILJA LINE -alennus

Ruotsin SMC on tehnyt koko EMA:n jäsenkuntaa, siis myös MP69:n jäseniä koskevan sopimuksen 10% alennuksesta seuraavilla Silja Linen laivalinjoilla:

Turku—Tukholma
Helsinki—Tukholma
Vaasa—Uumaja
Vaasa—Sundsvall
Pietarsaari—Skellefteå
Malmö—Travemünde

Alennus lasketaan normaalihintaisesta matkalipusta, johon voidaan matkustajan lisäksi sisällyttää myös ajoneuvo ja hyttivaraus. Edun viimeinen voimassaolopäivä on tällä erää 31.8.1994.

Edun saadakseen voi matkan varata normaaliin tapaan matkatoimistosta tai Silja Linen omasta toimistosta suoraan. Mukaan tarvitaan luonnollisesti MP69:n voimassaoleva jäsenkortti, josta löytyy EMA-logo.

Sopimuksen yksityiskohdat tuntee Patrick Frick Silja Line Skandinavien AB:ltä, puh. +46-21-180155 tai fax: +46-21-124479. Laivayhtiön henkilökunta paikalliskonttoreisakin on ongelmien ilmetessä valmis auttamaan. Astu laivaan!

MOTOPOST OY

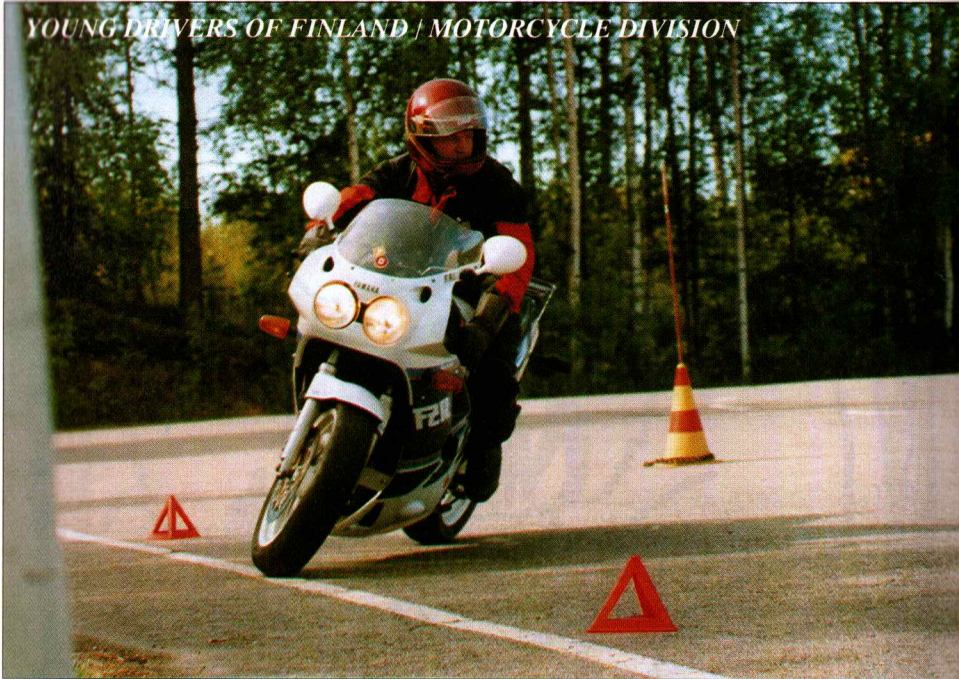


15 %:n alennus
huolto-osista ja
renkaista

Motopost Oy
Hiidensilta
03250 OJAKKALA
Puh. 90 - 2271 728

MP-69 jäsenet saavat Motopost Oy:ltä tilatuista osista 15 % alennuksen listahinnoista ilmoittamalla jäsennumeronsa tilauksen yhteydessä. Tilaa ilmainen luettelo numerosta 90 - 2271 728.





Taipuu se FZR:kin kun ammattilainen vääntää !

Ammatikseen ajava ryhmä

Teksti : Risto Mäkinen

Kuvat: YD:n arkisto

Motoristin numerossa 5 vastasin J-P Jalkasen mp - opetusta arvostelevaan juttuun ja sen puitteissa päätoimittaja heitti ajatuksen laajemmastakin YDF / McD:n esittelystä. Kuulemma kentällä liikkuu kaikenlaisia huhuja meistä ja tämä on yksi areena oikaista niitä. Päätoimittaja esitti myös kainosti pahoittelun pienen painovirheen, joka oli vastauksen oikokuvavaiheessa pujahtanut:

...Ainoana autokouluorganisaationa YD kouluttaa ja testaa kaikki opettajansa vuosittain ja antaa heille työluvan vain vuodeksi eteenpäin. **Oppilaatkin** toki testa-

taan kurssin aikana vähintään kolme kertaa, mutta heidän työlupiinsa emme vuosittain puutu...

Pääkouluttajan mp-tausta

Oma moottoripyöräkokemukseni on alkanut kaksikymmentävuotta sitten. MP - 69:n jäsen olen ollut pitkälti toistakymmentä vuotta, saman verran olen viihtynyt EAK:n parissa, sittemmin harrastuksesta on tullut ammatti liikenneopettajan työn myötä, olen toiminut myös opettajakoulutuksessa Liikenneopetuskeskuksessa Hämeenlinnassa viiden vuoden ajan.

Päässyt osalliseksi Poliisin moottoripyöräkoulutuksesta -86 ja ajanut myös armeijan palveluksessa kertausharjoituksissa.

Olen ollut YOUNG DRIVERS OF FINLANDIN palveluksessa sen Suomeen tuloista -90 alkaen ja kaudesta -92 alkaen olen vastannut sen moottoripyöräosaston vetämisestä ja kehittämisestä mp-pääkouluttajan vakanssilla.

aloittaville motoristeille, jotka usein ainakin liikenneonnettomuustilastojen mukaan ovat melko suojattomassa asemassa. Olemme testanneet kaudella -93 myös muutamia kortillisten motoristien YD - kursseja, jotka ovat saaneet erittäin positiivisen vastaanoton. Tulevalla kaudella kortillisten YD - kurssit ovat laajemminkin suomalaisten motoristien ulottuvilla.

Young Drivers kolarinvälttämismenetelmä

Young Drivers menetelmä poikkeaa täysin kaikista muista maailmanmarkkinoilla olevista liikennekoulutusmenetelmistä. Se tähtää selkeästi liikenneonnettomuuksien välttämiseen ja soveltuu erinomaisesti nuorille

YD-ammattilaisten koulutuksesta

Mp-ammattilaistemme koulutus alkaa aina seulomalla kustakin YD:n paikallisyksiköstä mp-opetukseen soveltuvat opettajat. Tämä ei välttämättä tarkoita sitä, että heidän olisi täytynyt aikaisemmin harrastaa moottori-



Tarkat analyysit vaativat tarkkaa silmää.



Suurin hyötyjä on jokainen YD-oppilas itse.

pyöräilyä missään muodossa. Tehtävään hakeudutaan ja valitaan, ketään ei pakoteta. Moottoripyörä on organisaatiomme opettajille selkeä työväline, jolla tehdään työtä kaudessa keskimäärin 300-400 tuntia. Toisin sanoen 10 normaalia työviikkoa vuodessa ajetaan pyörällä. Sen on oltava ammattitaitoista ja hauskaa. Ja se on !!

Jo perustason koulutus meillä on vaativaa. Se alkaa aina ns. lähtötasotestauksella, ajomekaniikan perusteet seuraavaksi, käsittelyharjoitukset ja sitten baanalle.

Itse YD -menetelmä opettajilla on jo hallinnassa, joten ajo-opetuskoulutuksessa keskitytään sen soveltamiseen moottoripyöräopetukseen. Varsinaisena herkkuna on mukana ns. YD -moottorimarssi. Koulutuksen päätteeksi kaikista aiheista on vaativa testaus, joka jokaisen opettajan on läpäistävä luokitustemme mukaisesti saadakseen kenttätöskentelyä varten opettajalisenssin.

Kouluttajatason opettajat ovat oman kursinsin jälkeen jo täysiverisiä ammattilaisia ja heitä voidaan käyttää myös kortillisten motoristien koulutuksessa.

Pääkouluttajaryhmään kuuluu lisäksi Kuopion yksiköstä Sami Torvinen, RR:n Suomen mestari viime vuosikymmeneltä, ja tunnettu mp -ammattilainen Pekka Laine Tampereelta.

Kalusto ja varusteet

Ammattikäytössä oleva kalusto asettaa niille tiettyjä vaatimuksia, joita yksityiskäyttäjät useinkaan ei tule edes ajatelleeksi. Valintakriteereinä esim. pyörien kohdalla ei ole ulkonäkö ja teho, vaan käsiteltävyys, huoltoystävällisyys, varaosien saantivarmuus, alhaiset käyttökustannukset, talvikäyttömahdollisuus, joitakin esimerkkejä mainitakse-



Moottoripyörällä opetettaessa ollaan motoristeja molemmat !

ni. Pääosin YD - kouluissa oppilaskäytössä olevat pyörät ovat enduroita, joissakin on valintamahdollisuus myös katupyörään.

Myös opettajien kalusto on suurimmaksi osaksi samantyyppistä, Honda Dominatoreita eniten. Ajovarustepuolella täydellinen varustepaketti molemmille, varusteet ovat opettajillemme tietenkin myös työsuojellinen asia, juuri nyt seuraamme mielenkiinnolla MP-69: n puheenjohtaja Kortesuon "meluton kypärä" - projektin etenemistä.

Radiopuhelinvarustuksena ovat häiriöttömät VHF- laitteet ääniohjatuilla tangeteilla.

Tavoitteet

Paras keino selvittää liikenneonnettomuudesta on olla joutumatta sellaiseen ollenkaan, ja juuri siihen YD-opetus tähtää! Kovatasoisten moottoripyöräkouluttajien johdolla YD-

koulutuksen saava asiakas voi olla täysin varma että hänen YD-kurssiin sijoittamalleen hinnalle tulee täysi vastine. Sitä voidaan kutsua myös eräänlaiseksi vakuutukseksi tulevaisuutta varten. Ohjaamme oppilaitamme myös mp-kerhotoimintaan, monet opettajistamme ovat sitäpaitsi MP-69:n jäseniä.

Tavoitteena on olla myös selkeästi moottoripyöräkoulutuksen ykkönen Suomessa kaikilla tavoilla mitattuna, ja kun tiedän että lukijoitte joukossa on liikenneopettajia ja myös sellaiseksi aikovia, kerron mielelläni miten YD organisaatioon hakeudutaan.

Tarvitsemme jatkuvasti lisää työtä pelkäämättömiä liikenneopettajia !





Jäärataa Vähvärillä

Kun kerran pyörääni (VFR 750F) oli laitettu nastarenkaat alle, niin pitihän se kokeilla, oliko siitä jääspeedway-pyöräksi.

Oikeastaan kaikki alkoi loppukesällä Pirkanmaalaisten viikottaisilla maanantai-ilta kahveilla Kesoil Orituvalla, jolloinka tuli puhe pyörän nastarenkaista. Minä tietysti innostuin ajatuksesta "VFR -talvipyöränä". Niinpä syksyn tullen vaihdoin viikkoa ennen Pystymettä talvirenkaat alle. No, Pystymettä tuli ja meni, niinkuin voitte lukea Joulukuun numerosta. Itse asia alkaa noin pari viikkoa jälkeen Pystymettän, eli siinä Marraskuun puolivälissä.

Tuli lauantaiaamu, jolloinka olin ajatellut laittaa pyörän talliin ja talviteloille (siis vain muutamaksi viikoksi). Otin auton lumi-

harjan ja harjasin pyörän lumikasan alta esiin, josta se viimein löytyikin. Samalla mieleeni nousi ajatus, että pitäisi tehdä vielä pieni ajelu ennen pyörän seisottamista, ja koska asumme Näsijärven rannalla oli tietenkin aivan normaalia käydä vähän jäällä ajelemassa.

Koska pyörä oli seissyt ulkona lumen alla parisen viikkoa oli akku tietenkin aivan sippi, mutta ei hätää sano akka kun ..., niinpä talutin pyörän talliin ja laitoin sen Mikillä ("tehokäynnistäjämme" ja hitsauskoneemme) käyntiin, mitä en kylläkään suosittele muille (nimim. n.puolitusinaa akkua räjäyttänyt). Tämän jälkeen hain itselleni asianmukaiset varusteet ja niinpä "kesän" viimeinen ajelu voisi alkaa.

Jäälle mars!

Pujottelin läheisen puiston poikki näteissä sladeissa jäälle ja muistin kuinka hienoa tämä olikaan. Meidän lahti on hieman toista kilometriä pitkä ja muutama sata metriä leveä, siis ihanteellinen alue jääspeedwaylle. Niinpä vetelin jäätä ristiin rastiin hienoissa sladeissa nopeuden ollessa hieman yli sata. Hetken kuluttua huomasin vastarannalla joukon katselijoita, josta tietysti innostun entistä enemmän. Kaikki meni hienosti noin 15 minuuttia, mutta sitten se tapahtui, Hirvasoja-maisesta tyylistä huolimatta yli 90 asteen kulma on jopa VFR:lle liikaa, seurauksena huikea kaksipyöräsladi, nastojen saadessa jälleen purevan otteen jäältä, se meni kuin laulussa: "Olen lentäjän poika, siis sankari itsekkin". Kun sain itseni kammettua pystyyn, heilutin tietenkin asiaankuuluvat heilutukset katsojille runsaiden aplodien saattelemana, kuin Roadracingissä ikään. Tämän jälkeen tuli ongelma, millä saan yli kaksisataa kiloa painavan pyörän pystyyn, kun en itsenkään meinaa saada pitävää otetta Nokialaisillani. Viimein kauhealla ähinällä ja puhinalla se onnistui, kunnes ilmaantui seuraava ongelma...miten selviytyä huikeaa akropatiaa vaativasta tilanteesta: millä pyörän selkään liukastumatta. Olosuhteista ja norsun notkeudestani johtuen olisin toivonut Vähväriin vakiovarusteeksi hiiappia, mutta tästä valitettavasta puutteesta johtuen, toimenpide kesti hyvän tovin. Seuraavaksi katselin pyörää, hienoa, ei mitään isompia ulkoisia vammoja. Ei muuta, kuin virta päälle ja pyörä käyntiin, MUTTA...sehän ei lupakkaan, vilkaisin bensalammikkoa jäällä, niinpä tietysti, kaasarit valuneet tyhjiin. Mieleeni nousi painajaismainen ajatus, sillä akkunihan oli vielä kotoa lähdetessä aivan tyhjä, kyykkypyörän lykkäämisestä kumpareilla peilikirkkaalla jäällä, jossa oli pari

senttiä lunta, mahdotonta. Mutta pitkän "saahaamisen" jälkeen se lähti kuitenkin käyntiin. Ja, ei muuta, kuin vaihde "silmään" ja menoksi, minähän en turhasta säikähdä.

Pääsinhän sentään arviolta sata metriä, kun uusin rattoisan kokemuksen, mutta tällä kertaa oikein vauhdin kanssa. Siinä valussa jäätä pitkin selälläni ajattelin "Ei tästä mitään tuu, mää lähen kotio". Ja taas sama s...tanen ruljanssi. Kului taasen viitiseentoista minuuttia ja istuin pyörän selässä, jopa niin, että renkaat olivat alaspäin.

Kaislikon lähetessä etsin turhaan jarrupoljinta, sillä pyöräni ei enään omistanut sellaista. Ei muuta kuin pyörä ympäri (nyt kuitenkin pystysuunnassa) ja jarrua hakemaan. Viimein se löytyi jäähän painuneesta viitisen senttiä syvästä vaosta. Ja sitten suorinta tietä kotio.

Vauriota tutkitaan

Kotona pyörä talliin ja vasta siellä tutki- maan, tuliko suurempia vaurioita ja tulihan niitä, oikealta kyljeltä puuttui pala katteesta. Enää en kehdannut lähteä pyörällä osia hakemaan ja jalankaan ei kiinnostanut ruvetta talsiin yli kahta kilometriä, sitten muistin, että onhan meillä toinenkin Honda, sillä minua ei tuntisi kukaan.

Kävin vielä varmuuden vuoksi vaihtamassa sisällä vaatteita ja sitten pikkusiskon Honda Monkeyllä muovinpalasia hakemaan.

Jäällä sain apurin, noin kymmenvuotiaan pojan luistimilla, joka tarjosi apuaan. Siellä me sitten yhdessä kontattiin jäällä, mutta tuloksetta, muovia ei löytynyt. Liekö joku muovin kipeä tarvinnut.

Tuloksena tästä reissusta tein diagnoosin "Ei ole Vähväristä jäätatapyöräksi, liian painava vietävä". Mutta lohdutukseksi kaikille, se katkennut jarrupolkimen akseli ei maksanut hajottamalla kuin kolmekymmentä

markkaa ja muoviakin sain ilmaiseksi sen verran, että saa talvi-iltoina harrastaa muovihitsausta.

Rattoisia talviajeluja kaikille ja riemukasta kesän odotusta.

Pete K-K

PS. Ensikertaa silmälläpitäen ajattelin hankkia jääkiekkoilijan täydellisen varustusatsin ja laskuvarjon.



METZELER

RENGASKULJETTAJILLE, JOIDEN
VAATIMUSTASO ON KORKEALLA.

15 % alennus MP69-jäsenille
renkaista ja varusteista
(varaosista sopimuksen mukaan).

MOTOTRIP KY

Lautamiehentie 1
02770 ESPOO
Puh. 90 - 859 6525

KERHOETU

MP69:n jäsenille

ALENNUS bensiinistä 8 p/l
dieselistä 7 p/l

... SHELLISTÄ!

Alennukset ovat voimassa toistaiseksi ja ne otetaan huomioon ostohetkellä Shell-huoltamoilla (Suomessa) voimassa olevista myyntihinnoista luottokorttilaskutuksen yhteydessä.

Jos Sinulla ei vielä ole Euroshell-korttia, täytä hakemus huoltamolla, laita oikeaan yläkulmaan koodi 5031 ja liitä hakemuksen mukaan valokopio jäsenkortistasi.

Jos Sinulla on jo kortti, lähetä valokopio jäsenkortistasi sekä Euroshell-kortistasi Shelliin.

Lisätietoja: SHELL INFO CENTER, puh. 9800-2424.



69 SHOP

College	110
T-paita	55
Lippis	25
Matkapussi	45
Motoristi-kansio	30
Kangasmerkki	15
Iso tarra	5
Pieni tarra	3
Postikortti	3
Vuosilaatta (Kontio ja Talviralli)	10
Peruslaatta (Kontio ja Talviralli)	40
Pyörämerkki (etukäteismaksu)	110
Kerhopyyhe	65
Juhlatauoppi (etukäteismaksu)	180
Hopeamerkki	50
Pikeetakki	150
Solmio	30

TULE, TUTUSTU, OSTA!

69 SHOP Mototrip

Lautamiehentie 1

02770 ESPOO

SOITA, KYSELE, TILAA!

Arto 90 - 859 6525 tai 296 3232



Kaikki tiet vievät ... Gotlannissa kaikki tiet vievät Romaan.

Moottoripyörällä Gotlannin saarella

Viime kesänä kuuluin niiden onnellisten opiskelijoiden joukkoon, joilla oli kesätyötä. Työssä olin entisessä työpaikassani matkatoimistossa. Työni Matkapojat Oy:ssä oli Visby -charterlähttöjen järjestely: varailin, peruutin ja järjestelin busseja, ym. Kaikenkaikkiaan Matkapojat oli ostanut viisi Viking Linen m/s Isabellan lähtöä Visbyhyn. Viimeisellä noista lähdöistä (15.-17.08.1993) olin itse mukana sekä työ- että lomamatkailijana.

Viime kesä oli siitäkin mielestä onnen aikaa, että omistin ensimmäistä kesää moot-

toripyörän, tuon ihanan pienen ja pippurisen Yamaha TZR-250:n. Niinpä sitten otin retkelle mukaan Tezarini, Antin, Vähvärin, Paulan ja Mansikin.

Matkaan lähdimme Hulipaskylältä Road Runnerin jälkimainingeista, sopivasti siinä vaiheessa kun olisi pitänyt tarttua harjan varteen. Lähes koko matkan ajan Katajanokalle satoi lähinnä kaatamalla. Paula liukasteli Avoneillaan ja minä ajoin vain muuten kieli keskellä suuta, ei ollut tuolloin oikein kokemusta tosi liukkaista keleistä. Katajanokalla joukkoomme liittyi myös Jouni, joka



Huoahdustauolla nautimme kalliomaisemista.

lähti matkaan bussilla. Henkilökohtaisesti menomatkanani kului lähinnä työasioissa, muiden kokiessa makuelämyksiä Isabellan pubissa. Arvosteluraatiin minäkin liityin matkan edetessä.

Perillä

Saapuessamme Gotlannin rannikolle availimme silmiämme ihanan avarassa hyttisämme. Oli Antin syntymäpäivä (n vuotta), ja lahjaksi hän sai matkan oikein luksusluokan hyttissä ruusun ja kuohuviinin kera. Aamiaista nautiskelimme buffet-ravintolan rauhassa. Visbyhyn kun tultiin vasta 10.30, niin kaikki virkut ja kiireiset olivat jo käyneet syömässä siinä vaiheessa kun me vasta heräilimme. Olimme suunnitelleet poistuvamme laivasta kärkipäässä välttääksemme

ruuhkia suhteellisen ahtaalla parkkipaikalalla. Ylläri, ylläri: nopeina hämäläisinä tässä hieman epäonnistuimme, mutta emme kuitenkaan pahimpaan ruuhkaan joutuneet.

Ensimmäisenä etappina oli Visbyn vanha kaupunki, matkaa satamasta noin 600 metriä. Vanhimmat rakennukset keskustassa ovat 1700-luvulta. Keskusta on pieni ja ahdas, moottoriajoneuvoilla on teoriassa ajo kielletty. Meitä ei sitten oikein kiehtonut ajatus kuljeskella helteisessä kaupungissa ajovehkeet päällä, muiden turistien seassa. Tämä olikin kyllä hyvä vaihtoehto. Sillääikaa kun muut olivat kiertoajeluillaan, me kolusimme kauppoja ja toreja. Ostoslista oli pitkä mutta yksitoinen: kahdeksan Lassi ja Leevi -paitaa. Kesällä Visbyssä myytiin paljon noita paitoja, omiin silmiin ei ainakaan kotikonnuilla niitä osunut. Pitihän niitä sitten Tonille ja kumppaneille tuoda. Ruusuja emme



Etelä-Gotlanti muistutti lähinnä tv-sarjaa Kaikenkarvaiset ystäväni.

enää montaa nähneet. Visbyhän on tunnettu kauniista ruusukujistaan. Paras kukinta-aika oli jo ohi, vaikka kukkien pitäisi kestää peräti marraskuuhun asti.

Maalaismaisemaa

Visbyn jälkeen arvoimme lähtisimmekö mihin ilmansuuntaan, ja valitsimme etelän. Niin lähdimme tuosta liikenneympyröiden luvastusta kaupungista rannikkoa pitkin etelään. Maisema muuttui uskomattoman paljon matkan varrella.

Matkaa Gotlannin eteläisempään kärkeen ei ole kuin noin 70 km. Muutenkin Gotlannin saari on juuri sopivan kokoinen, kun on aikaa ajella vain muutama tunti. Saari on nimittäin noin 125 km pitkä ja 55 km leveä tietolähteestä riippuen.

Visbyn ympäristö oli tasaista, aika ruotsalaisen näköistä maastoa. Etelä-Gotlanti muistutti lähinnä tv-sarjaa Kaikenkarvaiset ystäväni kivikkoineen ja kumpuilevine maastoineen. Matkalla näimme paljon tuulimyllyjä, olkikattoisia rakennuksia, kiviaitoja, ym. kaunista. Tie kulki lähes koko ajan rannikkoa pitkin, joten merimaisemasta saimme todella nautiskella. Mitä etelämäksi matkamme kulki sitä enemmän Anttikin alkoi tiestä pitää. Tie oli hyväkuntoista ja lopulta alkoi mutkiakin löytyä ihan tiuhaan tahtiin. Asfalttia riitti perille asti.

Päivä ei ollut kovin aurinkoinen, mutta sitäkin helteisempi. Eteläkärjessä pysähdyimme juomaan noin sadannen kerran. Huoahdustauolla nautiskelimme kallioista ja kauনিista maisemasta ja ennen kaikkea keltasesta Fantasta. Kun olimme saaneet tölkkimme auki huomasimme olevamme varsin suosit-

tuja, tuntui että ympärillämme kuhisi tuhan-sittain ampiaisia. Ne tunkivat itsensä jopa limsatölkkeihin sisälle. Ilma oli täynnä kirkumista ja huitomista. Sillähän ne ampiaiset juuri kaikkoaa...

Paluumatkalle lähdimme sisämaan reittiä pitkin, pitihän sitä käydä Romakin katsomassa. Maisema oli suht' samanlaista kuin rannikolla. Laivaan ajoimme suorastaan ajoissa, jo 15 minuuttia ennen laivan lähtöä. Paluumatka sujui totuttuun tapaan laivan palveluita hyväksi käyttäen. Kotimatka Hel-

singistä ajettiin kaatosateessa vanhalla ruttiinilla.

Tulevana kesänä Matkapojat Oy järjestää taas Visbyn matkoja, ensimmäinen lähtee 22.05.94. Voin kyllä todella suositella tuota pikku retkeä. Mopon mukaan otto ei paljoa maksa, suurinpiirtein 100 mk, ja ajella ehtii kuitenkin aika paljon muutaman tunnin aikana.

Näkemisiin siis ensi kesänä Visbyssä, siellä minäkin taas seilaan.

Hurja-Hanna

HeMMot TOIMII

Muistathan kerhoillat!

Pääkaupunkiseudun alajaos, HeMMot, kokoontuu säännöllisesti jokaisen kuukauden viimeisenä maanantaina Kisahallille Liikennetoimintakeskuksen tiloihin (MP-koulu). Osoitehan on Paavo Nurmenkuja 1 ja aika klo 18.00 lähtien.

Kerhoillat ovat:

28.2.1994 klo 18.00

28.3.1994 klo 18.00

25.4.1994 klo 18.00

30.5.1994 klo 18.00

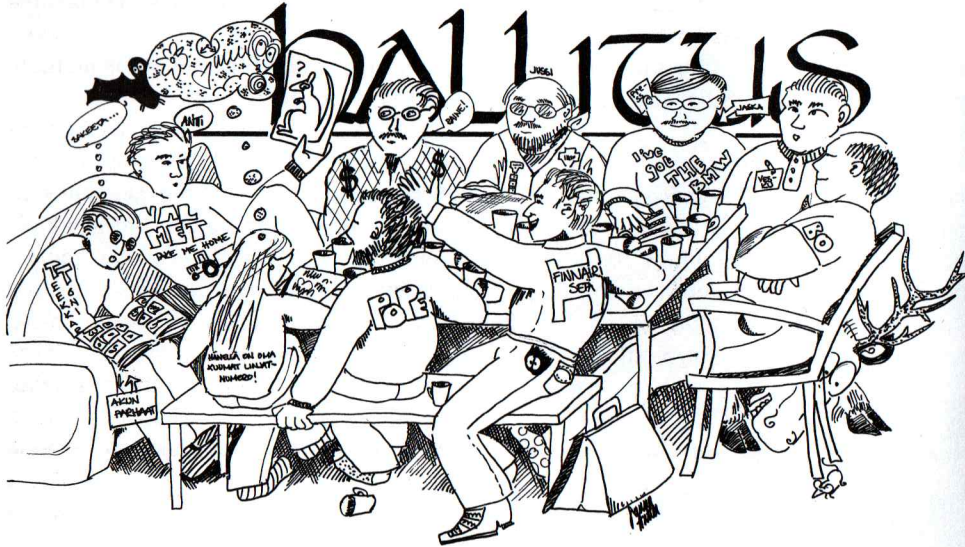
Ohjelmasta tarkemmat tiedot seuraavassa Motoristissa ja HeMMo-Infos-sa (lähetetään HeMMoiksi ilmoittautuneille).

Tervetuloa uudet ja vanhat MP69-läiset hemmoilijat!

Terveisin

Taina

PS. Tulossa keväällä myös perinteinen verenluovutus, Hemmo-EAK ja mahdollisesti motoristin EA-kurssi...lisää tietoa myöhemmin!



Hallituksen kokous 27.11-93 Helsinki

Kerhon hallitus kokoontui lauantai-ilta-päiväksi Nyqvisteille, jossa ruodittiin kerhon suurempia ja pienempiä asioita.

Paikalle olivat saapuneet kaikki muut paitsi Jussi, jolle oli kyseisenä viikonloppuna annettu niin paljon ajoja ettei niiden sekaan enää hallituksen kokous mahtunut. Myöskään Vesa ei päässyt tulemaan ja syynä jälleen liialliset työkiireet.

Kuten varmaan olette huomanneet, niin puhelinalalla on nykyisin olemassa jonkinlaista kilpailua, joten päätimme hieman säästää kerhon rahoja ja alentaa puhelinkulukorvauksiamme. Uudet korvauserusteet ovat seuraavat.

Paikallispuhelut	0,42 mk/min
Kaukopuhelut	1,00 mk/min

Ulkomaanpuhelut erillisen selvityksen perusteella.

Tulevan kauden koulutustilanne näyttää melkoisen hyvältä sillä pystymme järjestämään ainakin kaksi omaa moottoripyöräilijöiden koulutustilaisuutta, molemmat kurssit pidetään toukokuun aikana.

Perinteinen Motoristi survival järjestetään Hallissa 14-15.5 -94, sekä jo kerran kokeiltu ja nyt laajeneva Hemmo-EAK järjestetään 7-8.5-94, paikkana Nummelan lentokenttä tai mikäli saamme rahoituksen järjestymään niin menemme Vantaalla sijaitsevalle uudelle ajoharjoitteluradalle.

Mootoripyöriä esitellään edelleen Suomen talvessa, eli MP-94 näyttely järjestetään jälleen Messukeskuksessa. Osallistumme

näyttelyyn josta saamme noin 25 neliön osaston, Hannu vastaa osaston toiminnasta ja Hemmokuoro säästää.

Kerhollemme on ilmeisesti vanhin yhtäjaksoisesti ilmestynyt moottoripyöräalan harrastelehti, lehtihän täyttää tänä vuonna 25 vuotta. Lehden tarkoitus on palvella jäsenistöämme kaikissa kerhon toimintaan ja moottoripyöräilyyn liittyvissä asioissa.

Antin ja Tonin yhteisestä ehdotuksesta, päätimme tutkia mahdollisuuksia saada lehdellemme palkattu toimittaja jolloin varmasti lehden tarkoitusperä tulisi paremmin hyödynnettyksi.

Palkattu toimittaja tulisi näillä näkymin toimimaan osa-aikaisena ja edelleen hänen tulisi kuulua valtion työllistämistuen piiriin, tällöin toimittajasta ei pitäisi aiheutua talousteemme ylipääsemätöntä rasitusta.

Talviralli järjestetään eteläisessä Suomessa, järjestäjinä toimii Hemmot, Raine Honkasen toimiessa yhteyshenkilönä.

Iloisen Motoristin Kirkkopyhä järjestään Muuramessa. Tapahtumaa järjestelivät Sari Nevanpää ja Jukka Muilu.

Kerhomme on ostanut jäsenrekisterin ylläpidon vuonna -93 INVIS Oy:ltä. Rekisterin ylläpitoon tarvittavan kirjallisen aineiston on kerännyt erillinen jäsenkirjuri, jonka käsien kautta kaikki uudet jäsenpaperit, sekä osoitteenmuutokset ovat kulkeneet. Systemi on kuitenkin osoittautunut toimivansa hyvinkin kankeasti. Asiantilan ja ennenkaikkea toiminnan nopeutamiseksi päätimme muuttaa rekisterin ylläpitotoiminnan teettäväksi lähes kokonaan kaupallisella yrityksellä.

Jäsenasioiden hoidon toimintamalli on on seuraavanlainen.

Maksaessaan kerhon pankkitilille jäsenmaksunsa on uuden jäsenen huolehdittava siitä, että jäsenmaksulomakkeessa oleva tie-

donanto-osuus tulee huolellisesti täytettyä ja, että tiedonanto kirjoitetaan myös pankissa koneelle, näin varmistetaan osoitetietojen siirtyminen rekisteriimme.

Tiedot siis siirtyvät suoraan pankista rekisterin ylläpitäjälle. Maksunsa suoritettuun uudesta jäsenestä tulee niinsanottu kannattajajäsen joka saa kerholta jäsenpaketin ja tietenkin hienon lehtemme heti seuraavasta numerosta alkaen.

Jäsenpaketin mukana hänelle lähetetään varsinainen liittymiskaavake jossa uusi jäsen omalla allekirjoituksellaan ilmoittaa luke-neensa kerhon säännöt sekä sitoutuu noudattamaan niitä. Palauttamalla tämän paperin uudesta jäsenestä tulee varsinainen jäsen, jolla on kerhomme säännöissä mainitut oikeudet ja velvollisuudet.

Jo kerhomme jäseninä olevien osoitteenmuutokset tulee hoitaa Motoristissa olevalla osoitteenmuutuskortilla, joka lähetetään suoraan rekisterin ylläpitäjälle.

Jo syksyllä pidetystä NMR-kokouksesta ei vielä ole saatu virallista pöytäkirjaa joten raporttia kokouksesta ei myöskään saatu tähän kokoukseen.

EMU:n nimi vaihtunut, uusi lyhenne on EMA, organisaation toimintaa käsitellään toisaalla tässä lehdessä, joten lukekaapa ystävät lehti tarkaan niin pysytte ajantasalla.

Ansoitunut kerhotavaramyyjämme Arto ei vielä ole saanut toiminnalleen jatkaa, kiinnostuneet ottakaa yhteyttä.

MP-lehden asiamiestoiminta loppuu koska lehden ilmestyminen loppuu.

Tällä kertaa kokouksemme oli kulujen osalta hyvinkin pieni sillä matkakorvauksia maksetaan vain Antille 380 km edestä.

Antti päätti kokouksen klo 17.30.

IVM-symposiumi moottoripyöräilijän suojavarusteista

24.11. Münchenissä

Moottoripyöräilijän suojavarustus on kuuma peruna kaikille moottoripyöräilyyn liittyville osapuolille käyttäjistä valmistajiin. Tiedotusta alan suomalaisissa lehdissä on ollut vähän ja sekin pääasiassa huhupuheita. Edes CEN-standarditoimikunnan Suomen edustaja (Matti Koivurova, Liikenneturva) ei ole vaivautunut kertomaan motoristikan san suurille riveille, mistä oikeastaan on kysymys, vaikka hänet on viime kesänä jopa kansankäräjille asian johdosta haastettu.

Oma kiinnostukseni asiaa kohtaan alkoi, kun tein viime kesänä tutkimuksen erilaisen materiaalien iskusuojausominaisuuksista. Tällöin sain myös luettavakseni standardia valmistelevan toimikunnan sepustuksia, jotka olivat vielä kaukana valmiista tekstistä. Toimikunta oli edennyt hitaasti, koska sen jäsenet eivät olleet yksimielisiä tulevan standardin sisällöstä ja vaatimuksista. Kaikki ajoivat vain omia näkemyksiään.

IVM-Symposiumi

Toimikunnan viivyttelyistä johtuen saksalainen IVM (Industrie-Verband Motorrad Deutschland) ja kansainvälinen moottoripyörävalmistajien liitto IMMA (International Motorcycle Manufacturers Association) myös huolestuivat tilanteesta.

Standardia pitäisi noudattaa jo kesäkuusena 1995 eikä sen sisällöstä ollut vielä mitään varmuutta - epäiltiin jopa, ettei standardi

edes valmistuisi siihen mennessä. Siksi Dr. Hubert Koch (IVM) kokosi moottoripyörä- ja varusteteollisuuden 24.11.93 Symposiumin, johon Rukan ystävällisellä avustuksella minäkin sain tilaisuuden osallistua.

Taustaa

Symposiumissa Dr. Nicolas Rogers (IMMA) kertoi, että EY:n ministerineuvosto keksi 1989 direktiivin henkilökohtaisista suojavarusteista. Direktiivi on tarkoitettu pääasiassa teollisuudessa käytettävälle suojaimille, mutta siinä on myös oma ryhmä (CENTC162/WG9) moottoripyöräilijän varusteille. Koska EU:n Komissio on määrännyt direktiiviä koskevat standardit pakollisiksi, ajovarustestandardia ei voida välttää. Sen kanssa tulee elää - niin valmistajien kuin käyttäjienkin.

Yhteistä valmistajille ja käyttäjille on pelko, että ajopuvun käyttö määrätään lailla pakolliseksi. Dr. Rogers uskoo, että mitä tiukemmat vaatimukset ajovarustestandardissa on, sitä vaikeampi on määrätä käyttöpakkoa. Tällöin vain parhaat varusteet saisivat hyväksynnän, eivätkä päättäjät voisi olettaa jokaisen kaksipyöräisellä liikkuvan pystyvän hankkimaan sellaisia. Jos standardin vaatimukset ovat niin alhaalla, että kaikki moottoripyöräkaupan hyllyllä olevat varusteet saavat hyväksynnän, päättäjien on helpo määrätä niiden käyttö myös pakolliseksi.

EEC-direktiivi 89/686/EEC

Direktiivin tarkoitus on harmonisoida EU:n jäsenmaiden säännökset, poistaa kaupan esteitä, taata vapaa liikkuminen ja standardisoida laatutaso EU:n alueella henkilökohtaisten suojavarusteiden osalta.

Direktiivi 86/686/EEC määrittelee ehdot suojavarusteiden markkinoinnille EU:ssa sekä vaatimukset, jotka suojavarusteen on täytettävä varmistaakseen käyttäjänsä turvallisuuden. Direktiivin neljännen artiklan mukaan jäsenvaltiot eivät saa estää tai rajoittaa direktiivin mukaisen CE-merkillä varustetun suojavarusteen markkinointia.

Suojavarusteet on jaoteltu direktiivissä kolmeen luokkaan. Ensimmäinen luokka on yksinkertaisia suunnittelua olevat varusteet kuten puutarhakäsineet, sormustimet, työesiliinat ja -pähineet. Kolmas luokka on monimutkaisista suunnittelua vaativat varusteet kuten hengityssuojaimet myrkyllisille kaasuille ja suojaimet erittäin korkeita jännitteitä vastaan. Moottoripyöräilijän suojakypäri kuuluu tähän luokkaan. Toinen luokka on edellisten väliltä. Esimerkkejä toisesta luokasta ovat metsurien suojahousut, huomiota herättävät työasut sekä ne paljon puhutut moottoripyöräilijän suojavaatteet.

Direktiivissä on määritelty kaikille suojavarusteille yleiset vaatimukset, joita ovat

- suunnitteluperiaatteet
- käytön vaarattomuus
- mukavuus ja tehokkuus
- valmistajan ohjeet.

Nämä yleisvaatimukset tarkoittavat, että varusteen suojaavuus on oltava mahdollisimman hyvä, mutta sen tulee kuitenkin olla mukava käyttää eikä se saa aiheuttaa käyttäjälleen terveysriskiä. Yleisten vaatimusten lisäksi on paljon erityisvaatimuksia kuten suojaus mekaanisilta iskuilta, säteilysuojaus, sukelluslaitteiden turvavarusteet, jne. Kaikki nämä erityisvaatimukset on määritelty erillisillä standardeilla.

Direktiivi 89/686/EEC on ollut voimassa kesäkuusta -92. Siihen on kuitenkin tehty muutospäätökset, jotka viivästyttävät direktiivin voimaantumista kesäkuuhun -95 niiden suojavarusteiden osalta, joilla ei vielä ole harmonisoitua standardia.

Teollisuuden huoli

Tietämättömyys on suurten eurooppalaisten ajovarustevalmistajien ongelma. He ovat huolissaan siitä, mitä tehdä kaikilla vanhoilla varusteilla, jotka ovat vielä tuotannossa ja kaupan hyllyillä, jos vaatimukset yht'äkkiä muuttuvat.

Dr. Kochin mukaan ainoa ratkaisu on, että teollisuus tekee oman standardinsa, koska CEN:in komitea ei saa sitä tehtyä. Tähän ratkaisuun symposiumin osallistujat lopuksi päätyivätkin ja perustivat työryhmän suunnittelemaan omaa standardia. Eurooppalaisia ajovarustemarkkinoita viime vuosina valloittanut Rukka oli ainoa valmistaja, joka ei lähtenyt tähän työryhmään mukaan. "Standardin teko on CEN:in komitean hommia. Rukka kyllä pystyy noudattamaan millaista standardia hyvänsä RVP-systeeminsä avulla" olivat osastopäällikkö Antti Valtakarinen terveiset työryhmälle.

Tulevaisuus

Teollisuuden huolestuminen on näyttänyt tuottavan tulosta, sillä viimeisien huhujen mukaan CEN-komitea on saanut myös vauhtia työhönsä ja standardi valmistunee vielä keväällä lausuntokierrokselle.

Näyttää siltä, että mitä hyvänsä tulevaisuudessa teemme tai harrastamme, tulemme näkemään CE-standardimerkkejä kaikkialla.

Antti Korteesuo

Mielipidepalsta ?!

Kaatopaikan kasvatti tässä vastaapi Otto von Siipirattaa alias Kari Saalastin Rottajuttuun (Motoristi 5/93)

Hast Tu noh tie Ratte -Ropleme? - Never mint - Bappa / MMP jelpar!

*Kirjoitan nyt Otto v. Siipirattaalle,
kunnan motoristiveli Alpak-kaalle
ciitosrunon jutustasi oivasta
tuosta Rottarallyn alamäestä loivasta.
Sulle siis (ja muillekin!), weli Kari-kulta!
(joskaan "kullittelu" ei nyt ota tulta?)*

+++

*Uljasta, kun weli Otto-Kari näin
jutullaan uittaa Rottaa eteenpäin!
- Alueemme siis oli tosi riittävä
siitä Karin kuva + sana ciittävä.*

+++

*Tuostapa mieleen vielä Oton valitusjutut:
Rotan kipsasta muka puuttui "kumipuvut"!
Olihan niitä siellä pimein pilvin!...
Liekö kulkenut Otto sammunein silmin?
Toivoi weli-Kari mustaa väriä,
vaan onko värillä "siellä" mitään väliä?*

+++

*Vaan: Rotan -kävijät ne kyllä tietävät:
tuhat pyörää... kaikki varmaan sietävät
jopa Rotassa joskus pientä jonotusta,
eihän olutteltassa tartte juoda kutunmaitoa.*

+++

*Ensi Rotassa (29 - 31 / 7) ei tarvii kumipuvuista hillua,
eihän siellä kaikki voi saada piirakkaa!*

+++

*Eipä ihme, jos nyt ei runosuoni pulppua:
Lintulaudalla on monta punatulkku,
- talvi se on meille yhtä mulperoa!*

**Väsäili Rotan paskamajuri
Pappa von MMP
alias
Seppo L. epäriimitelijä.**

PS. Rotan -93 tuotto oli mm. n. 270 kg sontaa. Kiitokset kaikille lannoitteen lahjoittajille

Pari kysymystä hallitukselle...

Lueskelin tässä marraskuun alkupäivinä muutamia tuoreimpia ulkolaisia prätäkälehtiä (Awol, Biker, Cycle Word, Easyriders, Rider) ja lähes kaikissa niistä tavalla tai toisella käsiteltiin Eurooppaan tulossa olevia moottoripyörien tehorajoituksia, virittämisen estämistä, ja erittäin tiukkoja melunormeja. Amerikkalaisissa julkaisuissa verrattiin Euroopan tilannetta siihen taisteluun, jota jenkit käyvät kypäräpakkoa vastaan.

MP 69:n hallitus on kehuskellut kansainvälisillä suhteillaan. Vaan eipä ole näistä edellämaituista asioista kovin hyvin selvillä, vai onko? Ainakaan jäsenille ei tietoa ole tullut.

Motoristi -lehdessä on kyllä kerrottu jostain "EMU" -nimisestä eurooppalaisesta järjestöstä, johon MP 69 Suomen edustajana kuuluu. Ulkolaisissa lehdissä ei tämännimisestä järjestöstä hakemallakaan löydy mitään mainintaa, sensijaan kyllä selviää mitä ovat ICOM (International Coalition of Motorcyclists), FEM (Federation of European Motorcyclists), EBA (European Biker Association), MAG (Motorcycle Action Group) sekä eräät muut kansainväliset järjestöt ja yhteenliittymät.

Kysynkin nyt MP 69:n hallitukselta:

1. Mitä noista alussa mainituista rajoituksista yms. on hallituksen tiedossa?
2. Mikä on "EMU:n" rooli, ottaen huomioon muut toiminnassa olevat kansainväliset järjestöt ja toimintaryhmät?

Vastausta mielenkiinnolla odottaen

Kekku

Jäsenno 1716

Hyvä Kekku,

Myös hallitus lukee sekä koti- että ulkomaisia moottoripyörälehtiä. Osallistuupa välillä niiden toimittamiseenkin. Myönnettäköön tosin, että ainakin allekirjoittaneelta on luettelemiesi, mm. Awolin, Bikerin ja Easyridersin selaaminen jäänyt hiukan vähemmälle. Jotkut niistä kun on pakattu muoviin, enkä rohkene moisia julkaisuja Akateemisen kassalle kantaa. Katsotaanpa sitten, mitä oheistamissasi lehtileikkeissä sanotaan.

MAG:n mainos vertailee tehtaan ilmoittamia, kuristamattomien pyörien tunnetusti optimistisia teholumemia jarrupenkissä mitattuihin hiljaisten pyörien takapyörätehoihin. Toki äänenvaimennus ottaa veronsa, mutta tällä tavoin tehty vertailu ei ole totuudenmukaisesti tulkittavissa. Samainen juttu päättyy lausahdukseen: "we're not taking this sort of shit any longer."

MAG:n tiedotusvastaavan Awolissa julkaisema artikkeli on asiantunteva. Kuitenkin hän heti alussa sortuu kuittamaan mielipiteenään turvavarusteiden hyödystä: "none of these will stop us being Volvoed." Pitäisikö uskoa, että MAG:n jäsenet joutuvat onnettomuuksiin ainoastaan ilman omaa syytään? John Terry kantaa suurta huolta myös heijastinmateriaalien kuulumisesta ajovarustestandardiin. Hänen saamansa tieto on vanhentunutta, sillä kaikki muut osa-alueet, mm. heijastimet ja kulumisensietokyky on pudotettu standardista pois.

Amerikkalaiseen lehteen, ilmeisesti Cycle Worldiin, FEM:n toimittamassa materiaalissa kerrotaan EU:n parlamentin äänestyksestä näin: "the European Parliament voted overwhelmingly against a 74 kilowatt bhp limit". Tosiasiassa tuo äänestys voitettiin kahden äänen marginaalilla. EMA:n puheenjohtaja kertoi juuri, että tehorajoitukset ovat tulossa toista reittiä takaisin käsittelyyn. Kilpa ei siis ole vielä ohi. Melurajoitusten uudeksi rajaksi esitetyn 80 dB(A):n äänenpainetason havaitsemiseksi kirjoittaja esittää tarvittavan moottorin kylkeen painetun stetoskoopin. Populismi on huomionherättämiskeino sinänsä, mutta kauanko sen varassa voidaan edetä?

Seuraavassa USA:ssa julkaistussa artikkelissa MAG:n Ison-Britannian edustaja Allen Burton kertoo yhteisönsä yhä vastustavan kypäräpakkoa ja sanoo nuoremmistaan: "many of the new generation of bikers have grown up believing the bullshit about safety". Olen kyllä hyvin tietoinen kypärän käyttämättömyyttä puolustavista argumenteista ja varsin eri mieltä lähes jokaisesta. MAG:n toimintatapoja kirjoittaja kuvaa näin: "We've been known to kick ass. Once we chained up the entrance doors to the Department of Transport." Rohkenen epäillä, että ministeriöstä ei kovin montaa uutta ystävää tuolla konstilla löydy.

Nämä lainaukset kertovat oleellisen siitä, miksi MP69:llä ei ole yhteistyötä MAG:n, FEM:n, ICOM:n tai EBA:n kanssa. Linjaamme ei kuulu alatyylin ilmausten viljeleminen mainok-sissamme eikä toiminnastamme kertovissa artikkeleissa. Hallitus ei myöskään usko mielen-osoitusten tai virkamiesten jokapäiväisen elämän suoranaisten vaikeuttamisen ajavan asi-amme. Emme tahdo kuohuttaa viranomaisten emmekä motoristien mieliä tunteisiinvetoa-via yleistyksiä käyttämällä. Luotamme tosiasioihin pohjautuvan valistuksen ja tiedottamisen voimaan myös lainsäätäjien kanssa kommunikoidessa.

Mitä tulee EMA:n harjoittamaan julkisuuteen lienee varsin luonnollista, että uusi organisaatio ei saa palstatilaa täysin eri asioihin keskittyvistä "biker"-julkaisuista. Sen sijaan Euroopan varmasti luetuin alan lehti, Motorrad, on huomioinut meidät. Näin on tapahtunut myös Skandinaviassa ja Englannissa. Ja vastauksina kysymyksiisi:

Hallitus on tietoinen ja EMA:n ansiosta ajanhermolla tehoa-, melua- ja virittämistä estävistä suunnitelmista EU:n piirissä. Tuo virittäminen muuten on vain osa "anti-tampering" -direktiiviä, joka toteutuessaan kieltäisi lähes kaikki muutkin muutostyöt.

EMA:n viralliset suhteet mainitsemiisi ryhmittymiin ovat olemattomat. Yksityisellä tasolla yhteyksiä toki pidetään, mutta sen syvällisempään kanssakäymiseen ei mm. edellämäinituista syistä ole nähty tarvetta. EMA on solminut toimivat suhteet kansainvälisen FIM:n kanssa ryhtymällä sen liitännäisjäseneksi. Tällä tavoin MP69:n jäsenetkin pääsevät osallistumaan myös FIM:n tarjoamiin etuuksiin. Poliittisella kentällä EMA tukee ja osallistuu FIM-Europen EU:in suuntaamiin toimiin. Sitä minkälaisen roolin kantajana nuo muut organisaatio-ot EMA:n näkevät en osaa sanoa. Sinun on kysyttävä heiltä itseltään.

Ennenkuin kaivat sotakirveesi nahkatakin taskusta muistutan kuitenkin, että olemme kaikki suurinpiirtein samalla asialla, toimintatavat vain tuntuvat olevan eri linjoilla. Maailmaan, jopa Eurooppaan ja Suomeenkin mahtuu monia motoristien eturyhmiä näykkimään usein kasvottomien byrokraattien puvun liepeitä.

Toni Korppi
MP69:n hallitus

Huomasitko jäsenmaksulapun?

Meinasi 15 -vuoden MP-69 jäsenyys katketa, kun en meinannut huomata kirjekuoreessa Motoristin mukana ollutta jäsenmaksulappua vuodelle -94. Onkohan moni heittänyt se epähuomiossa roskakoriin.

Nimimerkki Roskakorista jäsenmaksun huomannut

PS. Onko aihetta huolestumiseen?

Vast: Ei kuitenkaan ole syytä suurempaan huoleen, kyllä se kerhon jäsenyys päättyy vasta vuosikokouksen nuijankopautukseen ja hyvissä ajoin, joskus maaliskuun huhtikuulla saavat ne jäsenet jotka eivät ole ajoissa jäsenmaksujaan maksaneet uuden ja vihoviimeisen mahdollisuuden suorittaa tämä välttämätön paha eli luopua 70 markasta Suomen valuuttaa.

Kerholle avataan uusi postilokero 1.3.1994 alkaen

Uusi virallinen osoitteemme on
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.
PL 69
00691 HELSINKI

Postilokero tyhjenetään kerran viikossa.

Postilokero-osoitetta voit käyttää esimerkiksi silloin jos sinulla on ideoita ja ajatuksia kerhon kehittämiseksi tai haluat muuten vain ottaa kantaa kerhon toimintaan, etkä ole varma kehen ottaisit asiassasi yhteyttä. Kaikki postilokeroon tuleva aineisto kulkee kerhon sihteerin kautta niille, joita asia koskee tai mikäli asia tai aihe on sellainen, että se vaatii hallituksen käsittelyä sihteerin pyrkien valmistelemaan asiaa ennen kokousta.

Tässä esimerkkiluettelo asioista joita voisi aivan hyvin lähetellä kerhon postilokeroon.

Osoitteita kerhoista, jolloin voisimme esimerkiksi lähettää tietoa kerhomme tapahtumista.

Tietoja tapahtumista, tiedot voisimme julkaista mahdollisuuksien mukaan kerholehdessä.

Voit myös ilmottautua halukkaaksi järjestämään jonkin kerhomme tilaisuuden. Voit myös tietenkin valittaa, haukkua ja kehua.

tietenkin voit myös edelleen ottaa suoraan yhteyttä hallituksen jäseniin ja toimihenkilöihin. Osoitteet ja puhelinnumerot löytyvät lehden ensiaukeamalta.

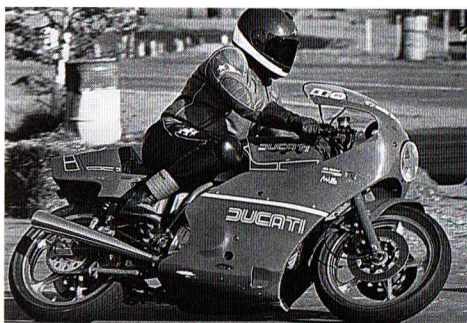
Postilokeroterveisin sihteerikkö POPE.

Siis MP69 PL 69 00691 HELSINKI

Korkeilla kierroksilla...

Voi perkele

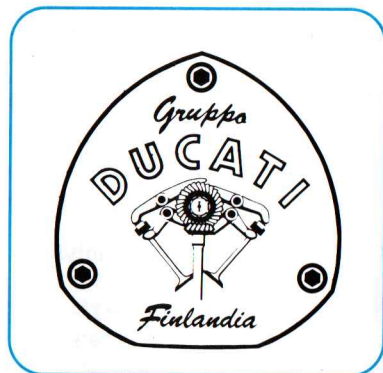
... sentään. Puhelimet ovat soineet, valokopiokoneet raksuttaneet ja puheita pidetty. Mielestäni kohtalaisesti onnistunut juttu pitikin sisällään jotain, jota en kirjoittaessani tiennyt. Perusteellisesti asioista tietämättömänä kun voi raaputella mitä korva kuulee ja ymmärrys luulee kuulevansa. Kirjottamatta juttua kokonaan uudestaan, korjattakoon kaikkien lehden lukijoiden tiettäväksi seuraavaa:



Lasse Tommola, MHR Mille
Aukeaman kuvat: Markku Saari



Petri Mäkijärvi, 350 Mark 3 Desmo



Juhannuksena tapahtunut ajelu ei ole SVKMK:n perinteinen tapahtuma, vaan oli, oikaistun tiedon perusteella, sen ensimmäinen.

SVKMK ry tai jutussa mainitut henkilöt eivät ole tietentahtoen halunneet ottaa PERINTEISEN tapahtuman "järjestelyvastuuta" itselleen, vaikka joku sellaisen käsityksen jutun perusteella saisi. Teksti on allekirjoittaneen omaa tuotosta.

Se Perinteinen, järjestyksessään 8. Juhannusajelu järjestettiin samanaikaisesti Jurvan moottoriradalla (Botniaring).

Jo kuusi kertaa KeMoRa:ssa ja nyt kaksi kertaa Jurvassa järjestetty tapahtuma on alunperin ollut Italialaispyörätapahtuma, jonne kilvanajoajaksen henkilöitä on kutsuttu mukaan.

GRUPPO DUCATI FINLANDIA on toiminut näiden tapahtumien järjestäjänä, kuten nytkin omassa tapahtumassaan Jurvassa. Jurvassa oli paikalla Juhannuksena -93 noin 60 moottoripyörää ja lähes 100 henkeä. Tapahtuman kansainvälisyyttä juhlistivat Hollannista Ranskasta ja Ruotsista saapuneet vierailijat.

OIKAISKOON tämä teksti, jonka asiantiedot olen saanut GRUPPO DUCATI FINLANDIAN puolesta Markku Saarelta, ne väärinkäsitykset ja väärinymmärtämiset, jotka tekstini on aiheuttanut.

Pertti Luoma

Moottoripyörän luomiskertomus, joka saa ainakin kaikkien Ducatin omistajien itsetunnon kohoamaan. Poimin jutun kansainvälisestä tietokoneverkosta pari vuotta takaperin, kirjoittaja on tuntematon. Terveisin Antti.

The Evolution of the Motorcycle



Hartmund Snoek, 750 SS

On the First Day God created the Heavens, the Earth, and the Wiseman's Ferry Road. But He wasn't happy, his Kingswood would sway in the corners, crawl up the hills, and use heaps of juice.

On the Second Day God took a new track, and created the step-through. He enjoyed the wind in his hair, it was fun, and used bugger-all petrol, but it still crawled up the hills.

So on the Third Day God created the Honda four, and it flew up the hills. With four into ones, it sounded better. It never broke down but the corners remained a problem. Yet He had tasted power and craved for more.

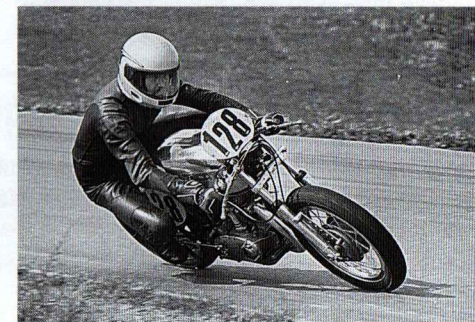
Thus on the Fourth Day He added two more cylinders to His Honda and created adrenalin. His insurance premium doubled and cost a fortune to get the tappets done. He also created fear and the cliché "Enough is Enough".

On the Fifth Day God pulled a few cones, had a rap with Willie G. and created the Harley Davidson. He would cruise up and down the hills in top gear and pick up heaps of pussy. He would get off on the note, but the Hog was too heavy, broke down a lot, and handled like the Kingswood.

Then on the Sixth Day He made the Bonneville. He still got pussy outside the Weisco Pub. It sounded good. His bike was light and for the first time the corners were fun. It handled. God was stoked, but the vibration gave him a pain in the arse. His kidneys were history. It was a touch gutless and ran out of juice every 100 miles. He wasn't happy, but shit he was close.

So, on the Seventh Day, God produced a scoot with the speed of a Honda, the torque of a Harley, and the handling of a Triumph. He could afford the petrol, tune it Himself, pick up pussy, and still blow off Nortons through the corners.

He called His bike DUCATI and He was happy.



Jarmo Välimäki, 450 Mark 3 Desmo



Kaks kulkukoiraa

Suu alkaa naksaa, aika pistäytyä borkalle huolsikalle. Ulkoterasilla istuskelee yksinäinen kulkija siemailen kuppostaan. Teen (juon) hälle seuraa, juttelemme niitä näitä. Kysäisen mihinkäs olet matkalla. Kuinka ollakkaan meillä sattuu olemaan sama määränpää. Hänen rautaratsua tsiikatessa saan oivan aatteen. Hälle mä päätän hevosvoimia näyttää, matkaan käyn. Kohta mä yhtä Ka-

waa perässäni raahaan. Taustapeilissä häämöttää kaksi pientä valokiilaa jotka mua seuraa. Aurinko alkaa laskea taivaanrannan taa saapuessamme Löydön kartanolle. Portti on hiljainen, ajamme sisälle alueelle, voiton vei tällä erää Honda & Kawa jätettiin armoita hopealle!

Otto von Siipiratas
alias
Kari Saalasti

\$ Ostetaan £

Ajokunnoton, epäkuntoinen, puutteellinen tai muuten vain lamahintainen moottoripyörä esim: Ducati 350 - 450, Yamaha TX 750, Kawaski 750 (2-tahti) tai Suzuki 750 (2-tahti). Puh iltaisin 964 / 484 7639

Kotoneva Jussi
62375 Ylihärmä

YAMAHA XT 350, hp 10 - 15 000 mk. Puh. 921 - 248 7437

Sirkka & Pekka KIITTÄÄ...

MP 69 hallitusta - kerhotavaramyyjää ja Jäseniä saamastaan joululahjasta, nimellämme varustetuista TINAPIKAREISTA. Nyt on kummankin sarja täydellinen, aiemmin v. 1989 saadun TASKUMATIN (tyhjän) kanssa.

Emme katso muuten olevamme ansioituneita kerhoyöntekijöitä, mitä nyt Motoristia, joskus myös Kontiokutsuja on postitettu (liimattu osoitetarrat ja niputettu) vuodesta 1984 lähtien Pekan autotallissa, pääkaupunkiseudulla asuvien 69-läisten kanssa. Aina on saatu 8 - 16 motoristia kasaan nopeallakin varoitusajalla. Sirkka on yleensä sponsannut pullakahvit ja kerho tarjonnut postitusporukalle täytekekun kerran vuodessa. Siitä kiitos koko porukan puolesta. Guy on tehnyt pyyteetöntä työtä hoitaessaan Motoristin kuljetuksen Postin lajittelukeskukseen. TALKOOTYÖLLÄ saamme pidettyä menot kurissa.

Hyvää alkanutta vuotta 1994

Tämän lehtileikkeen lähetti eräs jäsenistämme kunnianosoitukseksi vaaratilanteen oikeinarvioineen poliisin toiminnalle.

Siikajokilaakso 14.12.93

Pulkkilan poliisi kuolemanvaarassa

Pulkkilan poliisipartio joutui perjantaina illalla Pyhännällä vaaratilanteeseen, jossa kuolonkolari oli lähellä Vanhemmat konstaapelit Seppo Nordström ja Matti Pääkkö olivat menossa poliisiautolla kolaripaikalle Pyhännön Itämäkeen, kun he olivat vähällä törmätä vastaan tulevaan, rekkaa ohittamaan lähteneeseen autoon.

Seppo Nordström, joka ohjasi poliisiautoa, vältti kolarin ajamalla keskeltä tietä kahden auton välistä. Poliisiauton nopeus oli tuolloin noin 140 km/h.

Tapahtumaketju sai alkunsa seitsemän maissa illalla, kun Kajaanista tulossa ollut varusmiesten auto ajoi asuntoauton perään. Kajaanin ja Pyhännön välisellä tiellä oli iltapäivällä sattunut ojaanajo. Asuntoauton kuljettaja hiljensi vauhtiaan huomattuaan ojassa olevan auton. Tällöin varusmiesten henkilöauto ajoi sen perään. Törmäyksessä loukkaantui lievästi viisi autossa ollutta haapavetistä varusmiestä.

Poliisit lähtivät Pulkkilasta onnettomuuspaikalle ambulanssin perässä. Poliisiautoa vastaan tuli Kajaaniin menevällä tiellä rekka, joka sen nähtyään hiljesi vauhtiaan. Rekan perässä ajanut Peugeot -merkin henkilöauto lähti äkkiä ohittamaan sitä. Tällöin jouduttiin vaaraan ja henkilöauto tuli suoraan kohti lujaa ajavaa poliisiautoa. Seppo Nordström harkitsi salamannopeasti tilanteen oikein ja ajoi keskeltä tietä kahden auton välistä. Jos poliisiauto olisi jarruttanut, olisi onnettomuudessa mahdollisesti kuollut useita henkilöitä.

Hengenvaarallisen tilanteen aiheuttaneen Peugeotin kuljettajaa ei ole tavoitettu. (RK)

Tunnuslukuja Kontiorallista -93

Osallistujamäärän on Jarkko jo kertonut ja tuloskin on jo kaikkien tiedossa. Tuottopuoli onnistui hyvin, joten kerho voi tulevankin kauden tehokkaasti.

Mutta mistä on pienet Kontiot tehty? Kukkasista, karpäsistä, motskareista ja teltoista?

Ei vaan ...		sinappia	9 kg
karjalanpaistia	460 kg	ketsuppia	7 kg
broilerinpuolikkaita	200 kpl	kotikaljaa	80 l
metwustia	36 kg	munia	1080 kpl
HK -sinistä	400 kg	suolaa	8 kg
nakkeja	20 kg	maitoa	440 l
jauhelihaa	38 kg	kermaa	12 l
lampaanpaisteja	80 kg	voinappeja	3000 kpl
grillikylkeä	50 kg	sulatejuustoa	600 viipaletta
kaaliporkkanaraastetta	130 kg	kahvia	45 kg
perunaa	480 kg	hilloa	10 kg
puolukkaa	70 kg	jäätelöä	2700 kpl
lanttua	50 kg	lihapiirakoita	750 kpl
sipulia	60 kg	tuoremehua	300 l
tomaattia	25 kg	munkkeja	1000 kpl
porkkanaa	20 kg	olutta	3360 l
appelsiiniä	45 kg	keskiolutta	8000 pulloa
omenoita	45 kg	siideriä	375 pulloa
tilliä	5 punttia	lonkeroa	750 pulloa
persiljaa	5 punttia	I-olutta	100 pulloa
voipullaa	800 kpl	muita virvokkeita	2525 pulloa
karjalanpiirakoita	3000 kpl	WC-paperia	600 rullaa
ruisvuokaleipää	3360 kpl	postitettuja kortteja	166 kpl
sämpylöitä	600 kpl	tyhjiä olutpulloja	3051 kpl
patonkia	100 kpl	tyhjiä isoja pulloja	359 kpl
mehua	120 l	jätettä yksi iso täyteen ahdettu lava	

... siitä on pienet Kontiot tehty!

Tämä lista on kerätty Ravintola Bistro du Portin, Paalasmaan kaupan ja Paalasmaan lomamajojen antaman tiedon pohjalta.

Terveisin Taina



**moto
osat**

Käytetyt varaosat erikoishintaan jäsenkortin esittämällä.

Nyt myös katteiden korjaukset ja maalaukset.

Sammonkatu 64

33540 TAMPERE

Puh. (931) 557 444

Muista: Kerhoetu!

Palvelukseen otetaan!

Kerhotavaramyyjä

Ota yhteys kerhotavaramyyjään tai hallituksen jäseniin ja ilmoita halukkuudestasi!

