

MP 69 ry
PI 69
00691 HELSINKI



HUUHTANEN REIJO
VESALANTIE 31 A
00940 HELSINKI 94
251

1.-3. HEINÄKUUTA



KONTIORALLI 94

KS. HUHTIKUUN **Motoristi**
- raota salaisuuden verhoa -



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:0 3, KESÄKUU 1994



KE18

KEVÄRIKUSKIEN OMA
KOKOONTUMISAJO

JOKA JÄRJESTETÄÄN

17.12.1994

ORIVEDEN SIITAMASSA

ENNAKKO-
ILMOITTAUDU:

SANNA ANTILA
931-630 596

RIIKKA LEHTO
931-175 170

HAUSKAN VIikonlopon HINTA
507 SISÄLTÄEN:

- ✓ PALJON HYVÄÄ RUOKAA:
- ✓ 2 X AAMUPALA, 2 X KAHVIT,
- ✓ 1 X LOUNAS, PUFFEIT
- ✓ OHJELMAA KILPAILUJEN MER-
KEISSA → PARHAAT SUORI-
TUKSET PALKITTAVAN
- ✓ YÖLLÄ DISKOILUA, SAUNON-
TAA, UINTIA, MAKKARAN-
PÄISTÖÄ
- ✓ K-18 TARRA
- ✓ MAJOITUS OMISSA TELTOISSA
- ✓ KAUPPA-AUTO KÄY LAUANTAI-
NA
- ✓ AJO - OPASTUS PAIKANPÄÄLLE



Motoristi

N:o 3, kesäkuu 1994. 25.vuosikerta.
Ilmestyy :Helmi-, huhti-, kesä-, elo, loka- ja joulu-
kuussa.

Hallitus

Puheenjohtaja

Antti Korttesuo
Insinöörinkatu 74 B 35
33720 TAMPERE
Puh. k. 931 - 174 333
Email korttesuo@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 - 3464 264
t. 90 - 8308 270

Päätoimittaja

Jarkko Järvinen
Pehkusuonkatu 21 B 51
33820 TAMPERE
Puh. k. 931 - 186 812
t. 931 - 3462 831
Fax 931 - 3465 739

Ilmoitushinnat:

Koko	4-väri	2-väri	Musta
kokosivu	1500 mk	1000 mk	900 mk
½-sivua	900 mk	550 mk	450 mk
¼-sivua	500 mk	350 mk	300 mk

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

Tekstitaso Oy & Offset
Tampere

Ilmoitushinta ei sisällä
mahdollisia ylimääräisiä
filmitöitä.



EU ja ajokortit

Euroopan yhdentymisen vaikutukset alkavat tuntua suomalaisen liikenteen kehityksessä yhä enemmän. Eikä aina niinkään positiivisina yllätyksinä. Kaikkihan muistavat, kuinka autojen ajovalojen pesimet ja pakollinen ruostesuojaus taannoin poistuvat. Juuri kun ne oltiin saatu edistämään suomalaista liikenneturvallisuutta.

Viimeisin yhdentymisen mukana tuleva uudistus on ajokorttidirektiivi. Sen vaikutukset autoilijoille ovat vähäisiä, mutta moottoripyöräilyn tulevaisuus sensijaan huolestuttaa.

Jäsenneuvotteluissa hyväksytty direktiivi sanoo, että 16-vuotias motoristi saa ajaa alle 125 cm³ moottoripyörällä, jossa on tehoa korkeintaan 11 kW (=15 hv). Kun motoristi täyttää 18 vuotta, hän saa siirtyä pyörään, jossa on tehoa 25 kW (=34 hv) ja jonka tehopainosuhte on alle 0,16 kW/kg. Ajettuun kaksivuotiaalla lypsykoneella motoristi viimein pääsee täysitehoisen pyörän puikkoihin (jos ei siihen mennessä ole jo hyväksytty 100 hevosvoiman kattoa).

Direktiivin tarkoituksena on harmonisoida ajokortti ja sen myöntämisen vähimmäisedellytykset EU:n alueella. Näin ajokorttia ei tarvitsisi vaihtaa muutettaessa maasta toiseen. Direktiivi tulee kuitenkin

aiheuttamaan kipeitä ongelmia suomalaiselle moottoripyöräilylle.

Meillä on jo pitkään myyty paljon direktiivin rajoja tehokkaampia piikkejä. Mitä niille silloin tapahtuu? Enää ei harrastuseemme voisiakaan tutustua ostamalla kaverilta vanha pyörä vaan heti ensimmäiseksi pitäisi ostaa direktiivin mukainen uusi pyörä. Sama ongelma on ns. väliluokalla. Markkinoillamme on ollut tosi vähän alle 34-heppaisia pyöriä. Ja niistäkin iso osa on niin kevyitä, etteivät läpäise 0,16 kW/kg rajoitusta. Joten jälleen 18-vuotiaana olisi ostettava uusi direktiivin mukainen pyörä.

Tuntuu niin kalliilta touhulta, että monilta potentiaalisilta harrastajilta taitaa jäädä aloittamatta. Tuntuu myös kansantaloudellisesti ajatellen tuhlaukselta. Vanha käytökelpoinen pyöräkanta joudutaan uusimaan direktiivin mukaan sopimattomana. Motoristit asetetaan myös epätasa-arvoiseen asemaan muihin tielläliikkujiin verrattuna: eihän autoilijoidenkaan tarvitse ensin ajaa kahta vuotta Ladalla päästäkseen ajamaan muita tehokkaampia autoja.

Moottoripyöräkortin ajaneita ikäluokissa 16-20 vuotta on 25000 kpl, joten uudistuksen kohteena ei ole aivan pieni määrä ihmisiä. Ja miten käy moottoripyöräurheilun nuorisotoiminnan? Kaikki enduro- ja trialpyöräthän olisivat kiellettyjä alle 20-vuotiailta.

Liikenneministeriö antoi Kuus'ysille asiasta lausuntopyynnön ja antamamme lausunto julkaistaneen elokuun lehdessä. Keskustellessani lausuntopyynnöstä muiden lausunnonantajien kanssa koin monia hämmästyksiä. Esimerkiksi kysyessäni liikenneturvan toimitusjohtajalta, mitä he aikovat vastata, sain vain vastaukseksi ihmettelyä. Hän ei tiennyt lausuntopyynnöstä mitään! Ja moottoripyöräasiantuntija Koivurova oli lomalla... Useimmat muut lausunnonantajat

jatkuu sivulla 51

Kuka raottaisi ovea?

Taidanpa kantaa tämän tietokoneen parvekkeelle ja ruveta naputtelemaan tätä kesäkuun Motoristia. Lämpöä ulkona riittää reilusti yli 20 °C. Parvekkeelta alas ketsellessäni näen jo tässä pienessä osassa Hallilaa hetken lasketuani 5 moottoripyörää. Aika hyvin noin parinsadan neliömetrin suuruiselle alueelle. Jos haluaisin olla oikein aktiivinen kerholainen voisin jopa tarttua itseäni niskasta kiinni ja vaikka tyrkätä varastoistani vanhan Motoristi-lehden pyörän satulanrakoon. Tai voisihan sitä jopa kenties ihan kasvotusten jutella näiden viiden pyörän omistajien kanssa ja koittaa saada heidät mukaan tähän "sekopäisten" kerholaisten joukkoon.

Mutta, mutta... Jos se sittenkin se pyörän omistaja kuuluukin jo johonkin muuhun mp-kerhoon, tai jospa se vaikka puree ja potkii tai on muuten väkivaltainen. Taidanpa jättää näiden viiden pyörän omistajat kuitenkin omaan rauhaansa ja odottamaan sitä ihmettä, että JOKU MUU KUIN MINÄ tai SINÄ tuo näille motoristeille tietoa omasta kerhostamme. Tien päällä moikataan aina kun vaan nähdään ja varmasti autoilijoista näyttää, että tunnemme kaikki hyvin toisemme tai että olemme ehkä joskus muutenkin nähneet jossain muulla tätä ennen.

Hmm... jospa tuon aatteen voisi jotenkin siirtää meihin myös silloin kun satumme muuten vain törmäämään toisiimme omilla kotikulmillamme ilman moottoripyörää... Totuushan on, että mihinkään kerhoon, etenkin moottoripyöräkerhoon, ei voi HELPOSTI liittyä ilman, että meillä olisi joku tuttu joka meidät "liittäisi" kerhon "vanhoihin partoihin" (tai sitten ilman partaa). Vaatii pitkäaikaista työtä meiltä vanhemmilta jo paikkamme vakiinnuttaneilta motoristeilta "sulattaa"

Päätoimittajan nurkka



nämä uudet kasvot omaan porukkaamme, joskus se onnistuu kivuttomasti, joskus taas kipinä sammuu jommaltakummalta puolelta ja tuleva jäsen menetään ellei häntä tai hänen mielipiteitään tai "pärstäkerrointaan" hyväksytä.

Siispä pitäisinkin ehdottoman tärkeänä, että nämä vanhemmat motoristit tarttuisivat näitä kerhoon vielä kuulumattomia jäseniä lempeästi niskasta kiinni (porkkanaa heiluttaen tietysti, motoristihan on komea ja vastustamaton. Hups, tuosta taidetaan kuulla vielä kotona myöhemmin.)

Josko sittenkin rohkaisisimme mieleemme ja ottaisimme itse sen ensimmäisen askeleen...

Kesäkuu... kiireitä... lomakin alkaa kohtapuoliin. Kontiotakin pitäisi olla mukana järjestämissä. Muissakin "kokkareissa" pitäisi keretä käymään. On tuo moottoripyöräHARRASTUS jäänyt jotenkin viime vuosina vähemmälle. Vieläköhän tapaisi noita 4 vuoden takaisia vanhoja naamoja leiritulien hämystä ja saunanlauteilta.

Niinpä Motoristi-lehti yhäkin kaipaa sitä vakituista toimittajaa (yhteys hallitukseen jos jotakuta kiinnostaa) joka vähentäisi yhteen henkilöön kohdistuvia työpaineita. Samalla taattaisiin lehden tietotaidon (onko sitä?) siirtäminen useammalle kuin yhdelle henkilölle, joka taas antaisi minulle vähän lisää aikaa HARRASTAA moottoripyöräilyä. Perskeles, kun se on niin kivaa, ettei sanotuksi saa.

Äh, hartiota kuumottaa ja janottaa, taidanpa lähteä limpparille vaikkapa Poriin tai Ruumalle tai Turkuun, onkos sen nyt niin väliä minhin!

Jarkko

MY OWN PRIVATE BAJA

Dave Cooperin Motoristi 2/94 alkanut juttu jatkuu...

Day 4: Mulege - La Paz

Travelling south, hugging the coastline of the Gulf, we were flanked on the east by the massive escarpment of the Sierra de la Giganta. This is perhaps the most outstanding scenery along the Transpenninsula Highway. The beautiful, tropical beaches of the Bahia Concepcion are dotted with campsites and thatched beachhuts alongside the clear, warm waters - the colours reminiscent of the Caribbean. When I return to Baja, this is where I will come for a beachy, languid holiday.

As the rain intensified and the road conditions deteriorated, my bike began to miss, and finally spluttering along on only one cylinder, I reckoned I had fouled a plug.

Jim flew on ahead, my troubles unbeknownst to him for the time being. I pulled off the road under the great cloud-enshrouded escarpment. After removing the fairing and the plugs and noticing no fouling, I was baffled. Within a few minutes, some friendly Americans whom we had noticed earlier at a Pemex station along the route stopped to help.

We checked for spark and for compression and all seemed well. It was the top cylinder that was problematic. A few minutes later, the only American motorcyclist we encountered in all of Baja pulled in to offer his assistance. He was vagabond type - fleeing the US on a clapped out Yamaha he had picked up in San Diego for \$400 - on his

way to Central America. His main concern was how to procure the local "mota" (marijuana).

After some fresh orange juice from the Americans, Jim's headlight could be seen coming up from the horizon. By then my bike was miraculously starting OK again, and we determined it was water in one of the float bowls. The K&N open air filter was sucking in the rain and spitting annoying reddish oil all over the bike - disconcerting to say the least!

We continued to Loreto.

From Loreto, the road heads southwesterly, crossing the Sierra de la Giganta. Here, we encountered the worst road conditions in Baja. The road deteriorated into a series of ruts covered in loose gravel, and our speed was drastically curtailed. In the wet conditions it was often hard to tell what was pure gravel and what was just poor, wet bitumen surface.

Coming out of the mountains and onto the flat interior desert plain, the road stretches out for some 32 miles to Ciudad Insurgentes. It was here that I maintained my highest sustained speed of a minimum of 130 mph and a maximum of 135 mph. I tried hard to push it over 135 mph, but I just couldn't get it there... whether this is because of my lack of experience and poor technique, or just reaching the bike's limits, I'm not sure. At 135 mph, there is considerable vibration, and the bike really feels like you're throttling the living daylights out of it.

At the Pemex station at the halfway point before Ciudad Insurgentes, I stopped to wait for Jim. Normally he would lead with me



pulling up the rear... something was wrong. He was experiencing some trouble with loosening fasteners. After tightening them, we continued to Ciudad Constitucion.

The final stretch...

From Ciudad Constitucion the road improves greatly and over the vast, straight stretches we were able to sustain prolonged high speeds of up to 125 mph, maybe more. But the road eventually rolls over coastal escarpment as it approaches the Gulf of California, and our speeds were curtailed by the gentle twisties and the increased traffic.

We pulled into La Paz at sunrise. It was warm and tropical. The town reminded me a lot of Cairns... and it was time to celebrate our arrival. We chose a beach-front hotel, top floor, with a balcony overlooking the Bay... Los Arcos was not bad: although catering to the foreign tourists and offering all the amenities, it was still a deal: 292 pesos!

The bikes were parked in a private, locked parking area, and we proceeded to relax,

shower, and dine on fresh seafood along the promenade, guzzling excellent Mexican lagers and first-class Tequila.

What I began to notice right away was the superb quality of Mexican food - everything is fresh and most of it home-made. Little is pre-processed, and happily not a microwave oven in sight!

TOTAL DISTANCE: 307 miles

Day 5: La Paz - Mulege

We were up at the crack of dawn - the objective was to get as far north as possible - perhaps San Ignacio (after all, we knew the road now). Jim had to get back to San Francisco for that boring Christian event called Christmas.

We recaptured the same speeds with perhaps greater confidence and ease on the road back to Ciudad Constitucion. With

some disappointment, noticed the threateningly black skies looming over the Sierra de la Giganta. Fuck.

Entering the Sierra, the rain began, and travelling over the gravelly, wet surface was harrowing - at least for me... I suddenly lost all confidence. The rain intensified along the coast, and it was really raining cats and dogs... I was getting seriously wet, and the kangaroo leather on the Held gloves turned into a slimy mass, akin to a wet chamois cloth. Put that against the smooth rubber Tomaselli grips and you have in fact no grip at all! I would open the throttle, and it would slowly slip back; I'd have to haul it back again... great control when you need it most.

Soon after we roared by some Camino Federales (highway patrol) at about 110 mph, we slipped into Loreto for an assessment. Jim said to me, "Hey, you remember the fireplace at the Hotel Hacienda?" No need to even discuss it, I said "Yes," and we zoomed away headed for Mulege.

Talking about the Camino Federales - in all of Baja, we had only seen two police cars, and none of them batted an eye as we sped by. Only in Guerrero Negro did they stop us to ask for donations (Police Day or something like that). The repressive pervasiveness of the polizei in the US is just nonexistent in Mexico... ah, life in "land of the free!"

They'd get me in Mulege, though...

By the time we lumbered into Mulege, I was drenched, the town was slowing drowning in a sea of mud, and I didn't recognise the blokes on the corner, gesticulating at me NOT to turn down a one-way street. Fuck... all I wanted to do was get to that fireplace, and I knew this town already - I was taking the short cut! Being the pushy tourist didn't pay off. The police came by and very casually, almost apologetically asked if I knew what I was doing. We needed an interpreter, and Jorge at the Hacienda Hotel translated. I conceded defeat and my

lame excuse didn't work, so I accompanied the officer to the local police station. Under the portrait of El Presidente, and with the sound of some ancient typewriter clacking away in the next room, I paid the 30 pesos and proceeded in some friendly quasi-Frencho-Spanish-Latin with the officers. Thank the gods, I know some latin-based language - it's amazing how much my French helped: just add an "a" or an "o" to the word and it seems to convey the right message! Ave Roma!

We became pals within a minute or two; the chief pulled out a telephoto lens and asked if I wanted to buy it! Ah, Mexico!

The evening was spent in a long Tequila-drunken stupor with some yanks from the Lawrence Livermore Lab... the Hacienda filled up with tourists escaping the rain, and with the local French horde we all watched some silly American Harley-Davidson action movie. It was good amusement, as we turned it into a comedy much to the chagrin of the American kids who were obviously impressed.

TOTAL DISTANCE: 307 miles

Day 6: Mulege - Catavina

The original intent was to make it from Mulege all the way to San Diego in one giant leap.

The rain had stopped - the sky was blue, and the clouds were quickly moving south. I was happy.

But obviously we had not placated enough of the gods... not enough libation was given: we had not been generous with our Tequila!

Vicious cross winds dogged us across the Vizcaino, our speeds were greatly curtailed, and Jim leading in front of me was being blown out of our side of the road and into the oncoming lane. I estimated the bikes were leaning at an angle of about 60 degrees and

wobbling frantically. Those big fairings act as a real sail under these conditions. Jim, being lighter than me was having real difficulty, and I had to eventually pass him.

The winds intensified in the central Baja desert south of Catavina, and even I was beginning to drift across the road. I slowed down at one point to a paltry 40 mph in order to maintain control.

I had lost Jim by now, and decided to reach Catavina and wait for him there.

I had been there for about half an hour when I began to get worried. Finally a Mexican driver in a pickup truck pulled up and said my friend was having difficulty back along the road some 16 kilometres back. He said he thought he had a flat tyre. Hmmmm, those bloody fasteners, methought. Only a few miles back down the road, I rendezvoused with Jim heading north.

We were continually having to adjust the chains by now... the DID stock chain was wearing out quickly.

If it wasn't the bloody weather holding us back, when we reached the Pemex station at Catavina, there was a petrol queue that looked unfriendly... big RVs packed with screaming American kids. Time for the automatic weapons.

Two hours passed and Jim still could not get petrol. Then the power went out. Then some southerly-headed traveller said there was a delay up the road some miles while they resurfaced a portion of the road. We were not going to make it to the border.

We checked into La Pinta.

At the little roadside restaurant we met our third set of motorcyclists... again, not Americans, but Germans. They had shipped their Paris-Dakar BMW (an unrecognisable model) to San Francisco. From the City they have traversed the Yucatan and Belize and travelled into Guatamala. They were now heading back up Baja to San Francisco to return to Germany.

In a previous year on the same bike, they had toured Australia - crossing the Nullabor plain, the coast of Western Australia, and down through the Red Centre from Darwin! One had a broken foot - they had recently crashed near Santa Rosalia; hitting an oil slick on a turn in the nearby hills.

TOTAL DISTANCE: 316 miles

Day 7: Catavina - Santa Barbara

Anticipating the road construction ahead, we decided to beat the workers. It worked. They weren't there yet. The gravel was thick, but that part wasn't as long as reported by the exaggerating American informer.

By now I began to notice the whirring, whistling noise coming from my transmission. I was hanging on by the skin of my teeth no doubt. Got to at least make the border!

High winds continued to badger us all the way to southern Alta California. Our speeds were again curtailed.

The hardest part of the trip was yet to come: travelling through the Restricted States of America after the freedom of Mexico!

We lied to the American police at the border, saying we had only visited Tijuana for the day and we entered the police-infested, highly regulated traffic congested, tortuously slow freeways of the Evil Empire.

The first thing we noticed on crossing the border was the rancid smell of McDonald's french fries permeating the atmosphere like some vile pollution. A car alarm alerted me to the fact that I had not heard one the whole time I had been in Mexico... and looking down at my Kryptonite lock, I noticed I had not used it in all the time in Mexico - it had remained where it was when I left the City. So much for that advice!

Traffic was thick all the way out of San Diego and got progressively worse as we approached LA. The weather cooled considerably as well.

At Long Beach we pulled off the 405 and ate dinner at the only place that I considered decent in the area: Hamburger Henry's on the Belmont Shore.

By the time we reached Santa Barbara, it was apparent these bikes were beat. We'd rung their necks; throttled the life out of them; squeezed every last drop out of them - they were clapped out after having been riding for what they had been built for!

TOTAL DISTANCE: 528 miles

Day 8: Santa Barbara - San Francisco

The coastal weather, although cooler than Baja, was at least tolerable. But turning inland and passing over the Coast Ranges at Buellton, I was sure I was suffering from frostbite! I had to stop frequently to warm up - even drinking that brown beverage they call coffee in in America-Outside-of-San Francisco (I had to approach it as just something hot).

With the restricted speed limits and the omnipresent cops, I was still able to test the bike's power: yes I could still take it up over 110 mph.

What was apparent as I reached the San Francisco Bay Area was the appearance of motorcycles again! One, two, three, four, Harleys, Japanese, and then in San Jose, Triumphs even! Ah... I could see the walls of the City on the horizon!

Stopping in at Tom and Beth's... sadly no one home: I wanted to show off all that thick, encrusted Mexican mud that coated every square inch of my Ducati Superlight. I was

proud of that mud: I felt I had earned the stuff, and I wanted to show it off. At Redwood City, I turned off 101 and headed for Cindy's house. She was duly impressed. I like Cindy!

Home at last - I pulled the Ducati into its warm, pampered San Francisco garage... I ripped off my stinky clothes and flopped down into a steaming hot bath.

Made it.

TOTAL DISTANCE: 284 miles

Parting Words

Mexico reminded me of a lot of places. It was pretty much like the old Portuguese East Africa that I used to visit when I lived in Rhodesia. Parts of the dry interior reminded of me the Great Karoo in South Africa, and I've already mentioned La Paz reminds me of Cairns in Queensland.

Has anyone been to Patagonia? My dad tells me that the winds there are notorious, but I wonder if they could match the winds of the central Baja desert?

Has anyone been able to take their Ducatis over 135 mph? I believe I could have reached 140 mph, but it would have been one helluva slog.

The effects of the riding position were negligible. I was comfortable at all times, and I suffered no ill effects after riding long distances. The Dainese kidney belt was one of the best purchases though, and I doubt if my back would have been able to sustain the conditions.

The petrol issue isn't a problem. We even used the cheapest kind, Nova, when Magna Sin wasn't available, and with a little octane booster it was fine. We ran Magna Sin without octane booster and we had no pinging, even at the very high speeds we were travelling. So much for that advice from someone!

Wear and Tear

- o 2 brand new Michelins (MX89 and AX89) - more than half gone
- o DID stock chain - finished
- o Header nuts on front pipe gone
- o Gear shift lever bent (Dog accident)
- o Left footrest plate bent (Dog accident)
- o Carbon fibre front fender wind/sun burnt (fixed with Gordon's Western Australian treatment: suntan lotion)
- o Slight oil leaks from oil cooler hoses and crankcase oil breather
- o Possible main transmission bearing failing (lubrication?)
- o Choke lever sticking (grit inside mechanism?)
- o Pitted fairings

Problems

- o K&N filter sucks in too much moisture - make a wall-cover around the front and sides
- o Questionable efficacy of Chain Wax - change back to conventional lubricant
- o Tomaselli grips too smooth and slippery in the rain - change to rougher foam grips
- o Silicon-treated Held gloves' palms were not waterproof in continuous heavy rain - change to Aqua waterproof glove

Successes

- o General superb performance by the Ducati motor even when using petrol of any octane rating
- o Michelin tyres (completely reliable)
- o Alpinestars motocross boots (saved me from a broken leg)
- o Dainese kidney belt

Advice

- o If you use synthetic oil, take more than one quart, although I had no problem finding oils like Castrol GTX 20/50w.
- o I used only a fraction of the tools I took. They weighted me down, but I might have needed them. I might take less next time.
- o No need for brake fluid.
- o No need for octane booster.
- o No need for toilet paper (some stupid advice from some dill)
- o Don't go in winter.

Dave Cooper
San Francisco
25th. December, 1993



**moto
osat**

Muista: Kerhoetu!

Käytetyt varaosat erikoishintaan jäsenkortin esittämällä.
Nyt myös katteiden korjaukset ja maalaukset.
Sammonkatu 64
33540 TAMPERE
Puh. (931) 557 444

Kumia kuluttamassa keski-Euroopassa

Kemijärven Jaskan juttu jatkuu...

Tsekkien maaperällä

Dresdenistä asti ajelimme E 55:sta pitkin ja Tsekinmaan puolelle siirryttäessä tullimuo-
dollisuudet olivat taas pelkkä passin heilautus. Vähän oikeastaan jännitti, millaiselta kahtia jakautunut Tsekkoslovakia oikein tulisi näyttämään? Heti rajalla oli virallisen näköinen rahanvaihtotoimisto (vaihtokurs-
sit siis selvästi seinässä). 40,- Dmarkalla sai



sitten 667 tsekkiläistä kruunua välityspalk-
kion toki lohkaistessa siitä kolmekymppiä.

Edelleen jatkuva E 55:n läpäisi sitten
Krusné Horyn (eli "Rautavuoret"), jossa oli
kauniita metsiä ja järviä. Tien pinta ei tosin
ollut enää mitenkään hyvä. Asfaltti oli hal-
keillut pahoin suomalaisen routavaurioty-
liin.

Saavuimme Teplicen teollisuuskaupun-
kiin. Siitä alkoi valtava, kymmenien kilo-
metrien mittainen laskeutuminen kohti ala-
vampia seutuja. Olin jostain lukenut, että
näillä paikoin rajaa ylittäessä prostituutio
yleistyisi huomasti. Se tieto muuten piti paik-
kansa! Seutu rupesi suorastaan kuhisemaan
vähäpukeisia nuoria naisia, jotka keinoja
kaihtamatta ja avujaan peittämättä tarmok-
kaasti pyrkivät ohiajaviin autoihin. Kuor-
ma-autoliikenne olikin lievästi sanoen val-
tavaa. Oikeastaan katkotta junnasi raskaas-
sa lastissa olevia kuormureita meitä vastaan.
Ne ajoivat suurinpiirtein kävelyvauhtia, kos-
ka heille koko matka oli ylämäkeä. Meille-
hän se tietenkin oli alaspäin hurruuttelemis-
ta pienellä vaihteella. Meidän suuntaamme
ei jostain syystä ollut juuri ollenkaan liiken-
nettä. Tienvieret olivat täynnä taukoa pitä-
viä kuorma-autoja ja tyttöjä - ja kauppa kävi
vilkkaana. "Melkoisia sutteromuoreja", kuu-
lin jonkun mutisevan takapenkiltäni. Näim-
me sitten sellaisenkin tapauksen, että yksi-
näinen saksalainen motoristi ohitti meidät ja
hetken päästä näimme hänen kääntyvän pie-

*Tutustuminen kirkkoon jossain Tsekinmaan
pikkukaupungissa. huom. pyörän päällä
olevat "pienehköt" pakkaukset.*

nelle sivukujalle kaunis tienviereltä poimit-
tu tyttölapsi takana istuen!

Päästyämme vihdoin eroon alamäkiosuu-
desta, alkoi tie halkoa viljavaa maaseutua.
Oli iltapäivä menossa, kun rupesimme kat-
selemaan tarkemmin leirintäalueiden kylt-
tejä. Niitä oli aika harvassa, mutta saapues-
samme Terezinin (saksaksi Theresienstadt)
pikkukaupunkiin, löysimme sellaisen viit-
tan. Kyltti näytti sivukadulle, seurasi toinen
ja kolmas... jne. kunnes saavuimme Auto-
camping -leirintäalueelle. Paikka ei näyttänyt
isolta, mutta vaikutti mukavan rauhalliselta.
Yhtään telttaa ei kylläkään näkynyt. Yksi-
näinen asuntovaunukin oli ruotsalainen.
Jonkinlaisesta ravintolantapaisesta löysin
rouvashenkilön, joka ehdottikin bungalo-
wia. Ilmanala oli tummennut uhkaavasti,
joten päätimme vaihteeksi ottaa mökin, eri-
toten kun se oli vain 240 kruunua / yö.
Hintaan sisältyi myös vuodevaatteet. Kun
leiriytymisongelma oli näin ratkaistu, pää-
timme "eellä oikein herroiksi" ja menä
myöhäisillalliselle siihen jo mainittuun ra-
vintolaan. Olimme ainoat asiakkaat tunnel-
mallisen hämärässä salissa ja saimmekin
nopeasti tuhdit kyljykset tykötärpeineen
eteemme. "Karvalakkipuolelta" kuului sen-
tään vaimeaa melua kylän ukkojen seurates-
sa televisiosta jalkapallo-ottelua. Illallinen
maksoi sitten enemmän kuin yö mökissä, eli
kokonaista 265 kruunua (joka on n. nelisen-
kymppiä Suomen rahassa)!

Yöllä satoi kuin satoikin vettä, mutta
meilläpä oli oikein kodikasta ja mukavaa
omassa bungalowissamme! Seuraavana aa-
muna sain sitten ensitöikseni seurata muuta-
mien lihaviin ihmisten juoksunlönkyttelyä
ympäri viereistä urheilukenttää. "Valmen-
taja" oli tiukkana ja läpsytteli heti perspos-
kille, jos joku yritti hidastella. Kentän takan
oleva iso harmaa rakennus oli varmaan jon-
kinlainen "laihdutusfarmi", koska näänty-
neen oloiset isot ihmiset lopulta raahautui-

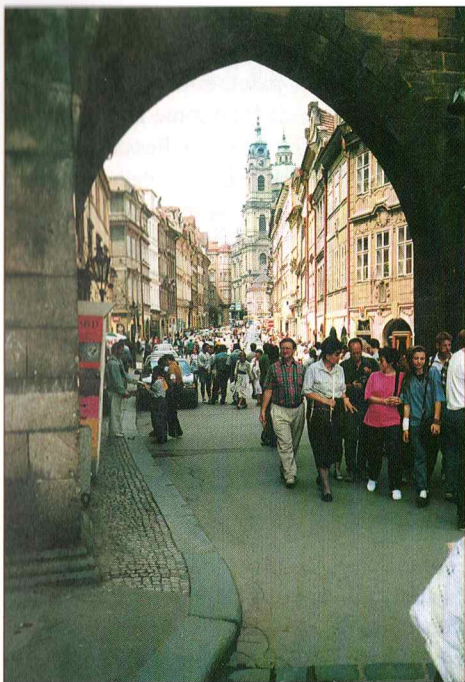
vat sinne. Rankkaa puuhaa tuo painonpudo-
tus, tiedän sen hyvin itsekin.

Pakkasimme, palautimme kiittäen mök-
kimme avaimen ja lähdimme hieman pilvi-
sessä säässä liikkeelle. Ajellessamme kau-
pungin läpi, huomasimme vanhan linnoi-
tuksen, joka sodan aikana oli ollut jopa
keskitysleirinä. Muurin seinässä oli mielen-
kiintoisen näköinen kyltti "Ghettomuseum",
mutta se jäi sillä kertaa tutustumatta. Lin-
noituksen vieressä oli suuri hautausmaa ja
arvatenkin täynnä leirin uhreja.

Näkemisen arvoinen Praha

Itse pääkaupunki Praha ei ollut enää kuin
kuudenkymmenen kilometrin päässä. Ajoim-
me suoraapäästä keskustaan, ylittäen samalla
yhden Moldau -joen kahdestatoista sillasta.
Sillalta ehdimme myös nähdä välähdyksen-
omaisen näkymän Prahan vanhasta kaupun-
gista, Starè Městosta, joka on säilynyt lähes
keskiaikaisessa asussaan nykypäiviin asti.
Eräs syy siihen on, että Praha on säästynyt
muutenkin sodan tuhoilta. Se näytti usko-
mattoman jännittävältä ahtaine katuineen ja
salaperäisine taloineen.

Välttämätön kaupungin kartta saatiin
hankittua eräästä infopisteestä viidelläkym-
menellä kruunulla. Samantien selvisi läh-
immän leirialueen sijainti. Tullessamme
juuri ruokaostoksilta eräästä keskustan kau-
pasta, tuli keski-ikäinen saksalais / tsekki-
läinen pariskunta ihaillemaan pyöräämme ja
juttulemaan. Hekin olivat aikoinaan käyneet
Nordkapissa asti samanmerkkisellä mp:llä
kuin meillä - kylläkin sillä vastaikumalli-
sella. Vaimo yritti vielä miehensä selän ta-
kana antaa meille merkkejä, ettemme kovin
innostaisi rakasta puolisoa aloittamaan taas
koko mp -touhua. Lisäksi he neuvoivat meitä



Prahan vanhan kaupungin osan sokkeloissa.

menemään eräeseen läheiseen Penzion Kellneriin, vakuuttaen sen olevan edullisen ja mukavan yöpymispaikan, varsinkin kun heiltä sanoisi terveisiä. He piirsivät vielä varmuuden vuoksi karttaluonnoksen käyntikorttiinsa, että varmasti osaisimme perille. Vakuuttelimme tietysti kovasti harkitsevamme asiaa. Käytimme kuitenkin loppupäivän ajelemalla ympäri kaupunkia. Ihastelimme kullattuja torneja ja upeita vanhoja rakennuksia. Ylitimme varmasti kaikki kaksitoista siltaakin. Lopulta lähdimme sitten etsiskelemään sitä leirialuetta.

Leirialueemme sijaitsi Trojassa, kaupungin laitamilla. Pienten yksityisten jälkeen löytyikin "Camping Dana" -niminen piskuisen kämppäri. Tuntui hieman siltä, kuin se olisi perustettu omakotitalon takapihalle. Paikka oli melko kansoitettu, mutta mauduimme sisään, ainoana motoristeina. Pesu-

ja suihkutilat todettiin heti siisteiksi ja varmaan aika uusiksi. Keittomahdollisuuksia ei kuitenkaan ollut, ellei sellaiseksi oltu tarkoitettu ikivanhaa priimuskeitintä joka ei toiminut. Ilta oli lämmin, mutta yöllä oli hieman rauhatonta junien kolistellessa lähistöllä ja ihmisten kuljeskellessa edestakaisin. Leirialueelta olikin hyvät bussi + metroyhetydet keskustaan. Yksi leirivuorokausi maksoi meiltä 340 kruunua, eli enemmän kuin edellisyön mökki, mutta pääkaupunkiseudun läheisyys tietenkin vaikutti hintoihin. Jotain "veroa" laskussa huomasi olevan kolmenkymmenen kruunun verran (olisiko ollut lvv:tä tai vastaavaa?).

Aamun ensimmäisiä tehtäviäni oli aina keittää pari pannullista kahvia -toinen heti nautittavaksi ja toinen mukaan termospulloon. Bensakeitin tuntui ihan kätevältä, mitä nyt bensa tahtoi aina maistua suussa kun sitä imeskeli pyörän tankista keittimeen.

Leirialueelta poistuttuamme ajelimme vieläkin keskustassa, päätyen lopulta eräälle patsaiden reunustamalle vanhalle sillalle. Se olikin kuuluisa Kaarlen silta, täynnä ihmisiä, taiteilijoita ja kaupustelijoita. Soitellipa muutaman miehen jazz -orkesterikin sillan toisessa päässä. Kauppatavaroista jäi erikoisesti mieleen täydellinen kaasunaa-mari! Mahdollisesti venäläistä ylijäämää?

Aamulla olin muuten tehnyt sellaisenkin toimenpiteen, että olin kiristänyt ajopelin ainoan takajousen äärimmilleen. Meno oli alkanutkin tuntua heti paljon tukevammalta, olihan tuota kuormaa sentään melkoisesti päällä.

Maltaessamme sitten jättää tuon Prahan ihanan kaupungin, oli lämpötila kivunnut kahteenkymmeneen asteeseen. Oli perjantai-iltapäivä ja kaupungista pois päin oli tietysti valtava ruuhka maaseudun rauhaan. Mekin matelimme kiltisti jonon mukana, sillä edes keskikaistalla ei tuntunut olevan tilaa luikerrella eteenpäin. Takapenkiltä

kuului kyllä jotain kommenttia, että "eks sää ny uskalla humauttaa tosta välistä, ei tässä ny kokopäivää jouda olemaan". Kyllähän ne ruuhkat sitten pikkuhiljaa alkoivat purkautua teiden ruvetessa haarautumaan useampiin suuntiin.

Otetuani polttoainetta huomasi huoltoaseman vieressä kaverin joka maksua vastaan tarkasteli renkaista ilmanpaineita. Minä tietenkin päätin heti tarkistuttaa omani. Paineet olivat ihan kohdallaan, mutta alkaessani kaivelemaan rahaa taskusta, huitaisi kaveri kädellään, että antaa olla vaan. Taisi olla motoristi hänkin? Samalla alkanut sadekuuro ei kuitenkaan ollut kovin mukava. Tottuneesti puimme taas sadekampeet ylle.

Kauaa ei kuitenkaan jaksanut sataa ja taas paistoi aurinko. Siirryttyämme pikkuteille, saimme ajella lähes yksiksemme upeassa maalaismaisemassa eteentupsahtavien pikkukylien aina värittäessä näkymää. Itseasiassa olimmekin Tsekinmaan sillä kaikkein kauneimmalla alueella. Erään pellon pientareella pysähdyimme syömään eväitä, ihmisten iloisesti vilkutellessa viikonlopputunnelmissaan ohiajavista autoista. Olo oli kuin lauantai-iltana 60-luvun suomalaisella maaseudulla! Lämpivän sauna tuoksu vain puuttui. Lähestyessämme iltapuolella Jihlavan (huom: ei juhlanan!) kaupunkia, yhyimme Pávov -nimisessä paikassa, järven rannalla, metsikön keskellä sijaisevan leirialueen. Autokempink Pávovoli sen virallinen nimi ja oikeastaa se oli varsinainen ympärivuotinen vapaa-ajankeskus. Se mainosti itseään sillä, että turistit jo 76 maasta olivat nauttineet sen vieraanvaraisuudesta. Lisäksi talviajan aktiviteetteinä mainittiin luistelun, laskettelun ja murtomaahiihdon mahdollisuus. Sijaitseehan koko Pávov viisisataa metriä merenpinnan yläpuolella. Sillä hetkellä oli kuitenkin varsin hiljaista. Yhtään telttaa ei ollut pystyssä ennen meitä. Muutamassa mökissä näytti olevan asukkaita.

Maksettuani leirintämaksun, totesin, että se oli meiltä tällä kertaa vain 170 kruunua. Nyt siihen ei ollut ainakaan laitettu mitään "veroa" (ellei se sitten sisältynyt jo hintaan?). Pesutilat todettiin kunnollisiksi ja kaasuhellalla oli mahdollista valmistaa omia keitoksia. Työnjako oli selvä: minä jäin pystyttämään telttaa, Sirpan lähtiessä keittelemään illallista.

Lauantaina Itävallan rajanläheistyessä, käytimme viimeiset tsekkirahamme paikalliseen salamimakkaraan. Sehän on melko kallista Suomessa, mutta me saimme sitä pikkurahalla useamman pötkön. Parempaa makkaraahan ei varmasti olekaan, puhumattakaan säilyvyvyydestä.

Itävallaa ihmettelemässä

Mukavien ihmisten ja edullisten hintojen Tsekinmaa jäi taaksemme, kun sujuvasti siirryimme Itävallan puolelle. Wien oli merkittynä Sirpan käyntikohdeluetteloon, joten lähdimme suunnistamaan sitä kohti. Itsekään en ollut käynyt siellä aikaisemmin.

Kuten aina vieraaseen kaupunkiin saatuttaessa, piti ensin ostaa kartta. Seuraavaksi alkoi leirintäalueen etsintä. Sellaiseksi valitsimme Wienin ulkopuolella Klosterneuburgissa sijaitsevan Österreichischer Campingclubin ylläpitämän Donaupark Campingin. Taikka ehkä ei voi sanoa, että valitsimme. Nimittäin itse kaupungista emme kertakaikkiaan löytäneet leirialuetta, vaikka karttaan niitä kyllä oli merkitty. Eräs polkupyöräilevä ystävällinen "alkuasukas" neuvoi meidät vihdoin em Klosterneuburgiin.

Tuo Donaupark Camping osoittautui melkoisen isoksi ja tasokkaaksi alueeksi, sekä myös melko täydeksi. Telttailijoita oli kuitenkin vähemmistö, suurimman osan ol-



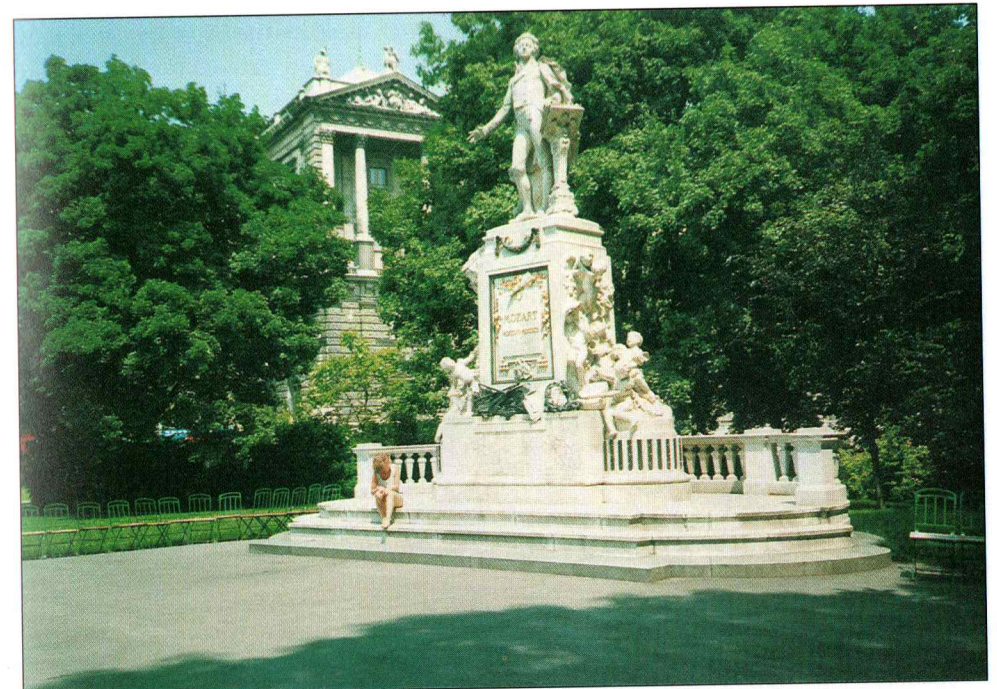
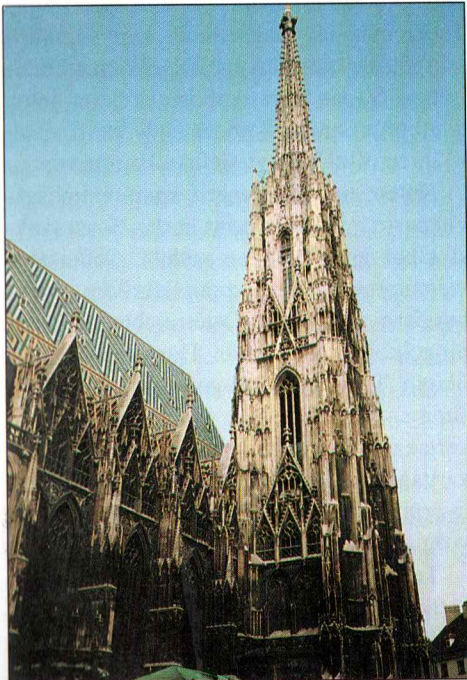
Wienissä voi tavata näinkin ihastuttavia kulkupelejä kaikkien autojen ja raitiovaunujen seasta.

lessa asuntovaunuilla tai -autoilla liikkeellä. Muutama polkupyöräilevä urho oli sentään uskaltanut joukkoon piskuisine telttoineen.

Wienhän on palatsien, kirkkojen, linnojen ja aateliskartanoiden kaupunki. Monet niistä ovat peräisin jo 1700-luvulta eli barokin kultakaudelta. 1900-luvun alussa kohosi Wieniin runsaasti jugend-tyylisiä rakennuksia, joihin meikäläinen on erityisesti heikkona. Kaupungin keskipiste ja tunnusmerkki on kuitenkin ehdottomasti Stephansdom eli Tapaninkirkko.

Sirpasta oli jo kehkeytnyt melkoinen kartanlukija, ja aika suvuvasti pääsimme keskustaan. Saatuaamme paikoitettua pyö-

Pyhän Tapanin kirkko Wienissä ei mahdu yhteen kuvaan millään.



Wienin suuren pojan —Mozartin patsas.

rämme rauhalliselle sivukadulle, siirryimme jalkaisin Tapaninkirkon edustalla olevalle aukiolle. Siellä oli mm. hevosajureita värikkäine vaunuineen kuljettaen halukkaita turisteja ympäri keskustaa. Itse kirkko oli suunnaton, harmaaksi patinoitunut rakennuskolossi. Niin iso se oli, ettei se mahtunut kokonaan edes valokuvaan. Jopa sen tornikin kohosi 137 metrin korkeuteen. Sisällä oli juuri menossa jumalanpalvelus, mutta nähtävää riitti siltikin. Erityisesti japanilaisia turisteja tuntui olevan eniten. Mieleen hiipikin ajatus, että muilla kuin heillä ei nykyisin taida juuri olla varaa matkustella. Matkamuistot, kuten erilaiset ja monista materiaaleista valmistetut kirkon pienempien pienoismallit, tekivät hyvin kauppansa. Mekin ostimme muutaman postikortin.

Ajellessamme iltapäivällä kaikesta näkemästämme puolipökerryksissä kohti leiriäm-

me, oli jo sen verran pimeää, että jo kaukaa saatoimme ihailia Klosterneuburgin luostarin upeasti valaistua rakennusryhmää ylhäällä kukkulan rinteellä.

Kun nähtävää tuntui riittävän, päätimme olla toisenkin yön samassa paikassa. Seuraavana päivänä ajelimme mm. Praterin suuressa ja suosituksa puistossa. Oli sunnuntai ja väkeä oli tietysti valtavasti liikkeellä. Ko. puistossahan liikkui aikoinaan koko eleganti Wien vaunuissaan, ja sieltä aloitti wienervalssi voittokulkunsa 1800-luvulla. Tavallinen kansa huvitteli Volkspratterissa, ja olihan tuo huvipuisto edelleenkin olemassa. Huvipuiston 64 metriä korkeaa maailmanpyörää käytti mm. Orson Welles ohjatessaan aikoinaan "Kolmatta miestä"! Ehkä joku vielä muistaa elokuvasta öisen Wienin näkymät, jotka oli kuvattu maailmanpyörän ollessa korkeimmillaan.



Heti Unkarin rajalla havaittua yksityisyritteliäisyyttä.

Kun poislähtiessämme maksoin leirintämaksun, vähensi se matkakassamme 310,- shillinkiä (kadelta vuorokaudelta). Läksiäksiksi piti vielä käydä pyörähtämässä Klosterneuburgin tuhatluvulla perustetun luostarin pihalla. Nykyinen valtava rakennusryhmä oli kuitenkin vuodelta 1730. Sitten näimme tien vieressä Jaguar -autojen huolto- ja myyntiliikkeen. Piha oli täynnä toinen toistaan komeampia ajoneuvoja aina E -typeistä viimeisimpään V12 -moottoriseen luomukseen. Piti suorastaan pysähtyä katselemaan. Suomi alkoi tuntua oikeastaan aika köyhältä maalta!

Jossain vaiheessa aikoi sadella vettä, kun Parndorffissa pysähdyimme huoltoasemalle. Sisältä tullut vanha mies kysyi hieman tylästi, että tulimmeko siihen pitämään sadetta vai ottaisimmeko kenties polttoainetta. Sirpa arveli välittömästi, että jatkettaisiin matkaa eikä otettaisi edes bensaa näin epäystävällisestä

paikasta. Minun oli kuitenkin tankattava, koska polttoaine oli jo vähissä. Päätin myöskin ensimmäistä kertaa tällä reissulla kokeilla luotokorttia. Kyllähän se kelpasi, mutta jotenkin tuntui, että se oli vanhukselle hieman outo(?), kun sen käsittely oli niin vaikean tuntuista. Kaipa hän jopa soitti siitä kysyäkseen onko se voimassa? Hetken kuluttua ylitimme rajan ja olimme Unkarissa.

“Sukulaisissa”

Olivatpa Unkarissakin tullimuodollisuudet helpottuneet sitten viime käynnin. Ei tarvinnut enää täytellä valuuttailmoituksia eikä muistella äidin tyttönimeä.

Lämpötila oli kohonnut hellelukemiin kun ajelimme pitkin tasaista maaseutua. Kuu- luuhan Unkari lauhkeaan vyöhykkeeseen,

jolle mannerilmasto on ominaista. Oli todellakin kuuma ja päätin pysähtyä hetkeksi tauolle lähimmälle parkkipaikalle. Saatuani sitten pyörän pysähtymään eräälle sellaiselle, ryntäsi välittömästi kuin tyhjästä kaksi rähjäistä eukkoa, jotka vimmatusti alkoivat pestä katteenlasia ja etulamppua. Alkuhämmästyksestä toivuttuani, kaivoin heille tietenkin taskunpohjalta muutaman kolikon. Tarkemmin sitten ympärille katsottuani, huomasin näitä “pesijöitä” olevan oikein perhekunnittain, sangot ja rätit valmiina. Ehkä heille tuolla pesuhommalla irtosi jonkinlainen toimeentulo, mutta muuten oli koko parkkipaikka erittäin sikamaisessa kunnossa, etteivät he ainakaan ympäristöstään huolehtineet. Kyytiläinen oli hyvin vihainen tuhlatuani näin pari shillinkiä “aivan turhuuksiin”. Katteenlasi oli jokatapauksessa puhdas!

Budabest - tuo “Tonava kaunoinen” - oli seuraava kohteemme. Leiripaikaksi löysimme itse kaupungista hieman syrjemmällä olevan Tünderhegyi Campingin. Se sijaitsi kukkulan rinteellä (itseasiassa 320 metriä merenpinnan yläpuolella) ja metsikön keskellä. Se ei myöskään ollut koolla pilattu, mutta vaikutti erittäin viihtyisältä. Vain muutama turisti näytti asustelevan siellä, joten mahduimme väljästi joukkoon. Vastaanoton tyttö puhui hyvää englantia, joten kielivaikeuksia ei ollut. Häntä hieman huvitti, kun katsoessani seinällä olevaa hinnastoa, kysyin, että miksi naisista menee eri maksu kuin miehistä? Hinnastossa oli nimittäin symbolisesti kuvattu ihmisen hahmoilla hinnat ja olin tulkinut lasta kuvaavan hahmon naiseksi. Tyttö sanoikin, että jostain syystä kaikki yleensä kysyvät samaa asiaa.

Saatuamme teltan pystyyn ja liiat tavarat sisään, oli aika lähteä tutustumaan Bupabestiin. Senkin takia, että saisimme paikallista valuuttaa. Lähimmästä pankista kahdellasadalla D -markalla saatiinkin 10.022,- forinttia.

Kaupungin sydän on monia runoilijoita ja säveltäjiä innoittanut Tonava, joka erottaa toisistaan Budan ja Pestin. Erikoisesti joen ylittävät kaikki kahdeksan siltaa olivat upeita ja ne kaikki ylitettiin varmasti useampaankin kertaan. Tunnetuin näistä on Lánchid eli “Ketjusilta”, jonka rakensi skotlantilainen Clark Adam. Sillan länsipään aukio on saanut hänen nimensä.

Keskustan liikenne oli vilkasta ja sitä saattoi hyvinkin verrata jonkin länsimaisen suurkaupungin vastaavaan. Paikallinen ajokalusto näytti uudehkolta ja länsimaiselta. Sinistä savua lykkääviä Trabantteja oli tietenkin jonkin verran. Rekisterikilvissä oleva Unkarin lippu näytti mukavalta. Tapa voisi yleistyä muihinkin maihin.

Budan puoli tarjoaa monta hienoa näköalaa. Gellérthegey oli eräs käymämme kukkula, missä oli valtaisa monumentti puna-armeijan voiton (1945) kunniaksi. Siellä viihdyimmekin pitkään katsellen hienoja, eri suuntiin avautuvia näköaloja. Evääksi olimme ostaneet kirsikoita, joita kilo maksoi vain 68,- forinttia. Ilta kului sitten kaupungin humussa niin pitkälle, ettemme pimeän tullen meinanneet enää osata leirillemme.

Yksi päivä ei riitä Budapestin tutkimiselle, joten seuraavana aamuna olimme taas keskustassa. Pyörän tankkaus onnistui ihmeeksemme Shellin Eurocard -kortilla, mikä ei etukäteistietojeni mukaan pitänyt vielä olla mahdollista! Ravintolassa jäi sitten mielestäni vaivaamaan eräs meidän jälkeemme sisään tullut kaveri, joka hyvin paljon muistutti sitä helsinkiläistä motoristia, jonka tapasimme edelliskeskenä Nordkapissa. Paikallisiakaan hän ei ollut, kun puhui englantia tarjoilijalle. Puheväleihin ei kuitenkaan päästy, joten asia jäi mysteeriksi. Illalla en sitten taaskaan meinannut osata leirialueellemme, vaikka sillä kertaa ei ollut edes pimeä. Sirpa suorastaan suuttui, “onhan me jo



Näkymiä Budabestin Gellert -kukkulalta.

niin monta kertaa tää väli ajettu, et pitäis osata”.

Vielä seuraavakin päivä kului, vaihteeksi Pestin puolella, joka on se kaupungin modernimpi puoli. Tonavan rantaa reunustivat uudet loistohotellit sekä suuri uusgoottilainen parlamenttitalo. Viimeksimainitun pihalta onnistuimme näkemään joidenkin arvohenkilöiden lähdön poliisisaattueessa. Mp-poliisit muuten ajelivat Yamaha 750 Seca -pyörillä, ja lyhythihaisissa paidoissa!

Pyörä paikoitettiin vaihteeksi parkkitiloon 60:n forintin tuntitaksalla. Sitten löysimme vilkkaan, tungokseen asti täynnä olevan torin, josta olisin mm. saanut kaipaamani shortsit - reissun halvimpaan hintaa. “Katotaan vielä muualtakin”, sanoi taloudellisesti ajatteleva Sirpa, ja niin jäivät shortsit saamatta. Kas kun kaikkialla muualla ne tietysti olivat paljon kalliimpia. Ei siinä muuten mitään, mutta kun olin jättänyt omat

shortsini kotiin, kun eivät olleet mahtuvinaan mukaan!

Päivällisellä käytiin ruokapaikassa jonka nimi oli komeasti Gyopar Press Bar. Söimme kanaa, joka oli “lihotettu” tunkemalla jotain puuroa sen nahan alle. Saattaa kuulostaa hassulta, mutta oli se ihan syötävää. Jälkiruokineen sun muineen upposi näihin syöminkeihin 1.470,- forinttia (mikä on kuitenkin hieman alle sata Suomen markkaa). Illalla en taaskaan vaihteeksi ollut löytää leirialueelle. Sirpa meinasi räjähtää! Olihan meillä kartta, mutta on se Budapestin iso-että sikäli.

Kolme päivää samassa leirissä riitti meillemme. Sitten aloimme pakkailla kampeitamme. Kolme leiriytymisvuorokautta maksoi 2.360,- forinttia. Camping Carnetista ei heurunut alennuksia, kun vastaanoton tyttö ei oikein uskaltanut sitä antaa. Yleensähän Carnetilla saa hiukan helpotusta. Toisaalta,



Balaton -järven idyllistä rantaviivaa.

eipä tuo niin järin kallista ollut. Olihan hintaan kuulunut kaasuhellan käyttöoikeus ja lämmin vesi. Leirialueen kissa jäi haikeana katselemaan jälkeemme, olihan se hyvällä halulla syönyt meidän kanssamme salamia.

Sitten piti omin silmi nähdä, onko Keski-Euroopan suurin järvi Balaton niin saastunut kuin puhutaan. Sinnehän ei ollut Budapestistä pitkäkään matka, ja ajatuksena oli mennä vieläpä samalle leirialueelle Tihanyin niemelle, jossa olin majoittunut kymmenen vuotta aikaisemmin. Eihän sitä tietenkään enää meikäläisen taidolla löytynyt, mutta rantaa pitkin kaarteleva pikkutie oli mukava ajaa. Aurinkoakin tuli levähdyspaikassa otettua muutama tunti. Oli mahdolloman lämmintä.

Leirialueista ei totisesti ollut puutetta. Valitsimme yöpymispaikaksi Balatonfured Campingin. Se oli suuri ja hyvinvarustettu.

Lisäksi se oli rannan yhteydessä (kaikki eivät nimittäin sitä olleet). Matkakodin pysäytyksen jälkeen menimme rannalle, ja vesi näytti yhtä vihreältä kuin vuosia sitten. Kuolleita kaloja ja ankeriaita oli kuitenkin ajautunut rannalle; ehkä niissä saastumispuheissa oli jotain perää. Ihmiset uivat kuitenkin järvessä kuten ennenkin, joten emme jääneet pekka pahemmiksi. Ainakin se virkisti mukavasti, joskaan ne kuolleet kalat eivät olleet oikein miellyttävää uimaseuraa.

Kävimme vielä illalla ajelemassa lähiympäristössä. Sitten lähimmällä huoltamolla tankattuaani ja yrittäessäni maksaa suurehköllä setelillä, se ei kelvannutkaan bensanjalkelijalle. Se oli liian suttuinen! Vai tällaista oli se ns. “likainen raha”. Ihmettelin asiaa kovasti, kun Unkarin rahat muutenkin olivat kuin vessapaperia. Polttoaine oli maksettava “puhtaammalla” rahalla. Onneksi oli tarpeeksi mukana.

Leirialueemme oli aika täynnä ja nuorison takia hieman rauhaton. Toisaalta suihku- ym. tilat olivat erinomaiset. Aamulla Sirpa valitteli nukkuneensa huonosti melun takia, kulkihan valtatiekin aika lähellä. Yöpymisemme (790,- forinttia) maksoin poislähtiessämme. Hieman jännitti kelpaisiko nyt se "likainen" seteli. Kyllä kelpasi!

Nyt alkoi erittäin kuuma ja raskas taivalus kohti Itävaltaa. Lämpömittari huiteli josain neljänkymmenen asteen paikkeilla. Erään pikkukylän ruokapaikassa — nimeltään Tüskevar Non-Stop Biströ — poikkesimme kuitenkin syömään gulassikeittoa, joka oli tulista ja erittäin hyvää. Tätä erikoisuutta ei kannata jättää maistamatta, ja eri paikoissa Unkaria sitä saa vielä eri muunnoksina.

Rajan lähestyessä huomasimme, että Unkarin rahat pitäisi saada tuhlettua pois, joten ostimme niillä Körmend -nimisessä paikassa makkaraa ja muutaman viinipullon. Mm. Unicum -merkkistä viiniä (tai oikeastaan taitaa olla jotain väkevämpää) olisi saanut vaikka minkäkokoisissa pulloissa, kunhan se oli pallonmuotoinen. Sirpa osti vielä matkamuistoksi kauniin käsinmaalatun puisen munan, arvelen sen kestävä matkan rasiukset ehjänä (kuten kestin). Itävallan puolelta oli tulossa loputon autojono Unkariin. Olihan perjantai-iltapäivä ja viikonloppu edessä. Myös saksalaisia moottoripyöriä näkyi paljon.

Jatkuu seuraavassa numerossa...

Kemijärven Jaska



LIKOLAMPI ***

KITEELLÄ KUUTOSTIEN TUNTUMASSA
PALVELUKSESSANNE 01.06. — 15.08.

- Leirintäalueen koko 4000 m²
- Metsästysmaja, jossa vastaanotto
- Kioski, kahvio
- Huoltorakennus, jossa keitto, ruokailu, astianpesu sekä suihku ja pesutilat (lämmin vesi)
- Ulkogrilli
- Rantasaunoja 3 kpl
- Asuntovaunujen paikoitus (sähköistetty)
- Telttailualue

- Leirintämökkejä (sähköistettyjä)
- 7 kpl 4 vuodepaikan
- 4 kpl 3 vuodepaikan
- 3 kpl 2 vuodepaikan

VAPAA-AIKAAN

- Kuntopolku, lentopallokenttä

VUOKRATTAVANA

- Vene, vesipolkuri, jolla, kanootti



Tiedustelut ja varaukset:
LIKOLAMMEN LEIRINTÄ
82380 Tolosenmäki
Puh. 973-422 222

Avoinna 1.6. — 15.8.
Varaukset muuna aikana
puh. 973-422 210

Kesä on taas kaikilla

Missä ovat motoristin vaaranpaikat?

Edessäni on nippu loppulausuntoja moottoripyörällä ajetuista kuolonkolareista. Tutkijalautakunta on Tampereen ja lähikuntien alueella viimeisten kymmenen vuoden aikana selvittänyt 19 vahinkoa, joissa moottoripyörä on ollut osallisena.

Vakavat liikenneonnettomuudet ovat omaisille ja läheisille elämän ikävimpiä kokemuksia, joita ei tee mieli muistella. Koulutus- ja valistustyössä on kuitenkin pakko ammentaa optimismia ikävistä asioista.

Vahinkoraportit kertovat autovahinkojen ohella seikkaperäisesti myös sen, mistä kaksipyöräisten vahingot johtuvat.

Kuolonkolarit tutkitaan

Liikennevahinkojen tutkijalautakunnan tehtävänä on tutkia kaikki moottorikäyttöisessä ajoneuvossa mukana olleiden kuolemanvahingot. Viime vuosina eri lääneissä toimivien lautakuntien työmäärä on selvästi vähentynyt. Moottoriliikenteen turvallisuus onkin 90-luvun alkupuolella vuosi vuodelta parantunut.

Kuolleiden ja loukkaantuneiden määrällä mitaten moottoripyöräilyn turvallisuus on parantunut eniten. Surmansa saaneiden määrä on laskenut vuoden 1991 34 kuolleesta 13:een ja loukkaantuneiden määrä vastaavasti 623:sta 346:een (vuoden 1993 ennakkotieto).

Mitä sitten lautakuntien raporteista voi päätellä? Motoristi on autoilijan kanssa sa-

manarvoinen, mutta suojattomampi liikenteen osapuoli. Onko moottoripyörän kuljettajan osattava aavistaa liikenteen vaaratilanteet autoilijaa paremmin?

Ajaminen on nopeuden säätelyä

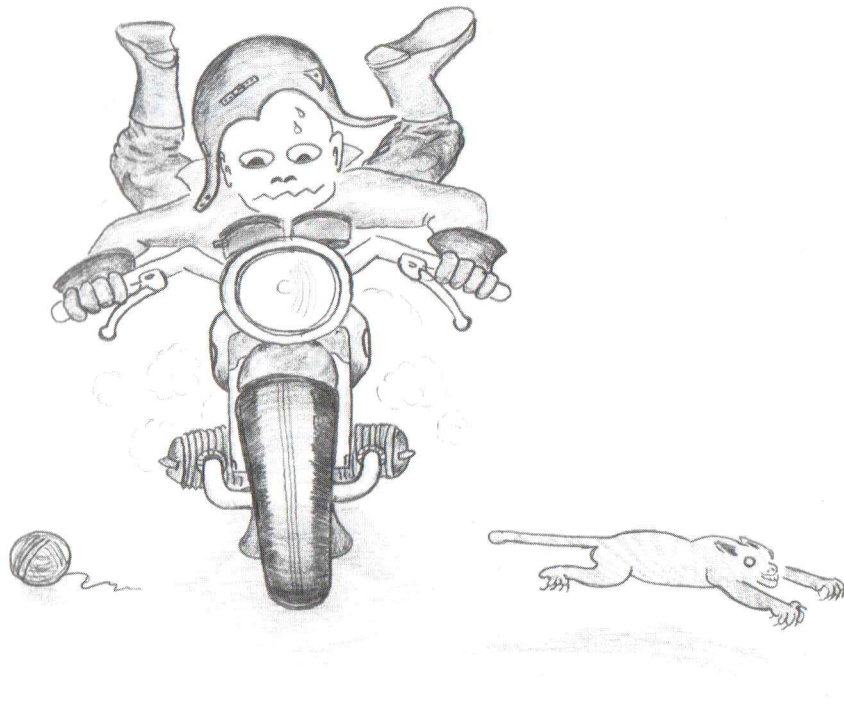
Kesä on motoristeille liikkumisen aikaa. Vahingot sattuvat useimmiten hyvissä keliolosuhteissa. Vakavalle mp -onnettomuudelle on myös usein ominaista törmäys tai tieltä suistuminen maantienopeudessa (80 - 100 km/h).

Vauhti ei itsessään ole niin paha asia kuin yleensä väitetään. Toki maanteillä nopeus on motoristin kannalta kohtalokkaampaa. Olenaisista onkin nopeuden säätely tilanteen mukaan. Mutta miten se parhaiten onnistuu?

Suoralla valtatiellä ajaminen on sujuvaa ja turvallisen tuntuista, varsinkin kun muu liikenne on vähäistä. Näin on tilanne usein myöhäisinä kesä- tai syysiltoina. Ja silloin se juuri tapahtuu, kun sitä vähiten odottaa - hirvi ryntää tielle eikä mitään ole tehtävissä.

Kaikkissa moottoripyörällä ajetuissa hirvikolareissa pätee sama kuvio: kuljettaja ei ole ehtinyt tehdä juuri mitään vahingon estämiseksi. Myös moni autolla hirveen törmännyt sanoo samaa: "Se vain tulee..."

Autoilijaa suojaa kuitenkin peltikuori, useimmissa tapauksissa. Motoristille hirvi on kohtalokas törmäysoapuoli, kypäräkään ei aina auta.. Kuolintapauksissa syynä on ollut yleensä kaularangan tai selkäytimen katkeaminen.



Hämärän ja pimeän aika on otettava todesta, vaikka hirvistä ei aina liikennemerkillä varoiteta. Näissä oloissa jo pienikin nopeuden alentaminen antaa mahdollisuuden aikaisempaan havaintoon, väistöön ja jarrutukseen. Hirvivahingoista kolme on sattunut valtatiellä 9 Tampereelta Orivedelle ja yksi valtatiellä 11 Nokialla.

Kyllä lähtee

Vauhdilla on tietysti suuri merkitys tiellä pysymiseen äärioloissa. Moottoripyörällä ajamisessa pätevät samat fysiikan lait kuin autoilussakin: tarpeeksi lujaa kaarteeseen ja pyörä lähtee saman tien metsähallituksen puolelle.

Yksittäiset tieltä suistumiset sattuvat ylisuurissa nopeuksissa useinmiten juuri fyysikaalisten voimien vaikutuksesta. Pyörä kun ei suostu kulkemaan kuljettajan toivomaan suuntaan. Veren alkoholilla on usein osuutta ulos-

ajossa, sitä löytyy yleensä yli 1.5 promillen verran.

Ajaminen on havainnoimista ja ennakoimista

Risteys on motoristille vaaran paikka kahdestakin syystä. Ensin on tietysti varmistettava turvallinen tien ylitys tai kääntyminen omalta kannalta. Mutta pelkkä oikeassa oleminen ei estä onnettomuutta. Vahinkotapaukset osoittavat selvästi, että tämä ei riitä.

Toinen vaaramomentti syntyykin siitä, että autoilija ei aina noteeraa motoristia. Risteystilanteissa ennakoimista kannattaa todella satsata, koska vastapuoli - yleensä autoilija - ei välttämättä havaitse päätietä lähestyvää moottoripyörää lainkaan. Oma havaittavuutta parantaa värikäs suojapuku ja ajovälin käyttö myös taajamassa.

Kypärä kiinni ja skarppina liikkeelle

Vahinkotapausten perusteella voi sanoa, että moottoripyörällä ajon selviytymiskeinot ovat pitkälti samoja kuin autoilussakin. On kuitenkin muutama keino, joiden avulla motoristi voi selviytyä vieläkin paremmin.

Kypärän käyttäminen on ollut vahinkotilanteissa miltei sataprosenttista. Yhtä tärkeätä olisi myös pitää se kunnolla kiinnitettynä. Tällöin olisi kuljettajan tai takana istuvan henki ainakin kolmessa tapauksessa säästynyt. Kypärän irtoaminen tai löysä kiinnitys on ollut ilmeistä kuudessa vahingossa.

Autoilijan väistämiseen risteyksessä ei kannata luottaa sokeasti. Ajamiseen on hyvä kehittää itselleen malli, joka antaa riittävästi pelivaraa - myös muiden töppäyksille. Skarppina ajamisen mallia voi jokainen edelleen kehittää ennakoitaitoa parantamalla.

Kuten otsikko toteaa, kesä on taas kaikilla - ihmisillä ja luonnon eläimillä. Lopuksi sanonkin vielä kaikella kunnioituksella:

muistakaa ne hirvet.

Matti Joki
Koulutussuunnittelija
Tutkijalautakunnan sihteeri

*Aineisto seuraavaan lehteen
 22.7. -94 mennessä.
 Terveisin Jarkko*

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.



Aina löytyy yksi joka käyttää Bootseja.

Lossivahtina Saimaalla

Herään puhelimen pirinään, kukakohan tähän aikaan mahtaa soittaa meille. Asian luulisi olevan tärkeitä. Riennän oikopäätä vastaanmaan haloo, langan toisessa päässä on Kalle. Miehemme yölliseltä maantieltä, kuules nyt tarttis lähtee aamulla reissuun niinkun puhe oli taannoin. Kymmeneltä aamulla täytyisi olla tallilla. Vilkaistu ulos ikkunasta paljastaa, on täys kuu, pakkasyö tulossa. Vaatteita päälle sen mukaan, ettei vilu pääse yllättämään. Kertauksen vuoksi, jos on päässyt unohtumaan. Alle pitkä kerrasto, jalkaan villasukat ja niiden päälle nallepuku vartalon suojaksi. Päällimmäiseksi laittanut vettäpitävän & hengittävän ajoasun, jalkoihin huopavuoratut kumisaappaat, näillä luulisi pärjäävän. Meinas unohtua kypärä & ajorukkaset. Reppuun otin mukaan

yhden vaihtovaatekerran, lisäksi safkaa yhden päivän tarpeeseen (5 l) riittänee mulle ainakin nykyään!

Purkkiorjana

Matkaa olis tarkoitus tehdä sivarilla, kun on tammoinen talvikeli tiedossa. Tavaratkin kulkevat matkassa mukavammin, on nääs tilaa enemmän käytettävissä! Vaihdamme ensitöiksi alle talvikiekot mallia CITIKKA 2 CV. Tarkistamme vaunun kiinnitystä, löytyy klappia yhdestä pultista. Suoritamme kätevän pikaliimauksen käyttäen apuna ES-APIN kehittämää oivaa pikaliimaa, joka tarttuu & kuivuu nopeasti. Toinen sivari saapuu



Listaykkönen vihdoinkin?

paikalle, kestää vielä tovin ennen kuin olemme valmiit aloittamaan matkanteon. Kello on vierähtänyt jo iltapäivän puolelle. Näin ollen emme selviydy ajourakasta valoisan aikana. Minä yritän totutella ahtaan kabiinin oloihin, ilmavirta kuljettaa aluksi silmiin hiekkaa. Tuntuu oudolta istua kyydisä, kun perse viiltää melkein asfaltin pintaa. Matkaa taittuu kauniissa auringonpaisteessa satakilometriä kerrallaan, jonka jälkeen oijomme jäseniämme vetreiksi. Kuppi kuumaa piristää mukavasti raitista roppaa, käy lämmin henkäys talvisäässä!

Kurnivat vatsat

Saavumme Parikkalaan, pimeys laskeutuu, on aika käydä murkinalle. Kuinkas ollaan, Juhan kotitalo sattuu olemaan tässä aivan lähistöllä. Astumme pirtiin, emäntä

on meitä ovella vastassa, keittiöstä kantautuu hyvän ruoan tuoksu nenään! Kohta istumme pöydässä, nauttien sen antimista, hyvää on. Ylös, ulos, olemme taasen tienpäällä, tähdet tuikkivat ja matka taittuu. Asfalttiteie loppuu, alkaa todellinen sorasirkus. Pöly haittaa ajamista, ei tahdo nähdä missä tie kulkee ylös & alaspäin.

Saavumme perille, nimet kirjoihin. Hie-man yli 100 henkeä on saapunut paikalle kauniiseen männikköön. Siellä niitä honkia humisee & päätä näytetään hakattavan Karjalan mäntyyn oikein urakalla. Kaivan peräkontista moottorisahan, lähden metsästä-mään keskisalkoa teltaan. Pystytys sujuu vanhalla rutiinilla, olemme harjoitelleet tätä useamman kerran. Polttopuut ovat läpimärkiä, kaminan lämmitys tuottaa ongelmia. Nuotioita näkyy olevan aikalailla, evästä mukaan ja kiertelemään aluetta ristiin rastiin. Yö kuluu mukavissa merkeissä turistes-

sa & täristessä aamuun asti. Päivänvalossa meillekin selviää paikan kauneus! Otamme kameran käyttöön, napsimme muutaman ruudun muistoksi keitä täällä tällä kertaa oli mukana. Hätäisimmät ovat saaneet tarpeekseen yhdessäolosta, lähtevät pois. Kaikki kulkupelit näyttävät toimivanomalla voimalla. Unikekoja kuuluu olevan monessa tellassa, täälläkin näytetään pidetävän matalaa profiilia, hyvä niin.

Humiseva pää

Tanner tyhjenee pikkuhiljaa tavaroista. Pikkupojat keräävät innolla lestejä ja hykertelevät käsiään, tähän taitaa olla oikea kulta-kaivos, rahan tuloa ei voi estää mikään. Olemme viimeisten joukossa poistuessam-

me alueelta. Päivänvalossa kaikki näyttää toisenlaiselta kuin tullessa yöllä.

Palaamme samaa reittiä kohti kotia kuin tullessa. Liikenne näin sunnuntaina on paljon vilkkaampaa. Motskareitakin osuu matkan varrelle muutama letka. Autojen vetämät peräkärtyt keräävät peräänsä valtavia letkoja, joidenka ohittaminen turvallisesti on aika hankalaa sivareille. Aurinko laskee taivaanrannan taakse, lämpötila putoaa nollan alapuolelle. Näinollen tienpinnat tulevat liukkaiksi, onneksi nasta puree tiehen! Vihdoin ja viimein saavumme kehäkolmosen sisäpuolelle, kotona siis. Matka on saatu turvallisesti Tallinnaan?

Yksi Lossi Vahti, vastarannalta
SULO PETTERI-HAAKANA
suomentanut Huru-Ukko Kari Saalasti

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 Skandinaviens AB:ltä, puh. +46-21-180155 tai fax: +46-21-124479. Laivayhtiön henkilökunta paikalliskonttoreisakin on ongelmien ilmetessä valmis auttamaan. Astu laivaan!

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
Juhlatsuoppi (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

Moottoripyörä ei ole pelkkä kulkuväline

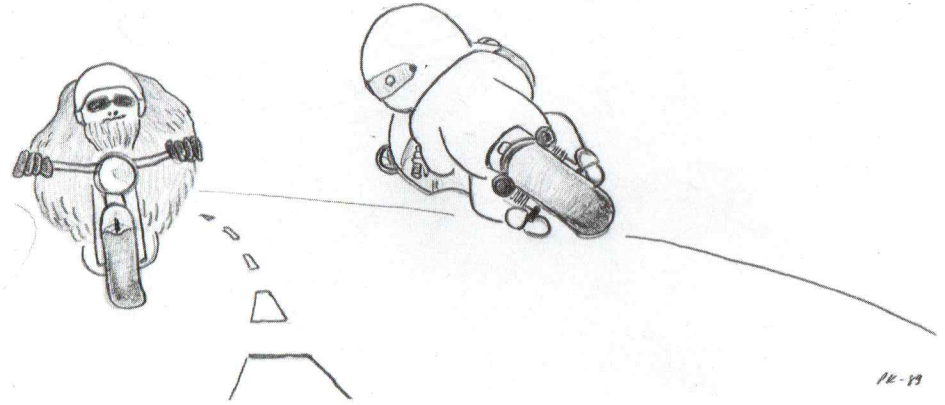
Kun herra X keksi moottoripyörän, tiesikö hän, mitä siitä seuraa. Hän varmaan kuvitteli kehittäneensä vain tavallisen kulkuneuvon jokapäiväiseen käyttöön. Jos herra X näkisi, millaiseksi moottoripyöräkulttuuri on kehittynyt viimeisen sadan vuoden aikana, hän ei uskoisi näkemäänsä. Herra X:n keksimä laite, moottoripyörä, tai oikeastaan sen käyttäjät, ovat muuttaneet muotoaan. Moottoripyöräilijöistä on muodostunut oma "kansa". Kansalaisuudella ei ole väliä, kunhan alla on kaksi pyörää ja 125 kuutiota. Kaikki ovat veljiä ja siskoja keskenään.

Motoristin "Raamattu" Robert Pirsingin "Zen ja moottoripyörän kunnossapito" kertoo selvästi motorismin perusajatuksia. Pirsing kirjoittaa, että motoristi näkee maailman toisin ajaessaan. Hän ei istu kopissa eikä katso maailmaa kuin televisio-ohjelmaa. Motoristi muuttuu osaksi maisemaa. Tunnustan tämän väitteen todeksi - olen kokenut sen. Kun ajan moottoripyörälläni (sininen Kawasaki ZZ-R 600 vm. 91), tunnen maailman kypäräni sisällä. Minä haistan lannan hajun, kun ajelen maaseudulla. Minä tunnen sateen ropisevan kypäräni visiiriin. Tunnen, kuinka vesi jollain merkillisellä tavalla valuu housujeni sisään. Tunnen tuulen voiman, kun ajan metsän keskeltä peltoaukealle.. Tunnen painovoiman itsessäni, kun kanttaan tiukkaan S -mutkaan. Auringon säteet lepäävät kasvoillani, viljapelot tervehtivät minua, meren tuoksu saavuttaa sieraimeni. Kun ajan moottoripyörällä, rakastan kaikkia (paitsi ehkä autoilijoita), koska tunnen olevani vapaa. Tunnen, kuinka asfaltti kiittää allani viidentoista sentin päässä. Jos kohtaan motoristin, tervehdin häntä kädellä, sillä tiedän, mitä hän sisimmässään tuntee. Olemme veriveljiä.

Minä sain ensimmäisen moottoripyöräni 18-vuotiaana. Olin jo kauan haaveillut omasta pyörästä. Paikkin töitä puoli vuotta ja sain kokoon sen verran, että voisin ostaa moottoripyörän. Kun koitti päivä, jolloin täytin 18 vuotta, lähdin innokkaana hakemaan Tampereelta ostamaani Honda NX 250 -moottoripyörääni. Kun astuin Tampereen asemalla junan ovesta ulos, tunsin olevani astumassa kohti jotain sellaista, josta olin kuullut puhuttavan, lukenut, nähnyt, unelmoinut. Pyörän myyjä haki minut asemalta ja lähdimme pyörän luo. Sydämeni hakkasi ylikierröksillä. Hän avasi hitaasti autotallinsa oven. Siinä vaiheessa en kuullut mitään, en haistanut mitään. Olin jossakin, mutta en tiedä missä. Oli vain minä ja pyörä. Väritkin hävisivät hetkeksi maailmasta. Voisin vanhoa, että sillä hetkellä maailmassa ei sodittu. Siinä se oli. Sydän löi tyhjää pari kertaa. tunsin, kuinka pääni räjähti tuhansiksi ziljooniksi osiksi. Värit palasivat. Kuulin, kuinka huusin riemusta. Olin motoristi. Pyörä seisoivat tallissa kauniimpana kuin koskaan. Maailma näytti silmissäni erilaiselta. Se jopa maistui erilaiselta. En ostannut itselleni kulkuneuvoa, vaan elämäntavan. Takaisinpaluuta ei ollut. Aurinko paistoi kirkkaammin ja linnut lauloivat minulle, vain minulle. Lähdin ajamaan Hondaani kotiin. Tunsin, kuinka ihmiset katsoivat minua, "Katsokaa MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ!"

Me olemme kavereita, minä ja pyörä. En voisi koskaan tehdä pahaa pyörälleni. En koskaan jättäisi sitä talveksi ulos pakkaseen, sillä jättäisin samalla itsenikin sinne. Jos sairastuu, vien sen lääkäriin. Jos se kaipaa huoltoa, vien sen huollettavaksi heti enkä 17. päivä. Kun se ryvetty satekelien jälkeen, pesen sen huolellisesti ja rakkaudella. Kaikki tosimotoristit

ELÄMINEN EI OLE VÄLTTÄMÄTÖNTÄ
MUTTA MOOTTORIPYÖRÄILY
ON



tekevät samoin. Moottoripyörä on motoristin paras ystävä - Wife? Yes. Dog? Maybe. Motorcycle? NEVER.

Kun ihminen (nainen, mies, lihava, ruma, työtön, uskovainen, juoppo, ylioppilas, puutarhurin apumies) ostaa moottoripyörän, hän ei osta kulkuneuvoa, vaan lipun vapauteen. Hän saa paljon uusia ystäviä (kaikki motoristit ovat ystäviä keskenään). Hän erottuu massasta: hänestä tulee yksilö. Hän voi katella moottoritien ylikulkusillalta alas ja kiittää "Jumalaa", ettei ole yksi noista autoissa istuvista "solmiokireällähapannaamakiireikuinenmanaavasta" raukasta, jolla on povitaskussaan lentolippu Torremolinokseen. He ovat menossa lomailemaan?

Motoristi viettää lomansa pyöränsä päällä kierrellen Eurooppaa pieniä kyläteitä pitkin ja nauttien luonnon läheisyydestä. Hän asuu teltassa ja syö omia eväitään. Lähtee, kun jaksaa ja nukkuu kun nukuttaa. Ei otta paineita. Motoristin ei tarvitse lomallaan

pyytää (lue: huutaa) takapenkillä möykkäville kakaroille olemaan hiljaa, kun isin pinna on katkeamaisillaan. Motoristit kerääntyvät leirintäalueilla omiksi ryhmiksi nuotion ääreen ja jakavat kokemuksiaan ja vinkkejä toisilleen. He ajavat syysusvan ympäröiminä kohti auringonlaskua.

R.Pirsing kirjoitti, että sitä kasvaa kiinni pyöräänsä. Sen pyörän salat oppii ja samalla oppii tuntemaan itsensä. Moottoripyöräily on tie sisimpään, tie harmoniaan. viis Jumalasta, Allahista tai Jahvesta, moottoripyöräily ja siihen liittyvät asiat ovat minun jumalani. Se on aika vahvasti sanottu, mutta se on totta. Minusta ja pyörästäni on tullut pari. Olemme yhtä. Tunnen pyöräni kätteessa olevat naarmut ja kolhut yhtähyvin kuin se tuntee minun kolhuni. Pyöräni on identiteettini. Kun ihmiset kysyvät mikä olen miehiäni, vastaan: "Olen motoristi".

Henrik Tanabe



Kylätien rauhaa syyskuun hämärtyvässä illassa.

Matkalla Suomessa 2

Suurimpien kaupunkien väliset valtatie ovat yleensä hyväkuntoisia ja melko nopeita (ja ruuhkaisia!). Vaihtoehtoisia reittejä on kuitenkin olemassa. Kuljen usein Turun ja Tampereen väliä, ja vaikka matkan voi tehdä joko kaahaamalla Loimaan kautta 9-tietä pitkin tai sitten pohjoisempaa reittiä Huittisten ja Vammalan kautta, valitsen usein ko. teiden välissä kulkevan, mutkittelevamman ja mielenkiintoisemman ajoreitin. Linjalta Turku - Lieto - Aura - Pöytyä - Oripää - Alastaro - Punkalaidun - Vesilahti - Tampere löytyy paitsi erittäin mutkaisia teitä ja kauniita maisemia myös kiinnostavia pysähtymispisteitä.

Liedossa Aurajoen varrella on paitsi Lounais-Suomen huomattavin linnavuori (Vanhalinna) myös Kukkarkosken vanha kalmis-

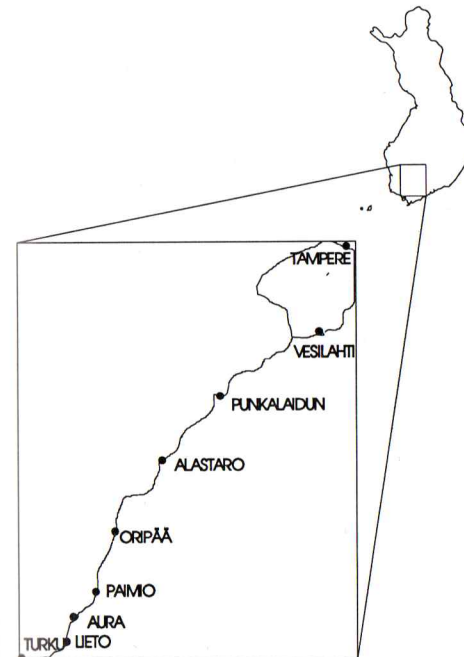
toalue Nautelankosken partaalla. Ei uskoisi veden nykyistä virtausta katsellessa, että paikalla on toiminut 1800-luvulla mylly. Nautelan koski löytyy Liedon kirkon ja Auran välisen vanhan mutkaisen tien länsipuolelta. Vauhdin hurmassa siitä ajaa kyllä helposti ohitse.

Auran kohdalla ylitetään 9-tie ja suunnataan kohti Riihikoskea. Heti 9-tien vieressä on museokahvila Koskipirtin kupeessa Nautelaa vähän suurempi koski, jonka partaalla on nykyisten japsipyörien ihmeteltävänä mm. isot myllynkivet ja vanha voima-akseli. Niin sitä elettiin ennen polttomootoreitakin!

Riihikoskelta Pöytyälle päin oleva tie on tyypillistä suomalaista maantietä, 60 km/h rajoitusta, mutkia ja asutusta. Mutta Pöytyän



Ennen myllyä pyörittänyt koski on aikojen kuluessa hiljentynyt.



ja Oripään välinen tie onkin sitten moottoripyöräilijän unelmaa. Pieni päällystetty tie, joka uskollisesti seuraa viereisen joen kiharaa uomaa usean kilometrin verran. Z-merkin lisäkyltti kertoo kiharan kestävän 6,7 km.

Jos Oripään ja Alastaron välinen rauhallinen kangasmaisema alkaa unettamaan, niin voi pysähtyä verryttelemään vaikka mahtipontisen kansalaissodan uhreille (sen toisen osapuolen) pystytetyn muistomerkin kohdalle. Tämä väli on melko nopea, ja pitääkin varoa, ettei vahingossa aja Alastarolle kääntyvän tie ohitse!

Alastalon kirkonkylä sijaitsee motoristien hyvin tuntemaan moottorirataan nähden syrjässä, yli 10 km itään. Alastarosta Punkalaitumen kautta Vesilahdelle kulkeva tie on kuuluisa kiemuroistaan. Sitä on ilojella. Ennen Punkalaidunta on vaan muis-



Näiden hammaspyörien avulla on viljaa jauhettu.

tettava jarrutella 2-tien ylityksen kohdalla, ja itse kylässä on käännyttävä ensin oikealle, ja muutaman talon päästä vasemmalle päästäkseen Vesilahteen johtavalle tielle.

Punkalaitumen kunta ei monilla matkailunähtävyyksillään pääse kehuskelemaan, mutta kuuluisa se on puusepän tuotteistaan, yli puolet Suomen ruumisarkuista valmistetaan nimittäin siellä. Sen sijaan Vesilahdelta löytää kulttuurinjanoinen motorisri jo paljon nähtävää. Ns. Klaus Kurjen tien varrella on sekä Laukon kartano että museona oleva vanha torppa. Ja jos kiinnostusta riittää, voi ajella Hinsalan niemeen Tuhnuvuoreen etsiskelemään kansantaruista tuttua Pirunlinnaa.

Vesilahdelta voi ajaa Tampereelle joko läntistä (Lempäälä) tai itäistä (Tottijärvi - Nokia) reittiä. Ja kun kerran pikkuteitä on lähdetty ajamaan, ei kumipyörien välttämät-

tä tarvitse edes Tampereen seudulla moottoritiellä kulua, asutuskeskuksia pikkuhiljaa kierrellen pääsee kyllä keskustaan saakka.

Anne Aaltonen

Kilpailu!

**Kuka löytää Z-merkin, jonka lisäkyltissä on enemmän kilometrejä?
(Päätoimittaja palkitsee suurimman kilometrimäärän löytäneen.)**



MISTER MINIT®

**MP-69 r.y:n jäsenkortilla
edulliset alennukset**

-15%

- ★ **Jalkinekorjauksista**
- ★ **Avainvalmistuksista**
- ★ **Nahkatyöt - ompelukorjaukset**
- ★ **Nahanhoitotuotteet**

**Palvelupisteemme löytyvät johtavissa
tavarataloissa kautta maan**

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| ★ CitySokos | Helsinki |
| ★ CitySokos | Tapiola |
| ★ CitySokos | Tampere |
| ★ Wiklund | Turku |
| ★ CitySokos | Hämeenlinna |
| ★ CitySokos | Savonlinna |
| ★ CitySokos | Seinäjoki |
| ★ CitySokos | Oulu |
| ★ CitySokos | Lahti |
| ★ CitySokos | Lappeenranta |
| ★ CitySokos | Jyväskylä |
| ★ Prisma | Malmintori |
| ★ Prisma | Piispanristi |
| ★ Prisma | Oulu |
| ★ Citymarket | Itäkeskus |
| ★ Citymarket | Tampere |
| ★ Citymarket | Vaasa |
| ★ Citymarket | Joensuu |
| ★ Maxi | Helsinki |
| ★ Maxi | Espoo |
| ★ Elanto | Hakaniemi |
| ★ Asematunneli | Helsinki |
| ★ Carlson | Kuopio |

Viro on kaunis maa...

... mutta joskus pitää osata katsoa pintaa syvemmälle nähdäkseen sen. Itsekin näin pari vuotta sitten maahan muuttaessani vain neuvostoajan ränsistyttyvät rakennukset ja tunsin sen omituisen jokapuolella leijuvan naftan hajun. Luulin näkeväni painajaisun- ta - apua, olen tullut Neuvostoliittoon, se on vieläkin olemassa! - ja halusin herätä.

Parin vuoden aikana on tapahtunut paljon muutoksia niin Virossa kuin minussakin. Olen oppinut, että puupitsikoristeinen yli 200 vuotta vanha rakennus on ränsistyneisyydestään huolimatta kaunis. Uudestaan itsenäistyneellä Viron valtiolla ei ole varaa kerralla kunnostaa Venäjän 50 miehitysvuoden aikaansaannoksia.

Tällä hetkellä Viro on sekoitus upouusia Nesteen, Ek:n ym. huoltoasemia, bistroja ja moottoriteitä sekä idyllisiä maalaiskyliä, pikkuteitä katajametsiä ja upeita linnoja. Kaunista maata rikkovat neuvostoajan "rämps" -arkkitehtuurin muistomerkit kuten esimerkiksi Tarton uudempi teatterirakennus, joka muistuttaa lähinnä lihakombinaattia.

Tarjontaa on, palvelemista opetellaan

Markkinointitaloutta aloittelevissa maissa kuten Virossa kannattaa muistaa nyrkki-sääntö: "mikään ei toimi, mutta kaikki järjestyy".

Baltian maiden ns. palvelupisteissä esiintyy vielä valitettavan paljon soviet -tyyppin palveluhenkilökuntaa. Tämän toivottavasti pian sukupuuttoon kuolevan lajikkeen tunnusmerkkejä ovat pelko asiakkaita kohtaan

ja suojautuminen heiltä epäystävällisyydellä sekä "myyjä on kunkku" -asenteella. Vastaus "ei ole" ei välttämättä tarkoita sitä - se vain on ensimmäinen mielessä oleva vastaus kysyessäsi mitä tahansa. Jatka sinnikkäästi kyselyjäsi ja saat ainakin jotain korvaavaa, jos ko. tuote todellakin on loppu, viroksi "otsas". "Esim. vodka on lopussa = "viina on otsas".

Niin sanotun laman kourissa taisteleville suomalaisille ovat itsestäänselvyyksiä sellaiset ylellisyysasiat kuten lämmin kämpä, lämmin vesi, Wc ym. Matkaillessasi niin Viroon kuin Israeliin, Intiaan... voit valmistautua tiedustelevaan josko niitä on tai ei. Älä heitä toivoasi, jos sitä kaikkea ei olekaan — sekin seikka järjestyy.

Virossa on muutakin kuin Saarenmaa

Tiesitkö, että Kihnu -saarella naiset ajavat sivuvaunullisilla moottoripyörillä kansallispuvun hameet liehuen - ja nuo sivuvaunut on valmistetty kalalaatikoista. Miehet yleensä eivät aja, koska ovat joko kalalla tai syvästi alkoholin vaikutuksen alaisena. Kihnulainen ajoneuvoyhdistelmä pystyy kuljetamaan kevyesti yhdeksän henkilöä kylän nuotiojuhlaan ja takaisin.

Kihnu -saarella ei vielä muutama vuosi sitten ollut autoja lainkaan: saari tunnettiin moottoripyörämuijistaan. Nyt idylliä rikkovat autohurjastelijat, mutta perinteistä pidetään silti yhä tiukasti kiinni — niin kansallispuvun käyttämisestä kuin moottoripyöristäkin (ja valge -viinan nauttimisesta).

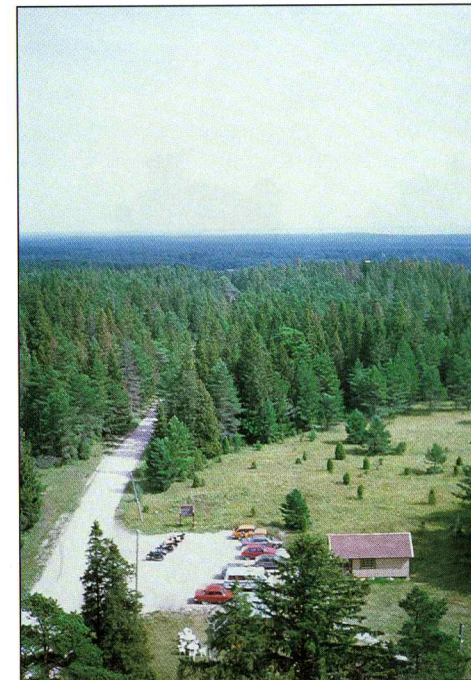
Kihnu on pieni saari Pärnun edustalla. Saarella on muutama sata asukasta ja ainakin yksi hotelli. Saarella voi myös telttailla tai vuokrata mökin. Nähtävyyksiä ovat vanha ortodoksinen kirkko, museo, majakka ja hautausmaa. Saaren ympäriajo ja oleskelu siellä ovat jo elämys sinänsä. Kesäisin saarelle pääsee Pärnusta ajoneuvojen kanssa vain pari kertaa viikossa, joten kiireisimmän matkailijan kannattaa ottaa lauttojen aikatauluista ajoissa selvää.

Saarien lisäksi suosittelen lämpimästi Tallinnan itäpuolella sijaitsevaa suurta Lahemaan kansallispuiston aluetta. Lahemaa ei ole aivan sitä, mitä me Suomessa olemme tottuneet kansallispuistolla käsittämään. Lahemaalla on tietenkin myös patikkareittejä, putouksia ja aarniometsiä, mutta myös upeita entistettäviä kartanokokonaisuuksia, linnoitusten raunioita, kalastajakyliä jne. Lahemaalta löydät myös mökkikyliä, motelleja ja ruokailupaikkoja.

Lahemaan alueen tiet ovat kapeita, hyväkuntoisia, idyllisiä pikkutietoja. Välillä tie saattaa kulkea suuren katajametsän keskellä. Hitaasti ajaessa eivät muistomerkit ja saarten tyyliin rakennetut mökit jää näkemättä.

Yksi Lahemaan pakollisista kuvioista on Palmsen Kartano. Se on Viron ainoa täydelliseen loistonsa kunnostetty saksanaikainen kartano omenatarhoineen ja joutsenlampineen. Palmsen kartanossa sijaitsee myös infopiste, josta voit ostaa alueen karttoja, opaskirjoja ym. Myös Viitnan matkailukeskuksesta saat lisätietoja Lahemaasta.

Viron maasto on tasaista Koillis-Viron rajalle saakka. Heti Tarton eteläpuolelta alkaa ns. "kuppelmaastik" eli kukkulamaasto-alue. Alueen ja samalla koko Viron korkein kohta on "Suur Munamägi", korkeus 318 metriä. Paikka sijaitsee 15 km Võrusta etelään. Mäellä on torni, joka palvelee matkailijoita kesä kautena päivittäin. Torniin kan-



Hiidenmaan saarta voi ihailta vaikkapa Köppun majakan tornista. Kuva: KR

nattaa kivuta raskaammallakin ajovarustuksella, sieltä avautuu näköala Latviaan saakka.

Etelä-Virossa ollaan matkailuun paneuduttu huolella ja majoituskohteita löytyy alkaen Sangasten linnasta päättyen maatilamajoitukseen. Näistä osaavat paikkakuntien omat matkatoimistot kertoa ajantasalla olevaa tietoa.

Virossa majoitut edullisesti

Joistain mp -lehtien artikkeleista voi saada sen kuvan, että majoitukseen pitää Virossa varata iso setelitukku rahaa — näinhän asia ei ole. Edullisimmissa paikoissa majoittuesasi pärjää sadalla markalla (= 240 EEK) toista viikkoa. Jos jossain hotellissa kysy-



Sangasten linna on edullinen majoituspaikka Etelä-Virossa. Kuva: KR

tään sinulta yöstä per henkilö yli 200 kroonia, suosittelen, että ostat kiireen vilkkaa sieltä ko. paikkakunnan kartan ja tutkit muut majoitusmahdollisuudet.

Palvelu ei välttämättä vastaa korkeita hintoja. Parhaimman palvelun olen saanut Värskan sanatooriumissa hintaan 12 EEK / yö (v. 93, nyt "jo" 28 EEK). Majoituin yksin 2 hh:ssa, jossa oli wc, suihku lämpimällä vedellä, parvekkeelta näköala järvelle... Värskan hintoja ei alita kukaan Virossa. Suosittelen Värskaa kaikille, jotka etsivät idyllistä maalaiskylää.

Värskan sanatooriumissa on ruokala, ravintola, baari, uimaranta, veneen vuokrausta ja hierontapalvelut. Kylältä löytyy posti, kaunis ortodoksikirkko ja muutama ruokakauppa (joissa maan yleisen tavan mukaan myydään myös oluita ja alkoholituotteita). Sanatoorium sijaitsee 3 km Värkan keskustasta - kyläläiset

näyttävät minnepäin. Värska sijaitsee Viron kaakkoisosassa aivan vielä miehitettyä olevan alueen kyljessä ennen Petserin aluetta.

Pärnussa majoitut edullisesti puoli kilometriä keskustasta sijaitsevan Seedri -kadun Kajakas ja Seedri -hotelleihin. Pyörän voit siellä jättää joko hotellin takapihalle tai huoneesi ikkunan alle. Oma pesuhuonetta edulliseen huoneen hintaan ei enää vilkkaamalla paikkakunnilla saa, mutta kannattaa ottaa edullisempi huone ja sen päälle tiedustella lähimmän saunan sijaintipaikkaa. Saunan vuokra on noin 30 - 50 EEK / tunti.

Tartossa on helpointa majoittua aivan keskustassa linja-autoaseman vieressä sijaitsevaan Tartu -hotelliin ja pyytää edullisinta huonetta. Tartu -hotellin lähellä on maksullinen vartioitu pysäköintipaikka, maksu on muutama krooni vuorokaudelta. Hotellissa on oma sauna ja baari. Pihan toisella puolella linja-autoaseman 2. kerroksessa sijaitsee Löyna-Eesti Turismikeskus, jossa osataan palvella ja kertoa niin Tarton kuin lähialueen nähtävyyksistä ja lisää majoituskohteista Etelä-Viron alueella.

Edullista majoituspaikkaa etsiessäsi muista, että halpa huone on viroksi "odav tuba" - "halb hoone" taas tarjoittaa suomeksi kehoa rakennusta / taloa... älä loukkaa majanpitäjää sekoittamalla sanoja.

Vihreä kortti ja bensiini ja muut motoristin kummitukset

On hienoa, että Suomen mp -lehdet ovat kilvan kirjoitelleet mp -matkailusta Itä-Eurooppaan. Suosittelen Viroon matkajan lukevan viimeisestä MP-lehdestä (10/93) sekä Superbike 2/94:stä kaksi asiaa koskevaa artikkelia. Niissä esiintyvien virheiden vuoksi pieni kommentointi on paikallaan.

Upein artikkeli oli Kaisa Viitaselta Saarenmaahan liittyen - Superbiken numero



Rantatiellä Tallinnasta länteen on upeita näköalapaikkoja. Kuva: Urmas Kauniste.

kannattaa hankkia ihan tuon artikkelin vuoksi. Samassa lehdessä on myös Gerry Nordströmin artikkeli, jonka suurimmat väärinkäsitykset koskevat Viljandin kaupunkia ja vihreää korttia. Nordström nimittää Viljandia "ränsistyneeksi, kuolleeksi kaupungiksi". Viljandi sattuu olemaan virolaisten mielestä vihreydessään ja nostalgisuudessaan Viron kaunein kaupunki. Viljandissa on myös hieno ja tasokas teatteri sekä koko maan Folk-elämää piristytävä Kulttuurikolledz. Ehkä kysymys on tuosta ulkokuoren alle näkemisestä.

Vihreä kortti ei ole koskaan nostettu metakkaa tullissa. Jos sitä ei ole sattunut olemaan mukana, on täytyntä ostaa tullissa sijaitsevalta vakuutusyhtiöltä lisävakuutus, esim 2 viikkoa / n. 25 mk. Nykyään vihreä kortti ei liiemmin kysellä, mutta voi sen hyvämuistinen mukaankin ottaa.

MP:n numerossa 10/93 on Viroon liittyen Jorma Viemerön ja Mikael Borgielin artikkelit. Borgielin artikkeleissa vilisee viikoja kuin Komsomolskaja Pravdassa, jonka Viroa koskevissa artikkeleissa ei myöskään ole viitsitty ottaa asioista selvää viimeiseen piiruun. Oikaisen muutamia Borgielin suurimpia virheitä, joista majoituspalveluja koskevat tulikin jo edellä käsiteltyä.

Nopeusrajoitukset ovat Virossa 50 / 70 / 90 - eivät Borgielin mainitsemat.

Bensaa myydään huoltoasemilla myös litra-annoksina - vain vanhimmista neukkuukaisista tankeista tulee ulos viisi litraa kerrallaan, ja nekin alkavat olla katoavaa kansanperinnettä. Yleensä bensa täytyy kuitenkin maksaa ennen tankkaamista, mutta voit ostaa lisää tai pyytää rahaa takaisin, jos tuli virhearvio määrässä. Sählää ihan rauhassa tankin ja myyntiluukun väliä — muuttakoot

systemiä, jos se huoltoaseman pitää häiritsee.

On toisenlaistakin yritteliäisyyttä: mm. Tarton Alexela -huoltoasemalla sinun ei tarvitse liikahtakaan ajoneuvosi luota, vaan bensapojat tankkaavat sen ja rahastavat sinua siltä seisomalta. Myös valikoima on runsasta. Lyijyttöntä bensiiniä ei vielä joka huoltoasemalta saa, mutta ottaen huomioon maan mittasuhteet, pärjät pienelläkin tankilla taatusti seuraavalle sitä tarjoavalle asemalle saakka. Bensiinien hinnat ovat alle puolet Suomen hinnoista, myös lyijyttömän hinta nykyään sen yleistyttyä.

Mistä saada lisätietoja Viron matkailusta

Viro on täynnä entisistä pioneerileireistä tehtyjä motell-camping -alueita ja entisistä etuoikeutettujen hotelleista ja lomakylästä perustettuja matkailukeskuksia. Parhaiten informaatiota niistä saa Helsingin tammi-kuisilta ja Tallinnan syyskuisilta (nyt 24. - 25.9.94) matkailumessuilta. Messujen ulkopuolella tietoa saa myös mm. Eesti -keskuk-silta (esim Hgissä 90 - 876 9603) ja Suomen Retkeilymajaliitolta Helsingistä. Viron retkeilymajajärjestöllä (Eesti Puhkenmajad) on suhteellisen kattava verkko yli maan.

Viroon jo tultuasi saat lisätietoja turisti-info -pisteistä ja matkatoimistoista, jotka tietysti ovat avoinna enimmäkseen virka-aikoina. Tallinnassa infopiste on Raatihuoneen aukiolla keskellä vanhaa kaupunkia - ja sinne ei moottoripyörällä voi ajaa. Infopis-teen avaamisesta satamaan on puhuttu ja toivon sen olevan totta jo kesällä -94. Viron kirjakaupoista löydät hulvattomasti hyviä kartoja ja opaskirjoja edulliseen hintaan.

Opaskirjoista suosittelen "MATKAOPAS VIRO" -kirjaa, Kustannus Oy Human toimitamana. Maksaa Suomessa todennäköi-

sesti alle sata markkaa, Virossa sama kruunuissa, saatavana suomen, englannin ja saksan kielisinä. Tässä Viron matkaoppaassa kerrotaan maasta suurinpiirtein kiven tarkkuudella kaikki - ja se vieläpä kätevä kuljettaa tankkilaukussa, repussa tai suuremmissa taskussa. Muut matkaoppaat ovat turhia investointeja.

Myös Eesti Motomatkaajat Klubin (ks. EMMK:m esittely toisaalla lehdessä) kautta saat luotettavaa Viro -tietoutta. EMMK:lla on valmiudet suunnitella ja opastaa motoristiryhmille "mitä et muuten näkisi" -tyyppiä viikonlopun kiertoaajeluja Virossa ja Latviassa.

Baltian maat ovat turvallisia

Virossa matkustaminen ei vaadi sen kumminkin enduropyörää, isoa pankkitiliä kuin seikkailumieltäkään. Jos seikkailuja kaipaavat, lähde moottoripyörällä Venäjälle. Baltian maihin voit tulla aivan yhtä turvallisina miehin kuin mihin tahansa muuhun Euroopan maahan ja aivan millaisella ajopelillä hyvänsä.

On todella surullista seurata tältäpuolelta lahtea, kuinka Suomen sanomalehdistö käyttää törkeästi hyväkseen pienintäkin kioskitappelia Virossa saadakseen lehden myyntiluvut nousuun. Arempi motoristi tulee moisista jutuista herkästi aiwopestyksi.

Baltian maihin kannattaa matkustaa nimenomaan nyt, koska näiden maiden hinku päästä taloudellisesti samalle tasolle Läsi-Euroopan kanssa nostaa muutamassa vuodessa myös hintatason vastaavaksi.

Kaija Rytkönen

(Artikkelin kirjottaja on suomalainen motoristi, joka opiskelee Tarton yliopistossa Viron kieltä ja kulttuuria.)



Taas
**SUOMEN
ULJAIN**
29.7. — 31.7.1994

5 Kv. Rottaralli

- Paikka** Löydön kartano, 15 km Mikkelistä Lapeenrantaan — Kouvola tietä (nr 13, 15)
- Opastus** Mikkelistä (tie nro 5) jo torstaina 28.7. Voit saapua silloin ja poistua maanantaina ilman eri maksua
- Teema** Nyt itähormoneilla lihotettu viisivuotias superrotta!
- Saa** Kaksi kunnan aamiaista, mahtavan päivällisen, hyvän telttapaikan, vuosilaatan, rottaohjelman, aidon saunan, riittävät ja siistit saniteetitilat, rottatarran, keittokatokset, hienon uima rannan, suurteltan suojan auringolta ja jopa rotassa mahdolliselta sateelta; noin 50 pokaalista ja muusta palkinnosta riittää joka lajiin... Lisäksi paras mahdollinen seura, elävä musiikki...
Mitä muuta odostat kunnan kokkkareilta?!!
- Maksaa** a' 110 FIM, alle 12-vuotiaat maksutta.
- Lisäksi** Motoristihinnoin oluttelulta-, kioski-, grilli- ja kievaripalvelut. Halutessasi saat edullisen sisämajoituksen, varaukset Kartanoon 955 - 664 101.
- Järjestäjänä** Mikkelin Matkapyöräilijät r.y
St. Michel Road Rats MC/Finland
- Rallin johto:** Arto Alatalo 955 - 213 316
Hannu Haajanen 955 - 178 451
- Tiedoitus:** Seppo Linjama 955 - 172 104

Moottoripyöräkulkurin vakuutusturva kuntoon

Moottoripyörän satulasta maailma paljastaa sellaisenkin puolen, mitä autolla matkaileva ei näe. Kun ajoneuvossa ei ole kattoa pään päällä, eikä ikkunaa ja ovea voi sulkea, on oman turvallisuuden ja mukavuuden varmistamista suunniteltava toisella tavalla.

Moottoripyöräkulkurin matkallelähtölistään kuuluvat ajoneuvon papereiden, passin ja rahavarojen lisäksi sopiva vaatetus, huolellisesti harkitut matkavarusteet sekä voimassaolevat rokotukset ja vakuutukset, sanoo yhteyspäällikkö Marina Nordström Tapiola -yhtiöstä.

Vakuutusturvan tarkistaminen ennen matkalle lähtöä on tärkeää sekä oman turvallisuuden että kotiin jäävien mielenrauhan kannalta. Tarpeettomalta päänvaivalta säästyä, jos suunnittelee matkareittinsä tarkasti etukäteen. Jotkut kuitenkin haluavat tehdä matkastansa seikkailun. Seikkailijan matkatavaroihin pitäisi silti pakata rautaisannos tietoa ongelmien ratkaisun tueksi.

Liikennevakuutus on voimassa Euroopassa

Suomessa otettu liikennevakuutus on voimassa ilman eri ilmoitusta Pohjoismaissa ja useimmissa Euroopan maissa. Eurooppaan matkattaessa on syytä hankkia vihreä kortti, Green Card. Se on todiste matkailijan kotimaassa voimassa olevasta liikennevakuutuksesta. Kortti on maksuton ja sen saa omasta vakuutusyhtiöstä.

Vihreän kortin -sopimus on ollut voimassa jo vuosikymmeniä. Kortti ei ole enää ollut

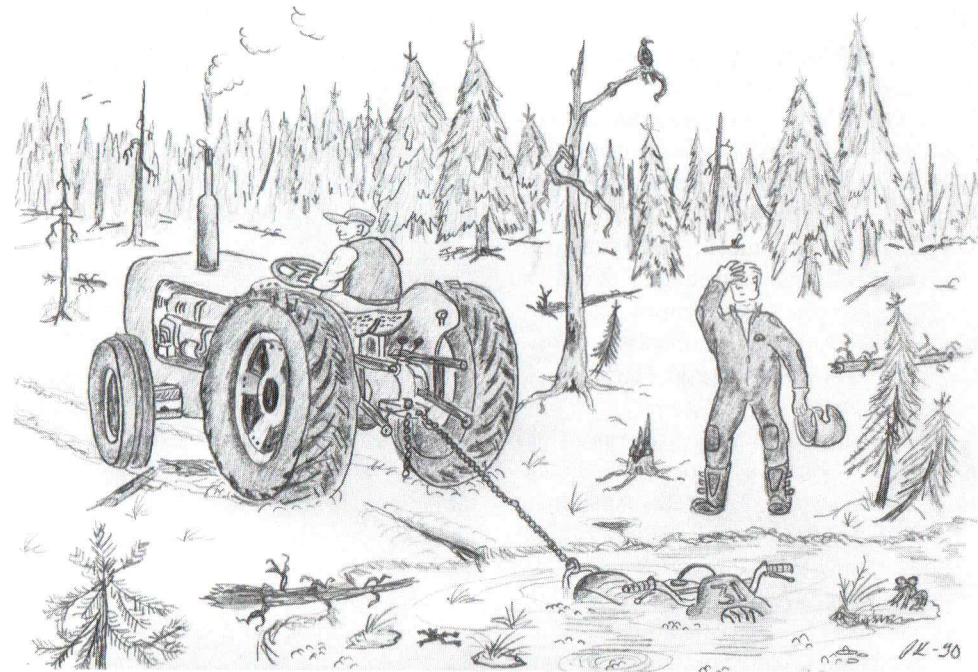
välttämätön monessakaan maassa, vaan osoitukseksi suomalaisen liikennevakuutuksen olemassaolosta riittää yleensä suomalainen rekisterikilpi. Vihreästä kortista saattaa kuitenkin olla hyötyä nytkin, sillä esimerkiksi ranskalainen tullimies ei välttämättä tiedä, mikä on ETA -sopimus.

Nyt voimassa olevan liikennevakuutuslain mukaan suomalainen liikennevakuutus on voimassa ETA -maissa ja läpikuljettavalla alueella välittömällä matkalla Euroopan talousalueen jäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon. Tällä tarkoitetaan mm. Sveitsiä, joka ei kuulu ETA -maihin.

Korvausten määräytymisessä on edelleen lähtökohtana lex logi -periaate eli että korvausvastuu ja korvauksen määrä määräytyvät tapahtumamaan lainsäädännön mukaan. Mutta sattumismaasta riippumatta liikennevahinko korvataan Suomen liikennevakuutuslain mukaan, paitsi jos kyseisen maan lainsäädäntö edellyttää tätä parempaa vakuutusturvaa.

Vapaaehtoinen vakuutus omille vahingoille

Vapaaehtoiset moottoriajoneuvovakuutukset korvaavat ajoneuvolle sattuvia vahinkoja, jotka eivät ole toisen osapuolen aiheuttamia. Moottoripyörälle voi ottaa vapaaehtoisena vakuutuksena joko kaskovakuutuksen tai osakaskon. Kaskovakuutuksen saa joko bonusoikeudella tai ilman sitä. Bonusoikeudettomissa voi lisäksi valita omavastuun kolmesta eri vaihtoehdosta. Mitä suurempi on



omavastuu, sitä matalammalla vuosimaksulla pääsee.

Osakasko sisältää turvan palon, varkauksen sekä hirvivahinkojen varalta. Siihen liittyy myös oikeusturvavakuutus ja ilkivaltavakuutus.

Vapaaehtoisissa vakuutuksissa kohteena ovat ajoneuvo ja sen vakiovarusteet sekä siihen asennetut lisälaitteet, esimerkiksi sivulaukut, kertoo Marina Nordström.

Myös liikennevahingossa kolhiintunut kypärä korvataan moottoriajoneuvon vakuutuksista, vaikka se periaatteessa onkin irtaimistoa. Kypärä on moottoripyöräilijän turvallisuuden kannalta niin tärkeä, että se on otettu poikkeukseksi yleisestä säännöstä.

Muuta irtaimistoa, esimerkiksi matkapuhelinta, ei ajoneuvovakuutuksista korvata, ei myöskään ajopukua, jos se rikkoutuu liikennevahingossa.

Eräissä kotivakuutuksissa, kuten Tapiolan Domina Maxissa ja nuorten kotivakuu-

tuksessa Domina Juniorissa, irtaimiston turva ylittää Euroopassa mukana olevaan omaisuuteen. Mutta suurehkon omavastuuosuden vuoksi kannattaa kuitenkin ottaa matkavakuutus, jossa ei omavastuuta ole ollenkaan, Marina Nordström neuvoo.

Matkavakuutus on tarpeen ETASTA huolimatta

Vuodenvaihteessa voimaan tullut ETA -sopimus takaa sosiaaliturvan palvelut suomalaisille samanlaisina kuin kunkin maan omille kansalaisille. Tarvitaanko siis enää matkustajavakuutusta ETA -maihin lähtiesä?

- Kyllä tarvitaan, vakuuttaa Marina Nordström Tapiolasta.

ETA -sopimus tosin takaa jäsenmaiden kansalaisille oikeuden julkisista varoista tuettuun terveydenhoitoon. Vieraan maan ter-

veydenhoitopalvelujen käyttäminen vaatii matkustajalta kuitenkin melkoisesti vaivaa ja kielitaitoa. Lisäksi harvassa maassa terveydenhoito on kokonaan maksutonta. Joissakin maissa potilas maksaa ensin koko laskun ja perii myöhemmin hakemuksella saatavansa.

Matkan peruuttaminen, keskeyttäminen ja aikataulujen muutokset, kun syynä on matkustajan oma sairastuminen tai lähio- maaisen sairastuminen kotimaassa, korvataan vain matkavakuutuksesta, Marina Nordström muistuttaa.

Matkavakuutus antaa perusturvan päivittäisen elinympäristön ulkopuolella liikkuvälle. Matkustajalle korvataan tapaturman tai äkillisen sairastumisen aiheuttamat lääkäripalkkiot, sairaalamaksut, tutkimus- ja hoitokulut sekä mahdollinen sairaskuljetus kotimaahan.

Matkustajavakuutukseen voi myös sisällyttää summan tapaturman aiheuttaman pysyvän invaliditeetinvaralta ja omaisille maksettavan summan tapaturmaisen kuoleman varalta.

Matkalle lähettäessä on aina syytä tarkistaa myös, että muu henkilökohtainen va-

kuutusturva on kunnossa. Myös omat vapaaehtoiset henki- ja tapaturmavakuutukset ovat voimassa matkan aikana.

Ainutlaatuista palvelua Matkahätäpalvelusta

Tapiolalla on käytössään matkailijoille ja autoilijoille tarkoitettu matkahätäpalvelunumero. Matkahätäpalvelu palvelee yötä päivää kaikkialla maailmassa. Suoraan palvelunumerosta asiakas saa äidinkielellään ohjeita ja neuvoja pulasta pelastumiseksi.

Matkahätäpalvelu on osoittautunut erittäin toimivaksi järjestelmäksi. Viime vuonna sadat Tapiolan matka- ja autovakuutusasiakkaat saivat avun tai ohjeita Matkahätäpalvelun kautta.

Hyvä on myös tietää, että Kööpenhaminassa sijaitsevan SOS -Internationalin kautta on mahdollista saada lainaa 4.000 markkaan asti esimerkiksi korjauskustannuksiin moottorin rikkoutumisen johdosta. Tälläistahan vakuutus ei korvaa. Laina on koroton, jos se maksetaan kuukauden kuluessa vaatimuksen esittämisestä.

KUTSU

HeMMot VUOSIKOKOUS 28.8.1994

Kutsumme Sinut Moottoripyöräkerho 69 r.y:n HeMMot-alajaoksen vuosikokoukseen, joka pidetään MP-koululla sunnuntaina 28.8.1994 klo 16.00 lähtien. Kokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

- edellisen tilikauden tulos ja edellisen toimintakauden toimintakertomus
- tulevan tilikauden budjetti ja tulevan toimintakauden toimintasuunnitelma
- nimetään alajaokselle puheenjohtaja, kassanhoitaja, tiedottaja ja kerhoiltavaa.

Toivomme kaikilta innostusta kokousta kohtaan! HeMMot tarjoaa pullakahvit! Tervetuloa!

Hallitus (Jutta, Raine ja Taina)



Yksimukisen ystävät!

Marraskuun lopulla tapahtui kummia, tiedätköhän, että työmatkat ovat tosi vaarallisia. Sain kokea tämän karmaisevalla tavalla. Työmatkakiireille tuli kertarysäyksellä loppu. Lunta tuprutteli taivaan täydeltä, eräässä vasemmalle kaartuvassa kurvissa tie karkaa alta. Penkka põlisee, yritän nostaa pyörää pystyyn. Ei tuu mitään! Vasemmassa kädessä taitaa olla jotain feelua, sairaalareissu taitaa olla edessä. Duuniin täytyis ensin yrittää kömpiä joten kuten, pyörä piti jättää hankeen lepäämään?

Olkapää teipattuna lähdän hakemaan pyörää kotiin, mitä ihmettä, pyörä oli kadonnut hankeen! Tarkempi tarkastelu paljastaa karmaisevan totuuden. Löydän hangesta melkein puhtaaksi kalutun rungon? Onneksi myös moottori löytyy pienen etsimisen jälkeen, onkos tämä semmoinen haposade!

Mahtaakohan näistä palasista saada vielä kulkupelin aikaan. Kaiholla muistan niitä katteettomia hetkiä, joita sen satulassa olen viettänyt vuosien varrella. Tässä samassa haluaisin kartoittaa, löytyisikö suomenmaasta samanlaisen pyörään puuttuvia osia tai koko pyörää varaosiksi! Ohessa lähetän kuvan, mitä pyörästä jäi jäljelle rytkästä talliin vietäväksi.

PS. Pyörän tiedot ovat seuraavat: Honda XL 250 -77 keltamusta.

Kirjoitelkaa osoitteella
Kari Saalasti
Käsityöläisentie 17
00750 HELSINKI

PPS. Taitaa tulla välivuosi pyöräilyyn, katteettomien pyörien puolestapuhuja.

Eesti Motomatkajate Klubi (EMMK)

EMMK on Viron ainoa toimiva moottoripyöräkerho, jonka jäsenistöllä on lähes 100 %:sti oma moottoripyörä. EMMK on toiminut itsenäisenä matkamoottoripyöräkerhona kaksi vuotta.

Matkamoottoripyöräilyä Virossa on harrastettu kuitenkin jo pitkään. Jo vuonna 1936 osallistuttiin Berliinin olympialaisten yhteydessä järjestettyyn kokoontumisajoon ja vuonna 1968 FIM -ralliin Italiassa. Neuvostovallan aikana oli helpointa matkustella liiton valtioiden alueilla - ja niitähän riitti.

Pisin retki Viron motoristeilla oli vuoden 1975 matka Tallinnasta Vladivostokiin Japanin meren äärelle. Tuolle matkalle osallistui 3 pyörää / 3 mies- ja 2 naismotoristia. Matka kesti kaikkiaan 58 päivää, kilometre-

jä tuli 13000. Viime vuonna Viron talvireissun osallistuneilla oli mahdollisuus nähdä Enn Saikin diaesitys Japaninmeren reissusta. Kenellekään ei varmasti jäänyt epäselväksi matkan eksoottisuus ja vaatavuus. Samainen Enn Saik johti myös kuuden motoristin matkaa Virossa Kiinan rajalle Altai -vuoristoon vuonna 1981.

Pidempiä matkoja ovat myös Karjalan, Uralin ja Kaukasus -vuoriston matkat. Nähtyäni matkakuvia ja kuultuani tarinoita noilta reissuilta maahanmuuttaja-länsimotoristina lähes häpesin moottoripyöräilyn helpoutta ja yksipuolisuutta Länsi-Euroopassa. Noinmatkoihin verrattuna Norjan ja Sveitsin vuoret, Ranskan rivieerat ja Saksan pikkukylät ovat helppo nakki, eivätkä koettele niinkään uskollisuutta moottoripyöräilylle kuin pankkitiliä.

Entisen Neuvostoliiton vallan aikana Viron matkamotoristit ovat toimineet niin eri moottoriurheiluseurojen (SPARTAK, KALEV) alaisuudessa kuin Eesti Matkaurheilu Federaation ja viimeiseksi ennen oman kerhon perustamista Automaattajien (AMO) kerhon yhteydessä. AMO:sta eroamisen syyt ovat selvät: jäsenmaksujen koettiin olevan matkamotoristin näkökulmasta katsottuna väärin tarkoituksiin.

Jögevatreff

EMMK järjestää vuosittain ESTONIA WINTER -talvikokoontumisajon ja kesäisin JÖGEVATTREFFin. Jögevatreff on juuri se tapahtuma, missä monet EMMK:n uudet jäsenet saavat ensimmäistä kertaa tuntea



Kaunisteiden käsämökille Riisipereen ovat kaikki motoristit tervetulleita! Kuva KR.

kansainväliseen mp -matkailun harrastamiseen.

Vuonna -93 osanottajamäärä Jögevatreffillä oli 264, joista 60 oli virolaismotoristeja. Osanottajia oli kaikkiaan 8 eri maasta. Kaikki luvut ovat ennätyksiä Viron matkamoottoripyöräilyn historiassa. Seuraavan kerran ennätykset tullaan rikkomaan jo vuoden -94 Jögevatreffillä.

Moottoripyöräharrastus Suomessa on kehittyntä ja Suomesta on Viroon helppo tulla, siksi prosentuaalisesti suomalaisia on useimmissa Viron kokoontumisajoissa vielä eniten. Länsi-Eurooppalaisten selviytyttyä Puolan pelostaan tulevat nuo prosentit tasoittumaan.

Mp -näyttelyssä -94 Luoman Pertsa pyysi minua artikkelini yhteydessä oikaisemaan huhun, joka kuulemma liikkuu Suomessa viime vuoden Jögevatreffistä.

Tuolloinhan eräältä pariskunnalta vietiin la-su välisenä yönä teltan ulkopuolella olleet ajotakit ja kamera ja takin taskussa ollut lompakko, jossa oli luottokortteja ja 1000 FIM, sen puhtaammaksi henkilöitä ei ryöväyty. Poliisi toimi tehokkaasti ja kaikki tavarat ja rahat koko summassaan toimitettiin ao. henkilöille jo seuraavaksi tiistai-illaksi.

Tämän tarinan huhuversio on niin akkamaainen, ettei sitä viitsi painaa. Samaisessa näyttelyssä tapaamamme pariskuntakin vaati sen kuullessaan huhun oikaisemista — ja muuten vakuutti tulevansa jälleen Jögevatreffille -94. Mitä tästä opimme...

... ainakin, että huhupuheisiin ei ole uskonnista. Paras kokemus on oma kokemus. Saksalaiset ihmettelevät suomalaisten pelkoa Baltian maita kohtaan — samalla kun itse pelkäävät kuollakseen Puolaa, jota taas suomalaiset eivät tiedä ollenkaan varoa. Virossa matkus-





Viime vuoden Jögevatreffin ohjelmassa oli mm. ekskursion Tartossa. Kuva KR.

taminen ei vaadi sen enempää turvatoimia kuin Ruotsissa, Belgiassa tai Italiassakaan.

Virolaista motoristia ihmetellään myös Virossa

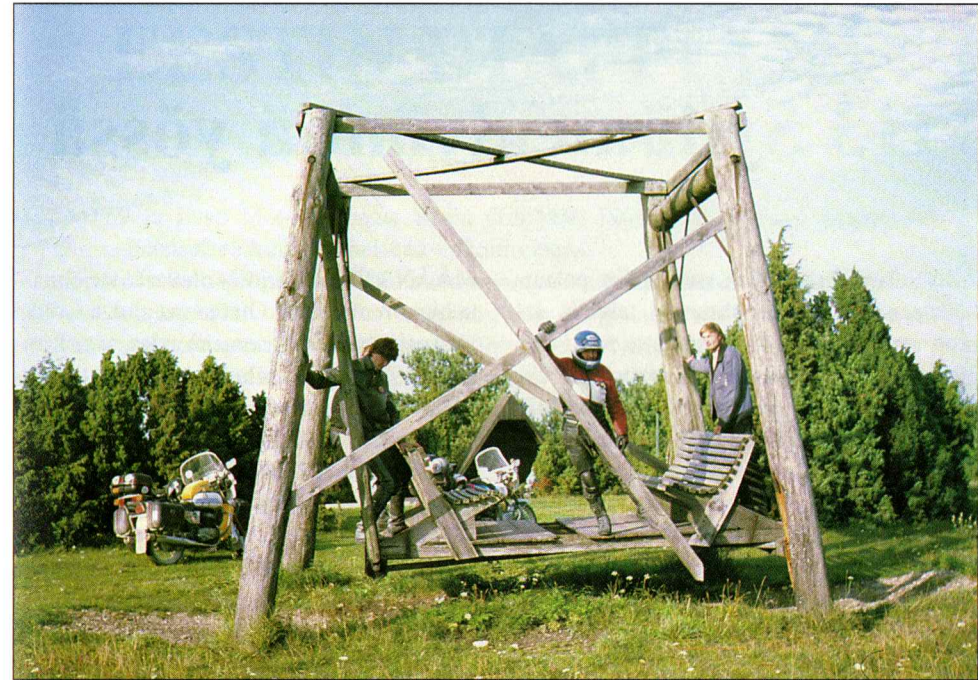
Virossa on nyt 90-luvulla motorismin kannalta sama tilanne kuin mikä Suomessa oli 1950-60-luvuilla: on hienompaa omata minkäläinen tahansa autonrappänä kuin minkäläinen moottoripyörä. Moottoripyörät on juuri olleet köyhemmän kansan ajopeli, eikä sen ajamista huvin vuoksi harrastuksena ymmärretä. Ei yksinkertaisesti uskota, jos kerrot omaksi iloksi ajelevasi mp:llä - parempi on kun paljastat heti testaavasi pyörää tehtaalle ja sen vaativan niin suurta kuntoa, että iltaisin on viskeltävä tiiliskiviä seinään.

Näihin olosuhteisiin nähden EMMK:n tämänhetkinen jäsenmäärä (maaliskuu / -94, 34

kpl) on suuri. Lähes viikottain kerhoon tulee uusia innokkaita jäseniä. Klubiin on mahdollista liittyä myös kannattajajäseneksi, jolloin on taattu tiedon saanti myös kerhon sisäisistä tapahtumista ja kokoontumisajoista (mm. vappu- ja juhannusajot). Kannattajajäsenmaksu on 25 mk ja liittyminen hoituu kerhon sihteerin, Urmas Kaunisteen kautta.

EMMK:lla on kerhotilat Tallinnassa Nõmme nuorisotalolla, joka on myös monille suomalaismotoristeille tuttu majoituspaikkana. Tiloissa on muun muassa mahdollisuus katsella maailmalta saatuja kokoontumisajovideoita (kiitos kaikille lähettäneille!) sekä lueskella ulkomaisia mp-lehtiä.

Omaa mp-lehteä Virossa ei vielä ilmesty - siten puuttuu myös kontaktikanava, jota kautta EMMK saisi tiedotettua itsestään maan sisällä. Virossa on vielä taatusti monta yksinäistä ratsastajaa, joka ei ole kuullutkaan kerhon olemassaolosta. Tämän hetken tiedoitus-



Kiikkumäki ja Katajat — ominaista Viroa. Kuva KR.

kanaviamme ovat (omien jäsentemme lisäksi) maan neljä mp-varusteita ja -osia myyvää kauppa ja Virossa myynnissä olevat suomalaiset mp-lehdet.

Nõmme Nuorisotalolla toimii myös Raidon (EMMK:n motoristi) vetämä mopokerho ja toinen vastaava toimii Jögevalla puheenjohtajamme Igorin vetämänä. Mopokerholaisemme — jo nyt kengeltään motoristit ovat kerhomme ylpeys. Mopoilijat osallistuvat kokoontumisajoihimme lähellä ja kaukana teknisistä ongelmista huolimatta.

En tässä yhteydessä malta olla mainitsematta lukijoille: älkää heittäkö pois mitään käytettyjä ajovarusteita tai mp-rengasta tms. Kerhon nuorimmille jäsenille kaikki apu on kullan arvoista. Bensan hinta Virossa tuntuu suomalaiselle edulliselta, mutta se on samassa suhteessa Viron palkkoihin kuin jos bensalitan hinta Suomessa olisi 52 markan paikkeilla.

EMMK:laiset ovat aina valmiita auttamaan muualta maailmasta Vieroon saapuvia motoristeja.

Kaija Rytönen

EMMK:n sihteerin osoite Tallinnassa:
URMAS KAUNISTE
Juhkentali 22-6
EE0001 TALLIN
EESTI
Puh. 990-372-2-439336, josta parhaiten tavoittaa maanantaista torstaihin.
Artikkelin kirjoittajaan voi myös ottaa yhteyttä osoitteella:
Kaija Rytönen
International Relations Office/University of Tartu
Ulikooli tn. 18
EE2400 TARTU
EESTI

113 Sydämenlyöntiä yössä

Aika selata almanakkaa taaksepäin, palauttaakseen mieleen tapahtuman talvella armon vuonna 1994! Odotettavissa tulisi olemaan kylmää kyytiä kahdella pyörällä, Pekka Poutaa jos oli uskomista. **Pää**konttorin pojat olivat liikkeellä suurella joukolla, elettiinhan aikaa ennen **Mahtisaarta!**

Sain oivan tilaisuuden tutustua operaatio LUMIHIUTALEESEEN kulissien takaa. Näin aluksi täytyy todeta, että ajatuskin tunkeutua tapahtumaan pintaa syvemmälle on karmaiseva. MITEN pystyisi KIELTÄYTY-

MÄÄN kaikesta tarjolla olevasta tarjonnasta hienotunteisesti? Otetaanpa aluksi vaikka yksi esimerkki valaisemaan asiaa, saan **kim-mokeen** istuessani saluunassa yhden tavallisen **Virtasen** kanssa! Hänen ajatusmaailmaansa ei mahdu millään, että **LYSTIÄ** voi pitää ilman **KIISSELIÄ** tai duunia. Moni on näköjään tullut ajaneeksi liikaa ilman kypärää talvisäässä!

Täytyy tästä lähteä haukkaamaan vähän **Raitista** pakkasilmaa, josko ajatuksen selviäisivät hiukan.

Otetaanpa käsittelyyn **YKSI** positiivinen **ASIA** johonka törmäsin, meinaan **TURO** hevi Sentlemän! Vaatii aikamoista kansalaisrohkeutta, toteuttaa nykypäivänä **OMA** unelmansa. Kyseessä on ensimmäisen **PYÖRÄN VALINTA**. Valinta päätty järkisyistä piikin **MITZIIN**, uskokoon ken tahtoo! (Kaikki mukaan).

Kerrankin pakkakanen paukkuu todenteolla (-31 °C). Etenkin **ULKOLaiset** osallistujat olivat tästä mielissään. **YKSI** mielenkiintoisimmista tapahtumista eittämättä oli sunnuntaiaamuinen käynnistys**OPERAATIO**. Tapoja näyttää olevan **YHTÄ**monta kuin **MIESTÄKIN**.

Täytynee tästä lähteä tonkimaan kompostia josko löytyisi matoja, että pääsisi **KALAN?**

Huru-Ukko alias Kari Saalasti

Vaara maisema!



EESTIN ETAPPIAJO

26.-28.8.1994

MP69 ja Eesti Motomatkaajate Klubi (EMMK) järjestävät yhteisen Etappiajon Pohjois-Eestissä elokuun viimeisenä viikonloppuna.

Todenteolla ohjelma alkaa Tallinnan sataman P-alueelta lauantaina klo 12.30 eli yhden tunnin kuluttua Tallinkin saapumisesta. Perjantaina matkaan lähteville on varattu mahdollisuus perin edulliseen majoitukseen idyllisessä ympäristössä.

Itse ajoreitti kohteineen on suhteellisen runsas ja nähtävää vieraassa maassa paljon, joten matkustavaisten on syytä varautua toimeliaaseen viikonloppuun. Järjestäjä hoitaa majoitukseen, ruokailuun ja muuhun sellaiseen liittyvät yksityiskohdat. Matkustavaiset huolehtivat itse itsensä ja motskarinsa Suomenlahden tuolle puolen ja takaisin. Viisumi on syytä hakea jo ennakkoon.

Järjestäjä hankkii Tallink-aluksella seilaaville 10 %:in suuruisen ryhmälennuksen.

Etappiajon hinta on 220 EEK, johon sisältyy majoitus saunoineen ja tietysti veljeskansallinen ohjelma.

MATKAAN MAHTUU 25 ENSIMMÄISTÄ ILMOITTAUTUJAA. Ilmoittautumiseksi riittää viesti vastaajassa, jossa kerrot nimesi ja osoitteesi. Mukaan ehtineet saavat Kontiorallin jälkeen postitse tietopaketin, josta löytyvät oleelliset asiat tarkemmassa muodossa.

Yhteyshenkilö:

Toni Korppi
931 / 318 7721

Puheenjohtajanpalsta jatkuu...

...eivät olleet kiinnostuneita koko ajokorttiusdistuksesta.

Kävimme myös liikenneministerin puheilla keskustelemassa direktiivin seurauksista. Hän suhtautui asiaan erittäin kiinnostuneesti ja lupasi tehdä voitavansa sen suhteen, ettei saksalaisen moottoripyöräteollisuus en ajama direktiivi tulisi voimaan näin rajuna. Tähän mennessähän vastaavat rajoitukset ovat olleet vain saksalaisilla motoristeilla. Hän ei myöskään ollut sitä mieltä, että onnettomuudet aiheutuisivat hevosvoimista. Kunnollisella koulutuksella saadaan varmasti paljon enemmän aikaan kuin rajoituksilla.

Motoristi Survival

Taas on kevään Motoristi Survival takana. Valitettavasti lama oli karsinut myös opinhauluisten rivejä, sillä vain vähän kolmattakymmentä motoristia oli noukkimassa kouluttajiemme jakamia tiedonjyväsiä. Heille toivotan turvallisia kilometrejä täksi kesäksi. Ja kouluttajille kiitos, että he jaksavat vuodesta toiseen ja lamasta huolimatta tehdä tätä työtä.

Hauskaa moottoripyöräkesää, Kontiossa tavataan!

Antti