

MP 69 ry
PI 69
00691 HELSINKI



.F534

Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna J. Saariselle.
2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti J. Saariselle
3. Voit myös FAXata allaolevan kupongin (03) 2540 201
4. Tai tee osoitteenmuutoksesi sähköpostiosoitteeseen

Email: jarno.saarinen@cc.tut.fi

- Muista mainita jäsennumerosi, sen saat vaikkapa tämän lehden osoitetar-
ran oikeasta alalaidasta tai jäsenkortistasi.
- Täydennä ja korjaa muuttuneet tietosi tällä samalla kortilla.



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 1, HELMIKUU 1997

Osoitteenmuutosilmoitus:

Jäsennumero:

Jäsenen nimi:

Uusi jakeluosoite:

Postinro ja -paikka:

Voimaantuloaika:

Muut jäsenrekisteritiedot:

Puhelin:

Ammatti:

Syntymäaika:

Mp:n merkki ja malli:

Posti-
merkki

Jarno Saarinen

**Matti Tapion katu 1 A 2
33720 TAMPERE**



MP 69:n kokoontumiset 1997

Tapahtuma	Aika	Järjestäjä	Lisätietoja
Motoristi Survival	17. - 18.5.	Pirkanmaalaiset / Tony Lind	03- 348 1226 / 0400- 558 922
Motoristin Kirkkopyhä	(24. -) 25.5.	Pekka Voutilainen	05- 379 3503
Akkaralli	13. - 15.6.	Pirjo Piirainen	
K - 18	13. - 15.6.	Parkano MPK/ Mari Kuukkula ja Tiia Tylli	MK 03- 448 3245 / TT 03- 532 0693
Kontioralli	4. - 6.7.	Sinäkö?	Järjestäjä kaivataan, ota yhteys hallitukseen!
Perheralli	8. - 10.8.	Erkki Pirilä	06- 424 6884
Eestin Etappiajo	22. - 24.8.	Toni Korppi	09- 407 754 / 040- 521 6969
Enduropöräys	6. - 7.8.	Pirkanmaalaiset / Pekka Kulju	03- 376 1841 / 040- 550 0622
Pohjoisen Pystymättä	12. - 14.8.	Napapiirin MP / Eero Tuomikoski	016- 379 1045 / 0400- 692063
Vuosikokous	syyskuussa	hallitus	
Pystymättä	24. - 26.10.	Pohjanmaalaiset / Jouko Mäenpää	0400- 839 472

Motoristi

Nro 1 Helmikuu 1997. 28. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.
Painopaikka: Tekstitalo Oy & Offset, Tampere 1997
Ilmoitushinnat: koko sivu 1000 mk, 1/2 sivua 550 mk



Hallitus

Puheenjohtaja

Hannu Hoskanen
Annalundintie
07110 HINTHAARA
Puh. k. (019) 545440
Matka (040) 5576969
Email: hossi@sci.fi

Varapuheenjohtaja

Toni Korppi
Döbelninkatu 4A15
00260 HELSINKI
Puh. k. (09) 407754
Matka (040) 5216969
E-mail: toni.korppi@sci.fi

Sihtööri

Jarmo Lottanen
Vaasankatu 8A11
00500 HELSINKI
Puh. k. (040) 5449513
Fax t. 0204504889
E-mail:
jarmo.lottanen@neste.com

Kassanhoitaja

Raine Honkanen
Fallkullantie 1—3 F 78
00730 HELSINKI
Puh. k. (09) 346 4264

Kerhoisäntä

Jussi Vanha-Aho
Risujoen tie 92
63400 ALAVUS AS.
Puh. k. (06) 5120 281
Fax. (06) 5120 822

Päätoimittaja

Arttu Kotilainen
Arkkitehdink. 26B18
33720 TAMPERE
Puh. k. (03) 3176969
Matka (040) 5409291
E-mail:
arttu.kotilainen@cc.tut.fi

Varajäsenet

Koulutusvastaava

Tony Lind
Harjutie 15 A 5
33430 VUORENTAUSTA
Puh. k. (03) 3481226
Matka (0400) 558922

NMR-vastaava

Taneli Harmaala
Kochsgade 11
DK 5000 ODENSEE C
DENMARK

Aluetoimintavastaava

Antti Jutila
Kivimäentie 44
60550 NURMO
Puh. k. (06) 412 7742

Nuorisovastaava

Tiia Tylli
Vainiontie 14
35600 HALLI
Puh. k. (03) 5320693

Motoristin toimitussihtööri

Kirsi Honkala
Matti Tapion katu 1 A 2
33720 TAMPERE
Puh. k. (03) 3185301
E-mail:
kirsi.honkala@cc.tut.fi

Kerhotavaramyynti

Asko Vesinen
Yläkaskentie 8 L 56
00730 HELSINKI
Puh. k. (09) 3463303
Puh. t. (09) 75271902
Fax t. (09) 75271327

Moottoripyöräkerho 69 r.y.

Osoite

Pl 69
00691 HELSINKI

Jäsenmaksutili

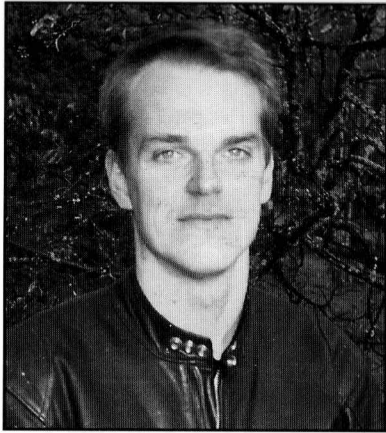
SYP Tampere - Hervanta
224318-12479

Postisiirtotili

800013-1427226

<http://www.sci.fi/~mp69>

mp69@sci.fi



Puheenjohtajan palsta

Terveisiä vaan kaikille Talvirallista, jotka eivät päässeet itse paikalle. Ja terveisiä sinne Kiteelle kiitosten muodossa hyvistä järjestelyistä. Ajeltuani koko päivän, päästäkseni perille lauantai-illan pimeydessä, kelpasi saapua perille, kun viimeinen tieosuus leiri paikalle oli reunustettu suurin jäälyhdyin. Niiden valo sytytti mieleen rallitunnelman, jota olin kotoa lähtiesäni arvellut kohtaavani, ja joka jo päivän monien ajotuntien aikana oli ehtinyt painua hieman taka-alalle. Portilla tätä tunnelman kohoamista vain ruokittiin lisää ystävällisellä vastaanotolla sekä tarjoamalla mehua, joka lämmitti muutakin kuin mieltä. Rallissa oli tavallisten majoitustilojen lisäksi tarjolla sisätilaa ruokailuun ja yleiseen seurusteluun. Niinpä aika-ajoin tunnelma haalareihin sonnustautuneiden rallilaisten keskuudessa olikin käsinkoskeltavan tiivis. Kauimpaa vaivautunei-

ta niin kotimaisia kuin ulkomaisiakin osallistujia, naisia unohtamatta, muistettiin asiaankuuluvien palkinnoin. Seremoniat pidettiin ulkosalla, tietty. Tähän kun lisätään vielä mausteeksi pohjois-karjalalainen kirpeä talvisää, hyvä nuotiopaikka ja muuten mukava ympäristö, on keitos valmis. Voilá! Herkullista.

Kontioralli -97:n kohtalo

Olisipa tulevan kesän ykköstopah-tuman, Kontiorallin järjestelyt yhtä hyvässä jamassa, kuin Talvirallin olivat. Vaan kun eivät ole. Suomenniemien luoteiskulmilla olevan, järjestämään lupautuneen, kerhon ollessa ikävästi yllättäen estynyt onkin jo vuosikymmeniseksi muodostuneen merkittävän suomalaisen motoristiperinteen jatkuminen vakavasti vaakalaudalla. Hetken aikaa toivo eli katseiden kohdistuttua 1998 Kontion järjestäjiin. Oli-

siko heillä mahdollisuutta aikaistaa järjestämisvuoroaan vuodella? Pian selvisi kuitenkin että ei. Aiottu paikka oli varattu tarvittavana ajankohtana muihin tarkoituksiin. Smoton tarjouduttua viestimään asioiden laidasta myös omassa tiedotteessaan, olemme saaneet viestiä leviämään myöskin Motoristin levikkialueen ulkopuolelle. Yksi kysely on tullut, joten tätä kirjoittaessani kaikki on kuitenkin vielä täysin auki. Niinpä mahdollisuuksia järjestämiseen näkevät saavat lisätietoja vaikkapa minulta tai kerhoisännältä. Toivottavasti motoristihenkeä löytyy vielä Suomesta järjestämisvoiman muodossa, ja 1967 alkanut toiminta jatkuu vuoden 1997 Kontiorallin nähdessä päivänvalon. Niin kaikki olemassa oleva kirjallinen perimätieto, kuin hallituksen muu tukikin, tapahtuman järjestäjille on luonnollisesti tarjolla, joten aivan yksin ja tyhjin käsin taistoon ei tarvinne käydä. Rohkeat ilmoittautu-koot.

Motoristien näyttelyä

Mp97- näyttely pidettiin Helsingin Messukeskuksessa tammi- ja helmikuun vaihteessa. Moottoripyöräuu-tuuksiin ja muuhun alaan liittyvään

tutustuttiin yli 30000 näyttelyvieraan voimin. Oli taasen mukava tavata vanhoja tuttuja vuosien takaa, jotka kävivät kerhomme osastolla pistäytymässä. Tuli sama tunne kuin aina kesäaikaan Kontiossa menneitä muistelllessa ja tulevia suunnitellessa. Kerhomme sai myöskin muutamia kymmeniä uusia jäseniä. Olette kaikki tervetulleita joukkoomme. Myös uudet jäsenet saavat halutessaan lähettää kirjoitelmiaan ja/tai ajatuksiaan lehdessä julkaistavaksi. Kaikenlainen mielipiteiden vaihto jäsenistön kesken olisi varmastikin omiaan antamaan toivottua sisältöä lehdellemme.

Loppumutinat

Tämän lehden myöhäisestä ilmestymisajankohdasta huolimatta kaikki eivät saaneet jäsenkorttiaan, vaan karhumaksulapun. Katsokaa ensin peiliin ja kipittäkää sitten kiireen vilkkaa maksamaan vuosimaksunne. Seuraavan lehden ilmestymisaikoihin pitäisi luntalla maassa huomattavasti vähemmän ja pyörille jo annetun raitista ulkoilmaakin.

Odotuksen huumassa, hyvää kevättä kaikille.

Hannu



Tuskien taival eli vaikeuksien kautta voittoon.

Tässä lyhyt kertomus kolmen matkaendurofriikin eli Timon, Markon ja Jussin matkasta Talviralliin Kiteelle. Matka tehtiin luonnollisestikin hiekkateitä pitkin mahdollisuuksien mukaan.



14.2.-97, perjantai.

Koko homma alkoi sillä että Tenere-Timo lähti kotoaan Sarkolasta kohti Ruoveden ja Vilppulan rajalla sijaitsevaa Tammikoskea, jossa on Markon koti ja Mc Sukkamehun mopotali (<http://www.sci.fi/~maajussi/enska.htm>). Sieltä oli tarkoitus lähteä liikkeelle aikaisin lauantai aamuna sahari-Markon ja Maajussin kanssa. Matkalla Timo poikkesi Kurun matkahuollon baariin juomaan kupin kuumaa. Baarin ainoa vapaa paikka oli vastapäätä oluttaan hörppivää vanhaa vaaria. Vaari kom-

mentoi jotta siellä on kylmä keli moottorikelkkailuun. Siihen Timo sanomaan että hän on liikkeellä moottoripyörällä. Vaari vain kommentoi jotta ei sovi huopatossut siihen hommaan, menee tuuli läpi. Taisi pappu tietää mistä puhui. Sen jälkeen vaari vaikenä ja keskittyi oluensa maisteluun.

Sitten Timo jatkoi matkaansa kohti Tammikoskea. Matkalla Jammun nopeusmittarin vaijeri alkoi osoittaa mieltään pitämällä pahaa ääntä aina nopeuden ylittäessä 80km/h (eli melko usein...) ja vaikenä vasta renkaan pysähtyessä. Muutaman kerran pysähtyttyään Timo kyllästyi ja hiljensi äänen tekemällä aina välillä lukkojarru-

tuksen etujarrulla. Saavuttuaan Tammikoskelle Timo oli taivaltanut jo 130 kilometriä. Sitten vaan mopo talliin ja kuski saunaan sulamaan.

15.2.-97 lauantai.

Aamulla oli tarkoitus päästä lähtemään kello 8. Jussikaan ei myöhästynyt normaalia enempää kun Suzuki suostui käynnistymään pakkasesta melko nopeasti saatuaan hiukan apuvirtaa puimurin akusta. Timo oli irrottanut nopeusmittarin vaijerinsa jottei se häiritsisi ajoa. Noin kello 8.15 päättiin matkaan mutta päästyämme pari kolme kilometriä Markon auki unohnutun takalaukku kylvi omaisutta pitkin tietä aina isommissa routaheitoissa. Marko itse ei tietenkään asiaa huomannut vaan jatkoi matkaa. Timo ja Jussi keräilivät omaisuutta tieltä ja matkaa päästiin jatkamaan. Vaan hetken kuluttua Marko muisti ettei laukussa ollut näkynyt Ray-Baneja ollenkaan. Täyskäänös ja etsimään. Samalla löytyi puuttuneet korvaläpät, kartta ja otsalamppukin. Josko nyt jatkettaisiin paremmalla onnella.

Muutamaa kilometriä myöhemmin Jussin nopeusmittarin vaijeri irtosi yläpäähän kiinnikkeestä. Vaijeri sidottiin mopon runkoon kiinni ilmastointi teipillä ja taas menttiin. Vilppulan Essolla pysähdyttiin tankkaamaan ja ystävällinen myyjä katsoi meitä hiukan hymyillen kun kuuli että aioimme matkata Kiteelle asti. Säälistä hän antoi meille suffelipatukat kouraan.

Heti Mäntän jälkeen Jussilta pimenei lyhyet valot kun juuri ennen matkaa vaihdettu Philipsin polttimo oli kestänyt huimat 40km. Pitkät päälle ja lisää kaasua. Korpilahden Nesteellä poikettiin kahville ja samalla vaihdettiin uusi

polttimo. Katselimme huvittuneina moottorikelkkailijoita ja totesimme että hulluja ovat kun ovat uskaltaneet ulos näin kylmänä päivänä, pakkasta oli sentään 16 astetta.

Hiukan ennen Juvaa Timo huomasi että Jussin takarengas on tyhjä. Timolla oli paikkavahto pullo jota lämmitettiin pakoputkessa mutta eihän se silti suostunut toimimaan. Vaihdettiin venttiili josko se olisi ollut vuodon syy ja sitten käsipumput esiin. Markon pumppua ei mahtunut alkuunkaan käyttämään takarattaan ja jarrulevyn vuoksi. Jussin pumppu painoi ilmaa vain joka kymmenennellä painallauksella, ilmeisesti pakkaseen sopimattomat tiivisteet, joten hiki tahtoi nousta pintaan ennenkuin renkaassa oli ilmaa sen verran että sillä uskalsi jatkaa matkaa.

Juvan Kesoililla renkaaseen painettiin ilmaa ja nautittiin ravitseva hampurilaisateria. Ruokailun aikana ohjelmasta vastasi vanha vaari joka tuli kaljalle ja höpisi itseksensä kaikenlaista sekavaa, mm. alamäkijuoksuharjoittelusta (kyllä minäkin nuorena...) Seuraa-vaksi vaari kaivoi taskustaan esiin kännykän vaikka olut painoi päälle jo sen verran että antennin ulosvetäminenkin oli vaivalloista. Lieneekö odotellut tyttöjen soittelevan.

Uusi takarengas painetarkastus vahvasti asian, rengas vuotaa. Paikkaaminen ei oikein innostanut joten ostimme paikavaahtopullon kun Timo kertoi että on niistä joskus ollut apuakin. Timo laski renkaan tyhjäksi ja laski vaahtoa renkaaseen unohtaen tietysti venttiilin pois. Pullo irti ja vaahtot pihalle. Hiukan hymyilytti. Venttiili kiinnitettiin ja lisää vaahtoa painettiin renkaaseen. Vaahto tuntui toimivan ja

ilmat pysyivät sisällä joten matka jatkui.

Eräissäkin risteyksessä Timoa alkoi kiinnostaa off-road ajo ja niinpä hän päätti taas koetella Jammun lumioinaisuuksia, mutta tiukkaan aurtussa lumessa Jammu hyytyi kuitenkin jo alkuunsa. Ja Marko tietysti yllytyshulluna ajoi viereen hiukan lujempaa ja pisemmälle. Onneksi kukaan ei nähnyt kun työnsimme pyöriä pois kinoksesta naureskellen.

Savonlinnassa poikettiin kahville ja Jussi osti pikaliimaa korjatakseen irtomaisillaan olevaa lämpövisiirin johtoa. Liima ei tuntunut tarttuvan kiinni lainkaan mutta sitten sitä valui sormille ja nahkaa se tuntui liimaavan erinomaisesti. Johto vedettiin kypärään kiinni ilmastointiteipillä.

Loppumatka Savonlinnasta Kiteelle, 70km, jouduttiin suorittamaan vesistörajoihteista johtuen isoa päällystetietä pitkin. Renkaita säästääksemme ajoimme tietysti mahdollisuuksien mukaan reunassa jäistä ja lumista kais-taa. Kypsä pätkä, väsytti hiukan ja pieni lipsahdus liian reunaan olisi voinut olla ikävää. Illalla yhdeksän maissa saavuttuamme perille Talvirallipaikalle huomasimme iloksemme että Jussin takarenkaasta puuttui taas ilma alapuolelta. Paikallisen mp-liikkeen omistajakin oli sopivasti kertausharjoituk-sissa ja liikkeen avaimien haltijat olivat kuka missäkin mutta lopulta ystävälliset järjestäjät saivat sovittua asiat niin että aamulla pääsisimme liikkeeseen vaihdattamaan sisärenkaan.

Todettiin että olimme ajaneet tänään 450 kilometriä ja aikaa oli kulunut vain 13 tuntia joten keskinopeudesta muodostui huima. Sitten ruokaa

poskeen ja nukkumaan puolijoukkue-telttaan lämpimän kaminan viereen.

16.2.-97, sunnuntai.

Pakkasta oli edelleen samat 16 astetta kuin koko edellisenkin päivän. Valoisassa ehdimme hiukan katselemaan ympärillemme ja totesimme että tänäkin vuonna saksalaiset olivat nostaneet kaminan ulos teltastaan. Kylmiä tyyppejä. Ja teltan nurkalla nökötti muutama niin itserakennellun ja rupisen näköinen Bemari sivuvaunuineen että meidän Suzukimme alkoivat näyttää yhtäkkiä lähes uusilta sporttipyöriltä.

Aamupalan jälkeen saimme kyydin mopoliikkeeseen jossa sisärenkas vaihdettiin, ja vieläpä eeerittäin edullisesti. Kun rengas oli paikallaan päästiin käynnistyspuuhiin. Apuakku kaivettiin esiin heti suosiolla ja pyörät hörähtivät käymään. Timo ei apuakku kaivannut mutta hänelläpä oli pieni kaasupoltin mukana jolla Jammun kone hehkutettiin lämpimäksi.

Marko antoi Suzukinsa käydä ko-koajan pakatessaan kamojaan. Tästä mopon kone ei tykännyt vaan lämpeni sen verran että alkoi vuotaa öljyä kertaalleen paikatun vaihteensiirtäjän kannen välistä. Väkisinkin alkoi taas hymyilyttää. Pikainen paikkausyritys "hermetitellä" ei oikein vakuuttanut ja niinpä parinkymmenen kilometrin jälkeen pysähdyimme huoltoasemalle jossa kansi irrotettiin ja korjattiin aralditilla. Ehkä araldiitti höyryistä johtuen taas hymyilytti. Söimme ja ihmettelimme maailman menoa araldiitin kuivussa. Paikalle pysähtyi myös heppu jonka DR 500 oli levinnyt rallipaikalla



ja oli nyt auton kärryssä. Timon aika-taulu oli sen verran kiireinen että hän päätti tässä vaiheessa lähteä omille teilleen jotta ehtisi kotiin ennen aamua. Ilmeisesti tätä saattoi pitää pienenä epäluottamuslauseena Suzukin toimintavarmuutta kohtaan, koska Timo arveli kotiutuvansa nopeammin ilman meitä. Sitten Marko kokosi koneensa ja pyörä työnnettiin ulos hallista.

Oho, eturengas oli tyhjä. Pyörä samantien takaisin halliin ja rengas irti. Nauratti väkisinkin. Onneksi huoltik-selta löytyi sopiva sisärenkas jottei vanhaa tarvinnut paikkailla. Optimistisina jatkoimme matkaa.

Markon nopeusmittarin pyöritin lo-petti työsuhteensa. R.I.P. Eipä se oikeaa nopeutta olisi kuitenkaan näyttänyt oikein koska oli kotoisin erilaisesta pyörästä mutta matkamittarin puute vai-keutti hiukan suunnistusta.

Savonlinnassa pysähdyttiin Nesteen pihaan tarkastelemaan paremmin josko öljyt olisivat pysyneet koneessa. Marko meni maahan makaamaan jotta näkisi paremmin lohkon kyljen ja otti samalla tukea pyörästä sillä seurauk-sella että koko mopo kaatui ja Marko tietysti jäi alle. Oli siinä pikkupojilla hauskaa ja niin myös meillä. Tässä häs-säkässä ainoastaan vaihdepoljin vään-tyi hiukan ja kytkinkahvan päästä irti nuppi. Öljyt kuitenkin pysyivät ko-neessa joten taas jatkettiin matkaa.

Illan hämärtäessä hiukan ennen Ju-vaa Markolta pimeni lyhyet valot. Ar-velimme että nyt meni Markoltakin Philipsin polttimo pimeäksi. Kokeilu huoltoasemalla kuitenkin osoitti että polttimo on ehjä ja vika on sähköpuo-lella. Ja taas remonttia, onneksi pyörä saatiin taas huoltoaseman halliin läm-pimään. Epäilimme että Markon oma-



asennus valokatkaisija mallia Lada olisi hajonnut mutta onneksi vain johto oli irronnut katkaisijasta.

Myöhemmin poiketessamme kahville Marko huomasi hukanneensa takalaukkunsa avaimen. Se oli revennyt irti kiinnitysrenkaastaan ja pudonnut jonnekin. Viimekesäisestä Eestinreisusta viisastuneena Markolla oli kuitenkin vara-avain mukana. Silloin ainoa avain hukkui ja vara-vaatteita yms. tarpeellista tavaraa sisältävää laukku ei saatu auki.

Illalla kahdeksan jälkeen lähellä Kangasniemeä huomattiin että Jussin DR savuttaa hirmuisesti. Öljytikun irroitus paljasti että koneen sisällä oli melkoinen paine ja öljyt olivat jo kriittisen vähissä. Epäily kodistui heti huohotinletkuun. Pääsimme viereisen maatilän lämpimään autotalliin tekemään

tarkempaa tutkimusta. Irroitettuaamme vasemmanpuoleisen tankin totesimme että huohotinletku oli umpijäässä. Siis vain pikkuvika, ja taas uskalsi naureskella ongelmien määrälle. Letku sulatettiin ja saimme hiukan lisää öljyä joten pääsimme jatkamaan Kangasniemelle jossa söimme ja ostimme lisää öljyä. Kun Jussi aikoi alkaa öljynlisäyspuuhiin iski shokki: missä on öljytiku? Ei kai se vaan jäänyt sinne maatilalle? Tämä oli kuitenkin onneksi vain Markon pila, joskaan ei kovin hyvä (paitsi Markon mielestä :) koska Jussia ei hymyilyttänyt lainkaan. Tikku oli siis Markon taskussa piilossa, joten mitään vahinkoa ei ollutkaan tapahtunut.

Nyt alkoi näyttää siltä että kotiutuminen menisi tosi myöhään. Ja matkaa oli niin paljon että uusia vikojakin saat-

taisi tällä vauhdilla tulla vielä muutama. Korpilahdella alkoi hiukan viluttaa joten järjestimme lossikuskille hiukan ohjelmaa: Kaksi hullua motoristia helmikuussa sunnuntai-iltana puolen yön aikaan tulee lossille ja alkaa hyppiä päättömästi paikallaan. Kas kun ei tilannut valkotakkisia paikalle. Kaikki huoltoasemat olivat jo kiinni ja niin oli Korpilahtelainen ravintolakin jonne yritimme hakeutua lämmittelemään. Taas juoksentelua ympäriinsä ja hiljalleen alkoi tarkenemaan.

Koskenpäällä Markon pyörä meni vara-tankille ja paikallisella huoltamolla ei ollut seteliautomaattia. Huolestuimme hiukan polttoaineen riittäväydestä joten seuraavalle huoltoasemalle Mänttään ajettiin normaalia huomattavasti hiljempaa.

Jo aamuyöllä Vilppulasta Tammi-

koskelle ajettiin sitten täysillä ja hiukan kisailemalla. Mutkaisella kylätielä rinnakkain ja hana auki. Kipeetä mutta kivaa. Hymyilytti aivan sairaasti. Samalla Jussilta pimenei pitkien valojen merkkipalo autuaammille metsästyksmailla.

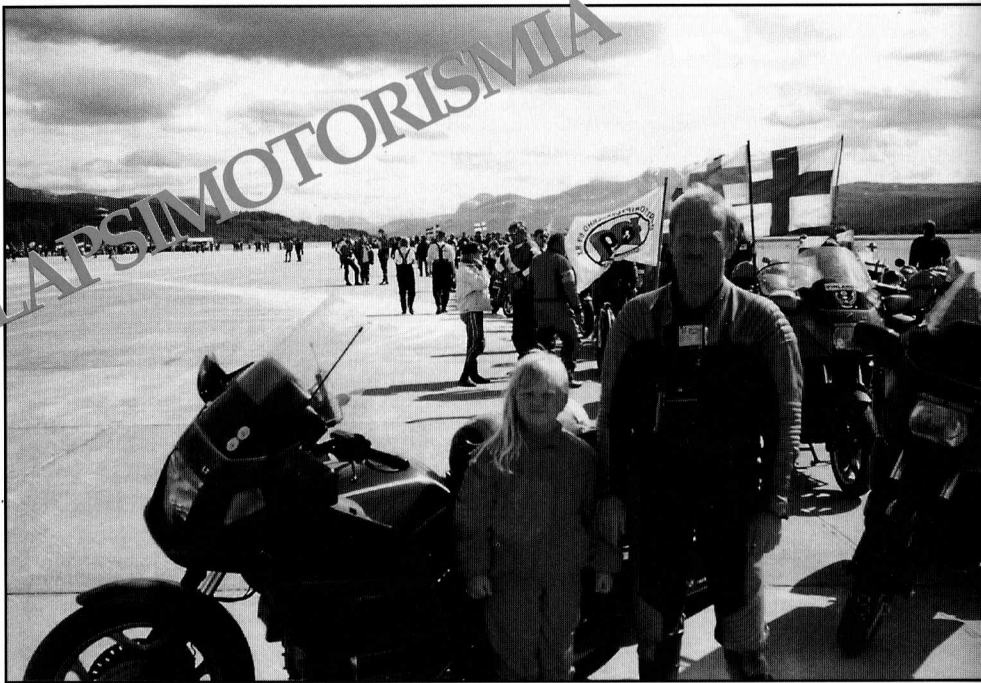
Vihdoinkin kotona. Kello olikin jo kaksi maanantai-aamuna. Saappaita riisuessaan Jussi havaitsi että irtohuovat olivat jäätyneet kiinni saappaisiin. Ihme että varpaita oli palellut välillä...

Kotimatkaan oli kulunut aikaa vai- vaihet 15 tuntia, ja uni maittoi harvinaisen hyvin seuraavaan iltapäivään asti. Olo oli väsynyt mutta onnellinen.

Talvimoottoripyöräily on kehittävä harrastus.

Vakuuttaa Maajussi & kumpp. (still alive)





Menetin sydämeni matkamoottoripyöräilylle vuonna 1976, joten 20 motoristivuoden täytyttyä ajattelin taas tarpeelliseksi kirjoitella muidenkin tietoon ajatuksiani ja viime vuosien tapahtumia. Niihin on nyt 8-vuotiaan Marjo-tyttöni myötä tullut uusi ja mielenkiintoinen "lapsellinen" lisä. Toivon tämän juttuni rohkaisevan muita motoristiperheitä ajattelemaan, että lapsen tai lapsien tulo perheeseen ei välttämättä pakota hankkimaan sivuvaunua tai myymään moottoripyörää ja kokonaan luopumaan rakkaasta harrastuksesta. Sivuvaunua en itse ole koskaan halunnut hankkia, koska olen katsonut liian kalliiksi ylläpitää sekä hyvää sivuvaunu- että soolomoottoripyörää käytännön syistä pakollisen auton lisäksi.

Keväällä 1996 ostin uuden BMW K 1100 LT/SE:n, jossa on vakiona mm.

ABS-jarrut, nelikaiutin stereot, takanastujan selkänöja, sähköisesti säädettävä tuulilasi ja lämmitettävät kahvat (hinta 149 900 mk). Se on ajo-ominaisuuksiltaan, teholtaan ja matkustusmukavuudeltaan unelmieni täyttymys ja erittäin sopiva myös lapsimatkustajalle. Ensimmäisen kesän jälkeen mittarissa on 16 200 km ilman mitään murheita. Tämä on seitsemäs matkamoottoripyöräni ja samalla viides Bemarkari. Moottoripyörillä olen ajanut näiden runsaan kahden vuosikymmenen aikana yhteensä noin 400 000 km. Olemme vaimoni Riitan kanssa matkailleet moottoripyörällä pitkiä kesälomareissuja lähes 30 Euroopan maassa. Moottoripyöräkerho 69:än liityin heti harrastuksen aloitettuani.

Marjon synnyttä syksyllä 1988 emme aikoneetkaan luopua moottori-

pyöräilystä. Muutamana kesänä jouduin ajamaan enimmäkseen yksin ja kävin joitakin kertoja ulkomaillakin Jugoslaviaa myöten vaimon jäädessä lapsenvahdiksi. Viikonloppuisin karkasin aina ajelulle Marjon nukahtaessa päiväunille. Kaipasin kuitenkin mukaan kaveria. Marjon ollessa 2-vuotias aloitimme varovaisen yhteisen moottoripyöräharrastuksen. Koskaan en painostanut tai pyydellyt Marjoa mukaan, vaan hän sai itse sitä haluta. Ensimmäiset kesät Marjo istui Bemarkarin katteen suojassa minun ja tankin välissä laskettelukupäri ja suojalasi päässä pitkällä nahkavyöllä minuun kiinnitettynä. Vyö oli turvallisuuden vuoksi välttämätön, koska tyttöä alkoi aina nukkua moottorin hyrinä. Reissut olivat silloin lyhyitä, pisimmillään noin 50 km.

Marjon ollessa 4 vuotta vanha ei edessäni istuminen enää onnistunut pituuden takia. Oli tullut aika siirtyä

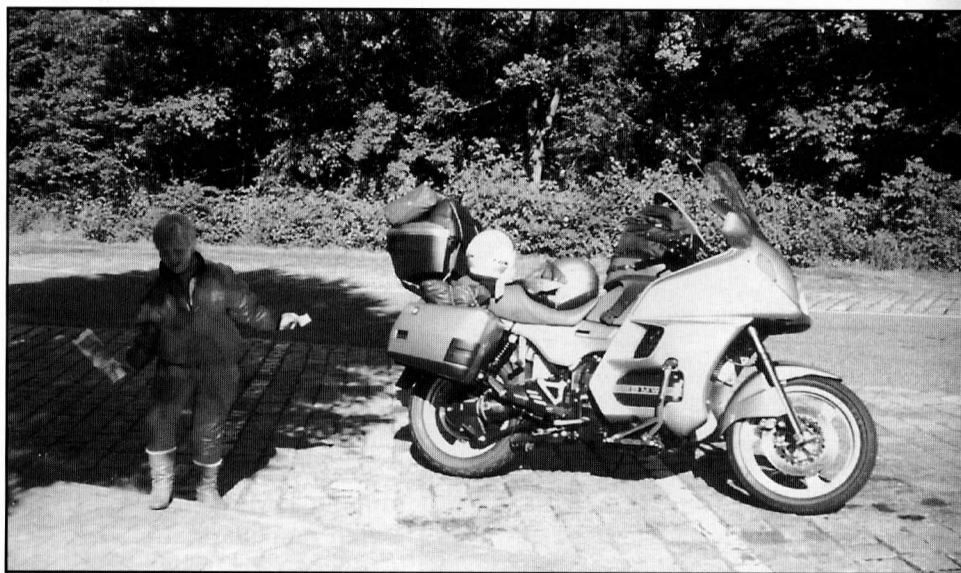


taakse istumaan. Sitä varten hankittiin käytettynä erittäin kevyt Lemmin lasten kokokypäri ja siihen kypäräpuhelimiemme (Peltor, stereo) asennussarja. Kypäräpuhelin oli aivan välttämätön tytön viihtyvyyden ja sen varmistamiseksi, ettei hän pääse nukahtamaan takanani. Muutoin ajovarusteiksi kelpasivat vielä lasten tavalliset ulkoiluhaalarit ja varusteet. Romuttamolta hain kevarin takajalkatavat ja rakensin niistä Marjolle sopivalle korkeudelle omat jalkatavat, jotka saattoi taittaa ylös vaimon käyttäessä alkupe räisiä tappeja. Nahkapukuni päälle laitoin ylimääräisen nahkavyön, josta Marjo pitää kiinni. Sinä kesänä teimme jo useiden satojen kilometrien matkoja.

Seuraavaksi kesäksi 5-vuotiaalle Marjolle hankittiin uutena kevyt (930 gr) Cabergin lasten kokokypäri, johon siirsin kypäräpuhelimien asennussarjan, käytettynä nätti punainen nahkapuku, punaiset nahkarukkaset ja nahkasaappaat sekä sadepuku. Tyttö oli varusteisiinsa erittäin tyytyväinen. Ajomatkat pitenevät ja teimme mm. vajaan viikon reissun Kalajoen Hiekkasärkille. Päivämatkat olivat yli 500 km ja jopa useita satoja kilometrejä kaatosateessa. Mitään ongelmia ei ollut ja sekä tyttö että isä nauttivat ihanasta yhteisestä harrastuksesta. Vaimokin pääsi mukaan muutaman kerran kesässä, mm. bemarkarikoontumisiin. Talvella aloimmekin suunnitella tytön kanssa ulkomaanmatkaa.

Marjon 6-vuotiskesänä osallistuimme FIM-Ralliin Norjan Jäämeren rannalla Målselvissä. Mi-

nulle se oli viides FIM-Ralli, joka on vuosittain eri maissa pidettävä suuri kansainvälinen matkamotoristien kokoontumisajo. Heti matkan ensimmäisenä päivänä ajoimme 850 km Vantaalta Pelloon noin 12 tunnissa ja seuraavana päivänä vielä lähes 600 km perille. FIM:ssä asuimme leirintämökissä ja osallistuimme kaikkiin asiankuuluviin tilaisuuksiin säänkin ollessa yllättävän hyvä paikka huomiota ottaen. Viihdyimme molemmat hienosti FIM:ssä ja päätimme osallistua vielä uudelleenkin, kun se on taas sopivassa maassa. Kotimatalla teltaimme Oulun Nallikarissa, Vaasassa ja Ähtärin eläinpuistossa kaksi yötä kussakin. Öisin oli pakkasta, mutta tyttö halusi välttämättä teltailla, koska isä oli erehtynyt niin lupaamaan. Lähes kahden viikon reissu meni taas hienosti. Vaimoa taisi harmittaa, koska hänen motskarireissunsa jäivät taas paljon vähäisemmiksi.



Seuraavana eli kesällä 1996 Marjo oli 7-vuotias ja olin keväällä ostanut alussa mainitun uuden Bemarkin. Oli tullut aika toteuttaa monta vuotta kypsyttellemme reissu Tanskan Jyllandin Legolandiin ja sieltä saksalaista tuttavaperhettämme tapaamaan Bayeriin Nürnbergin lähelle. Perhe on ollut tutujamme yli 15 vuotta ja olemme vaimon kanssa tutustuneet perheen vanhempiin moottoripyöräreissulla Nordkappissa. Heillä on myös 7-vuotias tyttö Nina, joka oli 4-vuotias perheen vieraillessa meillä. Marjo oli jo käynyt koulun ensimmäisen luokan saksan osittaisen kielikylvyn luokalla ja hänellä oli suuri halu vieraila Ninan luona ja puhua saksaa.

Lähdimme reissuun heinäkuun puolivälissä laivalla Helsingistä Tukholmaan. Ruotsin läpi ajoimme päivässä Varbergiin Göteborgin lähelle ja yövyimme Marjon vaatimuksesta tellassa. Sieltä menimme seuraavana aa-

muna laivalla Tanskan Jyllantiin Grenåhon ja vielä samana päivänä ajoimme Legolandin leirintäalueelle. Legoland on valtavan suuri ja monipuolinen huvipuistoalue, ja siellä vietimme hauskan ja ikimuistoisien pitkän päivän. Marjo mm. suoritti "ajokorttikokeen" ja sai kortin. Suosittelemme paikkaa lämpimästi lapsille ja lapsenmielisille aikuisille. Yksi päivä lepäiltiin ja sitten ajoimme tuttaviemme luo Etelä-Saksa Autobahneja noin 850 km päivässä. Siellä vietimme mieliinpainuvan bayerilaisen viikonlopun ja kävimme mm. kolmissa kyläjuhliissa. Marjo nautti ajasta ystävänsä Ninan kanssa, ja saksankieli luisti ihan riittävästi.

Kotimatalla ajoimme kovassa helteessä taas yhtä pitkän matkan Fehmarin saarelle Saksan pohjoisimpaan osaan. Siellä leireilimme kaksi yötä ja vietimme ihanaa rantaelämää. Aioimme ajaa kotiinkin Ruotsin kautta, mutta reissun ensimmäisen sateen viimein sattuessa ajoimmekin Travemünden ja tulimme kotiin Finnjetillä. Takana oli lähes kahden viikon ikimuistoinen reissu, noin 2 500 km Ajamisen Iloa ja kivaa yhdessäoloa. Niitä on mukava muistella pitkä talvi ja suunnitella ensi kesän reissuja, ehkä Norjan Nordkappiin. Vaimokin pääsi kesän aikana mukaan muutamalle reissulle, mutta tytölle moottoripyöräkilometrejä kertyi taas paljon enemmän. On mukavaa, kun perheen kaksi naista kisailee, kumpi pääsee motskarireissuille mukaan.

Yhteenvetona totean, että moottoripyöräilystä on tullut perheemme yh-



teinen harrastus, joka samalla suo mahdollisuuden isälle viettää paljon yhteistä aikaa rakkaan tyttärensä kanssa. Lasta ei saa painostaa eikä houkutelaa tällaiseen erikoiseen harrastukseen. Jos lapsi itse haluaa tulla siihen mukaan, hänen venymishalunsa ja -kykynsä on hämmästyttävä. Kaikki kotiolojen pikku kitinät unohtuvat, koska "moottoripyöräilijät eivät pienestä valita", kuten Marjo on jo monta vuotta toistanut isältään oppimaansa. Lapsen ajovarusteiden ja istumisolosuhteiden pitää tietenkin olla mahdollisimman mukavat ja turvalliset. Kypäräpuhelinta pidän vähänkin pidemmällä reissuilla aivan välttämättömänä, jotta lapsi ei pääse nukahtamaan tai pitkästyneeseen takana. Tulkaa siis mukaan lapsimotoristiin!

Motoristi Esko Vähäsöyrinki

KERTAUSHARJOITUS

11. - 12. tammikuuta 1997

Ja jälleen oli tullut aika pirkanmaalaisen matkamilitaristien kokoontua sekopäiselle retkelleen metsään... Kokoontuimme Peltolan, Juupajoella, tukikohtaan lauantaina kello 12.00. Paikalla piti olla ajoissa, sillä nyt oli todellakin kiire odottamaan. Ja siinä me onnistuimme; ensin odottelimme, että meitä kuljettamaan määrätty miehistön kuljetustraktori suostui irtoamaan lumilingon perästä (?) ja sitten odottelimme muuten vaan. Aurinko kyllä paistui pilvettömältä taivaalta, mutta se ei tuntunut juurikaan lämmittävän,

sillä elohopeamittarin mukaan pakkasta oli enemmän kuin 25° Celsiusta.

Perille, eli keskelle ei mitään päästyämme, pystyimme puolijoukkueteltan ja rakensimme kunnan nuotion meitä lämmittämään. Katso kuvasta etelän miehen nuotiota. Illan jo hämärtyessä, olimme siis saaneet odotella jo noin neljä tuntia, paikalle saapui tilaisuuden järjestäjä sotakoirineen ja saatoimme alkaa ohjelman. Ensimmäinen syötiin hernekeittoa nötkötillä ja kermalla höystettynä, sitten Mummon parem-



paa perunamuusia ja nötköttiä ja jälkiruoaksi jäistä suklaata.

Illalla saimme koulutusta valopis- toolilla amunnassa ja kilpailimme erilaisissa sotilaallisissa lajeissa; kuten Jattimatikin lippaan täytössä ja tyhjentämisessä, ketjusilmukoiden virkkaamisessa ja kokoamisessa ja tietenkin eri juomien tunnistamisessa. Koska allekirjoittanut suoriutui, nuoresta iästään huolimatta, viimeisestä lajista erityisen hyvin, sai hän palkkioksi hapankaalimehua hienossa matuskatölkissä. Siis kuvittele; hapankaalin mehu ja hie- man hiilihappoa sekaan. Se on pahaa!

Yön kuulaat tunnit vietimme asianmukaisesti pukeutuneena nuotion äärellä ja taisi pieni sissiryhmä seikkailla

metsässäkin katselemassa tähtiä. Niin, ja hyvää yötä, Jani.

Kilpailun tuloksista voinen mainita seuraavaa:

Voittajat:	Todelliset Voittajat:
1. KooHoo	4. Pekka
2. MiniJouni	4. Kikka
3. Jape	sotakoiraTassu ja kaikki muut 16

Lisäksi haluan kertoa, että Eversti ei ole enää eversti vaan sotavoimien ylip...alokas.

korpraali Kikka



Pikku-Jounin kanssa moottoripyöränäyttelyssä

Nuotion lämmössä, -28° selän takana Jouni alkoi esitellä hulluja, matkaa Helsinkiin MP-97 näyttelyyn. Lupasi ottaa isomman auton, että sopii muutama muukin kyytiin.

Lähtöä odottaessa sää oli kylmä, ajoi pakanatkin kirkon suojiin. Lähtijöitä oli noin 30, vanhimman ja nuorimman ikäero oli 54 vuotta.

Matkalla tietysti laulettiin ja juotiin eväitä. Linnatuudessa poikettiin juomasalaa lisää ja taas laulettiin.

Näyttelyä katsomaan oli tullut muutama muukin, kävijöitä oli yhteensä 31470. Polkupyöriä oli vähennetty, siitä huolimatta näytteilleasettajia oli 100 kappaletta 97 osastolla.

Osastoista kiinnostavin oli ilman muuta MP69:n osasto. Siellä oli tuttuja esittelijöitä ja esiteltäviä; Anne, Hossi, Toni, teltan puolikas ja Timon Tenere. Teneren huonoja valoja on ehkä hiukan liioiteltu, tuskin se myrskilyhty tagossa paljon valoa lisää, paitsi silloin kun seisoo. Se pyörä tietysti. Itselläni oli tulokset taskussa, mutta Toni kielsi valmiin nuotion syyttämisen. Kummaa nipottamista.

Naapurissa ajettiin kovaa tehodynamometrissä Honda CBR 1100 XXXL:llä. Oli kuulemma takapyörällä 127 hv vastaten noin 270 km/h nopeutta. Kiistämättä noin 10 000 varvia kuu-
loelimissä aiheutti ihan toisissa elimis-

sä outoja tuntemuksia. Kun ääni alkoi kuulua, väki kulki ääntä kohden kaula pitkällä. Vrt. joku tarina jostakin pillipiiparista, joka houkutteli kaupungin lapset mukaansa.

Polliisien osastolla oli moottoripyöräväkeä kiinnostavia videoesityksiä tosielämästä, kuljettiinhan sielläkin kovaa. Kysyjille annettiin lisää tietoa au-
liisti.

Suomen moottoripyöräkauppiaiden osasto oli varmasti näyttelyn pelkistetyin, 2 pers jakkaralla ja kartta seinällä. Anti oli kuitenkin runsas, oli koottuna tuhti tilastopaketti tietoa moottoripyöräkaupan alalta. Kysyjille vastattiin.

Erilaista muoti-, renkaanvaihto-, kypärämaalaus-, yms tapahtumaa pyöri miltei nonstopina esiintymislavalla.

Vaihtelevia esityksiä oli kyllä muuallakin näyttelyalueella, osan niistä aiheutti noin 6 oluenmyyntiosastoa, joihin joutui jopa jonottamaan. Saman jonotuksen takia täytyi tietysti aineen häviämättömyyden lain perusteella jonottaa poisto-osastollekin. Myydyin oluen määrä pidetään visusti salassa.

Jonottaa täytyi hampurilaisosastollekin. Savuttomalle kahvi- ja donitsiosastolle ei tarvinnut jonottaa, koska koko osastoa ei ollut.

Moottoripyöriä, varusteita, kumeja (mustia, ei makuja) ynnä muuta asiaan kuuluvaa ja kuulumatonta krääsää oli tarjolla lähes joka lähtöön. Hintatasosta on paha sanoa juuri mitään muuta, kuin että se on mielestän ikauttaaltaan liian korkea. Esimerkiksi pyörien hinnoissa on aina yksi numero liikaa.

Uusia pyöriä oli näytillä 312 kpl. Itse huomioin varsinaisen kromiaarteen, F6C:n. Lienee kaikki kiiltävä käytetty itse pyörään, kun on nimi jäänyt lyhyeksi. Tulee vanhat ajat mieleen: BSA, FN, FJS, JAP ym. En kuitenkaan taitaisi ihan ensimmäisenä olla Flat Six Customia ostamassa. Pitkän matkan miehiä tietysti kiinnostaa diesel-Enfield, naftaa ja nostalgiaa. Voisi Putkiskin toteuttaa unelmansa tankillisella Ivaloon.

Kaikki hyvä loppuu aikanaan, ja päästään lähtemään pois. Bussiin oli tulossa enemmän väkeä kuin mennessä. Saatiin kuitenkin pyrkijät uskomaan,

ettei auto ihan pikkurahalla koukkaa Vammalan kautta.

Kotimatkan keskeytti salaperäisen auton odotus jossakin risteyksessä. Autosta kannettiin tunnistamaton pakkaus. Mitä se sisälsi? Kotieläimiä? Lisää olutta? Salaisia tietokoneohjelmia? Kaikkia edellämainittuja?

Poistullessa taas laulettiin ja juotiin eväitä. Linnatuudessa poikettiin tulo-
aisostoksilla, ja juomassa hiukan lisää. Ja taas me laulettiin, paitsi ne jotka eivät laulaneet.

Niin, se laatikko: Taisi olla tämä tietokone- arvaus varsin lähellä, koska laatikko päättyi erään tietokonegurun verstaalle.

Mennäänhän ensi vuonnakin näyttelyyn?

Jorma L, 54 v

Ps. Olisihan siinä voinut olla oluttakin?

Motoristin ilmestyminen ja myöhästyminen

Hyvä Lukija

Helmikuun motoristi saapuu sinulle vasta maaliskuussa. Se saapuu maaliskuussa, vaikka sen eräpäivä on jo helmikuussa. Motoristi on kiinnitetty myös jäsenkorttisi, tai maksulappu niille, jotka eivät ole ehtineet maksuun vielä maksaa. Eräpäivään mennessä maksettuja jäsenmaksuja oli alle 900 kappaletta. Koska halusimme saada jäsenkortit mahdollisimman monille tässä postituksessa, jouduimme hiukan odottelemaan.

Tästä huolimatta otan kuitenkin suurimman syyn lehtesi myhästymisestä itselleni.

Lupaam jatkossakin tehdä parhaani pysyäkseen aikataulussa.

Päätoimittaja

Ps. Jotta huhtikuun lehti saadaan ajoissa painoon, siihen tarkoitettujen juttujen on oltava perillä viimeistään 21.3.1997

Muistatko Motoristin viime numerossa olleen ehdotuksen leiriytymisrekisterin perustamisesta. Tässä hieman lisätietoa, siitä kuinka systeemi toimisi

Telttapaikan luovuttaminen kuusysiläiselle

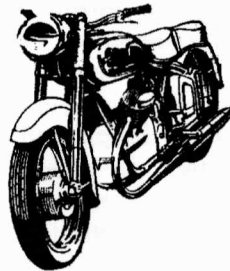
säännöt:

- telttapaikan luovuttaja antaa luvan toiselle kuusysiläiselle leiriytyä hallitsemalleen maa-alueelle
- leiriytyminen on maksutonta ja koskee vain telttapaikkaa
- vierailusta ilmoitetaan etukäteen esim. puhelimella
- telttapaikka saadaan käyttöön näyttämällä MP69:n jäsenkorttia
- leiriytyjä käyttäytyy kohteliaasti ollessaan vieraana
- sauna, aamupala ym. ovat extrapalveluita, eivätkä siis kuulu sopimukseen

Ilmoittaudu telttapaikan luovuttajaksi tai anna systeemille **nimiehdotus** (lyhyt ja ytimekäs) ottamalla yhteyttä

Hannu Konolaan,

Kappelitie 9 C 15
92500 Rantsila
puh. 08 251 188 (varmimmin iltaisin)



Missä se kello on ...?

Kadonnut Kontiorallissa 1996 saunan terassilta saappaan sisältä rannekello-kronometri Omega Speedmaster Mark IV. Tuntomerkkejä: isö klöntti, teräksinen (myös ranneke), musta kellotaulu takana sotu 130256-
Kelloja on Suomessa vain noin kymmenkunta, se on siis harvinainen.

Sinä rehellinen motoristi, jos tiedät asiasta jotain, tai olet nähnyt kaverillesi ilmestyneen Kontion jälkeen uuden ison rannekellon, voit ehkä katsoa onko kellossa lasi halki ja takana sotu 130256-, ja sitten vaikkapa soittaa kellon omistajalle puh. 09 206 115 tai 040 583 7935.

Terveisin nimimerkki "Ei 70-luvulla ralleissa kelloja kadonnut"

PS. Palkkio luvassa

Markkinat

MYYDÄÄN!

Moottoripyörä BMW K75
vuosimallia 1995, ajettu 12.000 km.
Pyörä on kuin uusi ja lisävarusteena BMW laukkaraja, Pichler kokokate, radio ym. Hinta 68.000 mk
Soita puh. 06 484 7639 Jussi Kotoneva

Moottoripyörä Yamaha FZ 750 -86
Ajettu ~70tkm. Siisti ja kunnossa.
Hinta 22.000,- Lisävarusteena tavarateline ja ketjunvoitelin.
Puh. 03-317 6969 Arttu Kotilainen

OSTETAAN!

Kawasaki GPX 750 nokka-akseli, ehjä ja hyväkuntoinen. Soitella voi iltaisin: 09-349 2803, Tero

EAK-kouluttajat HUOMIO!!!

MP69, SML, SMOK ja Liikenneturva haluavat EAK:n uudistamisen yhteydessä saattaa yhteisen kouluttajarekisterinsä ajantasalle, joten jos olet kouluttaja-kurssin käynyt tai apukouluttaja tehtävissä toiminut ja edelleen kurssi-

en vetämisestä kiinnostunut, niin ilmoittaudu koulutusvastaavalle 31.3. mennessä. Vain ilmoittautuneet tullaan kouluttamaan uudistuvan EAK:n pitämistä varten.

20. Motoristin Kirkkopyhä

Kirkkopyhä kokoaa joukon motoristeja osallistumaan aivan tavalliseen jumalanpalvelukseen.

Tavallisesti tilaisuuden järjestäjä varaa mahdollisuuden kokoontua viikonlopun viettoon jo lauantaipuolella.

Perinteiden mukaan lasketaan seppele sankarihaudalle ja juodaan kirkkokahvit.

Tänä vuonna 25.5.1997 Nuijamaalla. Saapua voit jo edellisiltana. Lisätiedot: Pekka Voutilainen Puh. 05 - 379 3503

Arvoitus Motoristeille

Kuva on otettu Pariisissa, Ranskassa, tällä vuosikymmenellä ja kysymys kuuluu:

Mikä tehtävä on pyörään kiinnitetyllä pömpelillä?



Oikein vastanneille on luvassa mainetta, kunniaa ja ehkä myös palkintoja
Hauskimmat ehdotukset julkaistaan seuraavassa lehdessä, joten:
Lähetä vastauksesi huhtikuun alkuun mennessä toimitussihteerille osoitteeseen

Kikka Honkala
Matti Tapion katu 1 A 2
33720 Tampere

Vastaa
ja
Voita!

Nyt ei ole syytä säikkyä, vaikka kevään tullen Kasper, Jesper ja Joonatankin heräävät talvihorroksesta, sillä on olemassa

Quorum™

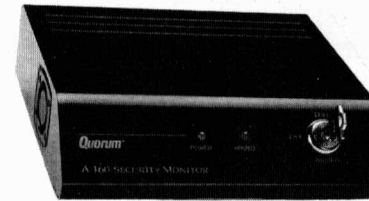


OVH. 365.-

Pyörä/ Tavarahälytyn

- Tärinäsensori vesitiiviissä kotelossa
- laukaisee hälytyksen, jos pyörään kosketaan tai 1,5 metriä pitkä kumilla suojattu teräsvaijeri yritetään katkaista
 - viiden sekunnin hälytysviive
 - 103 dB:n hälytys sireeni

Quorum A-160 turvamonitori suojaa tehokkaasti pyörätallisi murroilta ja ilkivallalta.



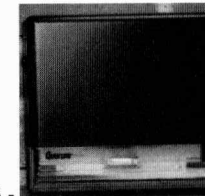
OVH. 1890.-

Tilahälytyn

- ei tarvitse erillisiä sähkökytkentöjä oviin tai ikkunoihin, pistorasia riittää.
- reagoi ilmanpaineen muutokseen
- hälytyksen tapahduttua kaksi 103 dB:n sireeniä aiheuttaa hälytysäänen
- valmis liityntä jatkohälytykselle, (esim. puhelin)
- valvoo noin 300 m² kokoista tilaa
- akkuvarmennus

Lisävaruste

- ulkohälytyn
- kytketään A-160 tilahälyttimeen
- suojattu ilkivallalta
- 103 dB hälytysääni ja kirkas strobovalo ilmaisee hälytyksen
- akkuvarmennus



OVH. 595.-

Quorum TM international on Ltd Applied Electronicsin tytäryhtiö, joka on yksi maailman suurimpia elektroniikkatuotteiden alkuperäisvalmistajia.
Kaikilla tuotteilla on yhden vuoden takuu.

Tiedustelut ja Myynti

Anneli Kopra puh/fax 09 241 1456
Veli Kähkönen puh 09 241 8639



MP 69:n palsta Moto-Suomen numerossa 1/97:

Survival Gamea matkustajan kanssa

Ajokauden alku on aina jonkinlainen totuuden hetki: ajotauon aikana on kertynyt intoa ja toiveita alkavaa kautta kohtaan. Toisaalta intoa saattaa varjostaa epävarmuus ja pikku pelkokin kun edellisistä ajeluista on vierähtänyt noin puoli vuotta. Lisäksi pyörä on talven aikana saattanut vaihtua toisen tyyppiseen tai uudet varusteet vaikut-

tavat merkittävästi pyörän ajamiseen ja muuhun hallintaan. Ajaminen matkustajan kanssa saattaa myös olla edessä ensimmäistä kertaa. Jokainen näistä asioista voi jo yksinäänkin vaikeuttaa ajamista liikenteessä, joten keväällä ajamiseen on suhtauduttava tavallista huolellisemmin ja ajamisen jatko- tai kertaus opinnot eivät koskaan ole pahasta.

Moottoripyöräkorttiin liittyvän koulutuksen laatu on Suomessa vähintään kohtuullista, mutta opetustavat ja se taso vaihtelevat silti paljon. Harjoitteluvalla itse opettelemalla on edelleen yleinen menetelmä kortin hankinnassa, mutta "kirjekurssilla" voidaan tietämättä oppia puutteellisesti tai kokonaan väärin, mikä saattaa myöhemmin kostautua. Tästä johtuen on suositeltavaa täydentää opintoja erilaisilla ennakoivan ajon kurseilla, joiden kouluttajat ovat motoristeja ja joutuvat jatkuvasti liikenteessä painimaan samojen asioiden kanssa kuin oppilaatkin. Parhaimmillaan EAK on silloin kun oppilasta voidaan ohjata asioissa, joihin ei ajokokemuksen puutteen vuoksi voida kiinnittää huomiota korttia hankittaessa. Vapaaehtoiset ajokoulutustapahtumat tarjoavat loistavan tilaisuuden oppia tuntemaan oman pyörän ominaisuudet, kehittyä pyörän hallinnassa ja omien kykyjen ja rajojen tuntemisessa. Kurssilla hiottu ajo-taito parantaa turvallisuutta normaaliliikenteen tilanteissa, vaikeissa olosuhteissa ja ääritilanteissa. Sanalla sanoen taito lisää harrastuksen nautittavuutta - turvallisesti!

Liikenneturvan tuoreet onnettomuusluvut vuodelta 1995 ovat motoristien osalta synkkää luettavaa. Kuolleita oli vuonna 1994 kymmenen ja vuonna 1995 kolmetoista. Vielä rajumpaa on onnettomuuslukujen kasvu: 1994 tapahtui 365 loukkaantumiseen

johtanutta onnettomuutta; viime tilastoissa 446. Vuodessa onnettomuuksien määrä kasvoi noin 22%!!! Ja vielä pahempaa seuraa: viime vuoden onnettomuuksista 320 eli 72% ajettiin kevytmoottoripyörällä matkustajan kanssa. Vuotta aikaisemmin luvut olivat 141 ja 38%. Hälytys! Vähäinen ajokokemus ja matkustaja ovat vaarallinen yhdistelmä, joten ajamisen jatko-opinnoista puhuminen ei ole turhaa.

Kursseille kaivataan enemmän uusia kasvoja. Uusilta osanottajilta saisimme tuoreita mielipiteitä kurssien kehittämistä varten. Palautteen saaminen on merkittävä osa kehittämistyötä ja siten tärkeää MP 69:lle, Liikenneturvalle ja muille työhön osallistuville. Toivon, että kaikki ottaisivat harrastuksensa ja itsensä sen verran vakavasti, että varaisivat aikaa ajamisen opiskeluun, sillä itsensä ja hienon ajokoneen tunteminen antaa uutta viehätystä moottoripyöräilyyn. Mahdollisuuksia tähän on ainakin tarjolla Pohjois-Hämeessä Kuorevedellä, jossa järjestetään jokavuotinen Motoristi Survival - tapahtuma 17.-18. Toukokuuta. Tietävästi HDCF tulee järjestämään oman tapahtumansa Raumalla ja pääkaupunkiseudulla järjestettäne useampikin kurssi.

Lisätietoja saa Motoristia ja muita alan lehtiä lukemalla sekä soittamalla allekirjoittaneelle tai kerhon koulutusvastaavalle. Yhteystiedot ovat lehden ensimmäisellä aukeamalla.

Hannu Hoskari



Ripa

Turva ja turpa

Ei ole kovinkaan turvallista, jos ei osaa pitää turpaansa kiinni. Tulee turvaton olo, kun huomaa tulevansa väärinymmärretyksi.

Huomasin tuossa taannoin, että minut oli erään motoristijärjestön jäsenkirjeessä luokiteltu turvapuvun puolustajaksi. Samassa yhteydessä kovisteltiin MP69 puheenjohtajaa. Ikäänkuin tämän järjestön jäsenenä ei saisi olla ketään, jolla on tästä asiasta Väärä Mieli. Ihan tuli nuoruus mieleen: jos et ole puolellamme, olet meitä vastaan.

Mikäs siinä, ei se luokittelu ollut kovinkaan väärä. Mutta en silti haluaisi olla ihan niin yksisilmäinen. Minusta asiat ovat paljon vivahteikkaampia kuin pelkkä puolesta tai vastaan. Turvapukuasiassa on sekä hyviä että huonoja puolia, ja minusta ne hyvät voittavat ne huonot.

Minusta on hyvää se, että se antaa mahdollisuuksia ajovarusteiden kehittämiseen. Melkein kaikissa markkinoilla olevissa Gore-Tex tms. -kalvolla varustetuissa puvuissa on jonkinlaisia toppauksia. Näyttävät olevan mainosten mukaan oikein myyntivalttikin. Myös monessa nahkapuvussa on ainakin vahvikkeita niissä kohdissa joihin kaatuessa yleensä tulee luunmurtumia yms. Vanhemmissa ajohousuissani suojat on jopa ommeltu sinne polveen niin,

ettei niitä pois saa ratkomatta, ja sitten pitäisi saumat tiivistää taas vedenpitäviksi. Tosin se iskusuojaus on kyllä niin heikko, että vaihtaisin ne, jos jaksaisin viitsiä.

Jos nuo toppaukset ovat hyviä, ne suojaavat. Toisaalta, kun ne toppaukset siellä kuitenkin ovat, niin miksei samantien sitten niistä tehdä hyviä.

Terve, tarve ja turva

Turvapuku voi tietysti olla yksi asia täällä, missä lämpö on tärkeää, ja toinen asia jossain muualla, missä ihmiset ajelevat ihan säällisissä oloissa ympäri vuoden. Täällä jos ajaa pidempiä siivuja, tulee yleensä mieleen pukeutua asiallisesti. Ekan parinkymmenen kilsan jälkeen ajatus ajopuvusta tulee ihan itsestään esiin, ilman direktiiviäkin, lukuunottamatta ehkä muutamaa hasua päivää vuodessa.

Jossain päin EUta sitten paahdetaan mopolla tai skootterilla kraka liehuen töihin muutaman korttelin taakse. Turvapuku sinne voisi olla liian kova juttu tunnettavaksi läpi, kunhan nyt saisivat niille sen kypärän päähän.

Toisaalta, saatiinhan tännekin pappojen pottapakko menemään läpi, huudosta huolimatta. Ja onko somempaa näkyä kuin pappatunski, vaari ja kypärässä MAX-teksti isolla otsassa. Ihan tulee mieleen nuo koko perheen Mad-Max elokuvat. Huudosta huolimatta, aika monen vaari lienee säilyttänyt ainoan järkikultansa sen ansiosta.

Mikähän siinä muuten on, että tuntuu kuin tämä sama keskustelu olisi käyty jo. Nopeusrajoituksista 60- ja 70-luvulla, kypärästä vähän myöhemmin ja turvavyöpakosta sen jälkeen. Sitten talvinopeuksista ja mistähän tämän jäl-

keen. Vastakkain ovat aina vapaat kansalaiset ja holhoajat.

On toki asia niin, että turvallisuudessa voidaan mennä liian pitkälle. Jos esimerkiksi kaikkia vaaditaan aina ja joka paikassa käyttämään suojavarusteita, niin johan siinä lapsiluku laskee.

En malta olla viittaamatta tätä kirjoittaessani ajankohtaiseen keskusteluun HI-viruksen levittäjästä. Ne, jotka ovat aikoinaan pitäneet hauskaa, mutta muistaneet myös turvallisuuden vaatimukset, lienevät nyt paljon tyytyväisempiä kuin ne, jotka muistelevat sitä yhtä kertaa, jolloin jäi käyttämättä, ja kuitti tuli kerrasta. Onko se niin paljon kurjempaa kunnon suojaimen kanssa, että riski kannattaa ottaa, se on viime kädessä jokaisen oma asia. Ja sama moottoripyöräilyn kanssa.

Ruotsin tauti

Elämä on vaarallista ja se päättyy kuolemaan. Tämä totuus tuntuu joskus hämärtyvän hyväätarkoittavilta ihmisiltä. Ruotsin tielaitoksen turvallisuuspäällikkö Claes Tingvall asetti viime vuoden lopulla tavoitteeksi nolla tieliikennekuolemaa.

Tempu on tuttu työturvallisuudesta ja laitoksien luotettavuudesta, tai vaikka lentotoiminnasta: pyritään nol-lavirhesuoritukseen. Kaiken pitää mennä putkeen, missään ei saa tehdä isoja mokia. Koska ihmiset kuitenkin mokaavat, pitää ympäristöstä sitten vielä tehdä sellainen, että se ohjaa mokaamisen jälkeenkin toimintaa turvalliseen suuntaan.

Tingvallin visioon kuuluisi siis lisätä moottoriteitä, turvattomien autojen kielto ja kovemmat vaatimukset kuljettajille, ynnä tietysti paljon muuta. Jossain yhteydessä hän myös esitti,

ettei moottoripyörille ole paljon tilaa tuossa visiossa - tosin sitä ennen hän oli ehtinyt vaatia niiden kieltä. Täyskielto olisi kuitenkin ilmeisen epäviisas ajatus, joten sitä piti kierrellä.

Asiasta nousi tietysti myrsky, kun taas muuten. Liikenneministeri sanou-tui irti ajatuksesta - mutta ministerit vaihtuvat, virkamiehet pysyvät. Joten kannattaa odotella ja katsoa - vahingoniloon ei ehken ole niin kovin suurta aiheutta, ties mitä jonkun tšekäläisen ihmisen päähän päältä.

MP-lehdistä

Siitä asioiden monipiippuisuudesta tuli mieleen eräs mieltäni vaivannut seikka. Kirjoittelen silloin tällöin - mak-susta - noita lehtijuttuja oikeisiin (heh, anteeksi herra päätoimittaja) lehtiinkin.

On tietysti ymmärrettävää, että pohjoismaiden suurimmalla tekniikan yleisaikakauslehdellä tai pohjoismaiden suurimmalla sanomalehdellä on eri tavalla hynää maksaa avustajille kuin pienilevikkisillä mp-lehdillä.

Toisaalta sitten, kaupallisia nuo mp-lehdetkin ovat, eli jos niihin jutun myy, niin rahalla se sitten pitäisi myös maksaa, ajallaan ja mitä on sovittu. Semminkin kun olen suostunut osapuulleen kolmasosaa tai puoleen siitä, mitä vastaavista jutuista muualla saa. Ja minulla on tuttuja, työttömiä toimittajia, entisiä kollegoja, jotka eivät varmasti tykkää hyvää, jos annan ilman sellaista kamaa, jota he yrittävät rahaa saadakseen kaupata.

Ristiriitainen tilanne, monessa suhteessa. Kun soppaan sitten vielä lisätään se, että kahden yleis-mp-lehden olemassaolo on mielestäni ainakin pikaisen nostanut molempien kunni-

himoa tehdä hyvää lehteä, ja se, että toisaalta lehdet sitten kisaavat samoista mainosmarkoista ja tilaajista, ollaan jo hankalassa tilanteessa.

Pitäisikö olla pitkämielinen ja kirjoittaa edelleen, vaikka sen palkkion kanssa on vähän niin ja näin, maksetaan kun ehditään ja se mitä on varaa.

Vai pitäisikö ottaa tiukka linja, ajatella, että se on lukijoista kiinni. Jos he haluavat, että täällä ilmestyy useampi lehti, niin sitten pitää tilata tai ostaa kans. Miten on, koska viimeksi luit itse maksamaasi suomalaista moottoripyörälehteä?

Unia

Jo tuossa ennen joulua aloin nähdä ajamisesta unia. Sen jälkeen tilanne on vain pahentunut. Täytyy välillä käydä katsomassa pyörää tallissa, istua päällä ja sen jälkeen kuivailla pärisyttelystä syntyneitä pikku roiskeita.

Niin pahaksi en kuitenkaan ole mennyt kuin eräs motoristituttu. Hän kuulemma istui välillä ajovarusteet päällä katsomassa alan videoita. Sittemmin mies on siirtynyt talvimoottoripyöräilyn aktiiviseksi harrastajaksi.

Risto Kaivola

Motoristi Survival

17.-18.5. 1997

Sammalniemen lomakylässä, Juupajoella

Motoristi Survival ei ole pelkkä kokoontuminen, vaan paljon, paljon enemmän. Se on täysipainoinen ennakoivan ajamisen kurssi teoria ja ajo-opetuksineen.

Aamupäivät kuluvat teoriatunneilla ja iltapäivien ohjelma koostuu monipuolisista ajoharjoituksista. Illat kuluvat samanhenkisten motoristien kanssa rupattelun, saunoen, makkaaraa paistaen ym. ym.

Tule sinäkin mukaan hauskaan seuraan ja "siisteihin" ajoharjoituksiin.

Kurssiin sisältyy:

-Majoitus (makuupussi/lakanat)

-aamupala (la,su)

-lounas (la,su)

-päivällinen (tukeva iltapala, la)

-päätöskahvit (su)

-rentoa menoa

Koko tämä komeus maksaa vain

300mk, ja alle 18 v. puoleen hintaan.

Lisätietoja ja ilmoittautuminen:
Tony Lind, 0400-558922 tai 03-3481226

69 SHOP

Poolopaita	140
College	110
T-paita (musta, harmaa)	55
Kontio-95 t-paita	55
K-18 -paita	55
Lippis	60
Rukakuksa	95
Motoristi-kansio	30
Kangasmerkki	15
Iso tarra	5
Pieni tarra	3
Linssitarra	10
Postikortti	3
Vuosilaatta (Kontio ja Talviralli)	15
Peruslaatta (Kontio ja Talviralli)	50
Pyörämerkki (etukäteismaksu)	110
Monitoimityökalu	80

69 shop on aina auki, soita ja tilaa!

69 Shop
Yläkaskentie 8 L 56
00730 HELSINKI
p. 09 3463303

15. Ruskitreffit 10/96

SMC:n rallikalenterin ilmestyessä on aina mukavaa katsella onko ruotsalaisten "pystymettä" vielä mukana milloin minkin vuotisessa kalenterissa. Niin myös armon vuonna 1996. Ajankohdallisesti ralli osuu hyvään "sauraan", koska silloin ei enää ole kotimaiset rallit häiritsemässä päätöksentekoa osallistumisesta tapahtumaan, jota jo sikäläisen perinteen tapaan vietetään lokakuun toisena viikonloppuna.

Tänä vuonna rallikalenteri lupaili tapahtumalle uutta pitopaikkaa, vanhan käytyä vääjäämättä hieman pieneksi. Nyt 15. kertaa pidetyn tapahtu-

man väkimäärä nousi uuteen ennätysseensä ollessa 246 henkeä eli sisäänkirjoittautunutta. Ja kuten suomalainen tapahtumakaimansa, tämäkin ralli on melko kansainvälinen keräten osallistujia naapurimaidensa lisäksi myös muualta Euroopasta. Suomi, Eesti, Norja, Saksa ja Englanti olivat ainakin edustettuina tänäkin vuonna.

Torstai on toivoa täynnä ja torstaina toivo on täynnä -sanonta passasi hyvin tapahtuman alkuun, kun sinnikäs joskin hivenen pienehkö ryhmä motoristeja saapui tutunomaiseen aikaan kello 17, varsin tutunomaiseen lähtöselvitykseensä Katajanokalle. Pu-



naisen laivan pysäköintialueella laskettiin osallistujat ja matkanjohtaja jakoi liput, sitten laivaan ja ottamaan...

Laivauksen sujuttua tutulla laillaan ja matkalaisten kadottua kuka-minnekin, päätti meidän seurueemme suunnata kulkunsa aulabaarin jälkeen perinteiseen lihapullapöytään neljänteen kerrokseen, jossa saisi syödä mahansa täyteen kohtalaisen halvasti, mutta erittäin hyvin. Niinpä marssimme 10 hengen ryhmityksellä k.o. paikkaan ja kassimme tarjottimemme täyteen ateriointiin tarvitsevia välineitä ja kurlausvesiä. Tutussa porukassa jonottaminenkin on hauskaa, eikä puuttuvien tarvikkeiden välistäminen aiheuta närää. Aina iloinen kassantäti aloitti palvelunsa ystävällisellä kysymyksellä: "Ja, mitä saisi sitten olla teille?"

Totta Mooses lihapullia, kuului vastaus jne... Ja täti jatkoi... lihapullat ovat seuraavalla kannella olevassa... jne... Noin viisi minuuttia kestäneen maanmittelu- ja ylistyspuheen jälkeen jätimme ystävällisesti hymyillen ja tapahtunutta pahoitellen 10 puolitäyttä tarjontinta kassalle ja poistuimme kiroilemaan kylmää kohtaloamme taas aulabaariin.

Suuryhmämme kutistui vaivaiseen kahdeksaan nälkäiseen persoonaan, jotka uhmasivat kohtaloa ja lähtivät etsimään uutta lihapullapaikkaa, sieltä jostakin kapteenin komentosillan ja potkurin väliseltä linjalta, kuka ties mistäkin. Löytyi paikka ja tarjoilijakin oli lupsakka ja hauska mies, palvelu pelasi, kunnes tuli aika tuoda (tilattu) kuuluisa lihapulla-annos pöytään. Sitä ei kuulunut, mutta alkupalat, joihin oli sekoitettu salaattien joukkoon jo hiven perunasosetta ja muutama nököre jau-

helihaan, maksoi 57mk ja samma med kronor ättio kr. Me ilmaisimme erimielisyytemme niin ruoasta, juomasta kuin hinnastakin, ja poistuimme, emme sentään laivasta, mutta kyseisestä anniskelupaikasta kylläkin ja voi poijjaut millä metelillä. Osaa se suomalainen olla sika ruätsinlaivalla, onneksi, syys-täkin.

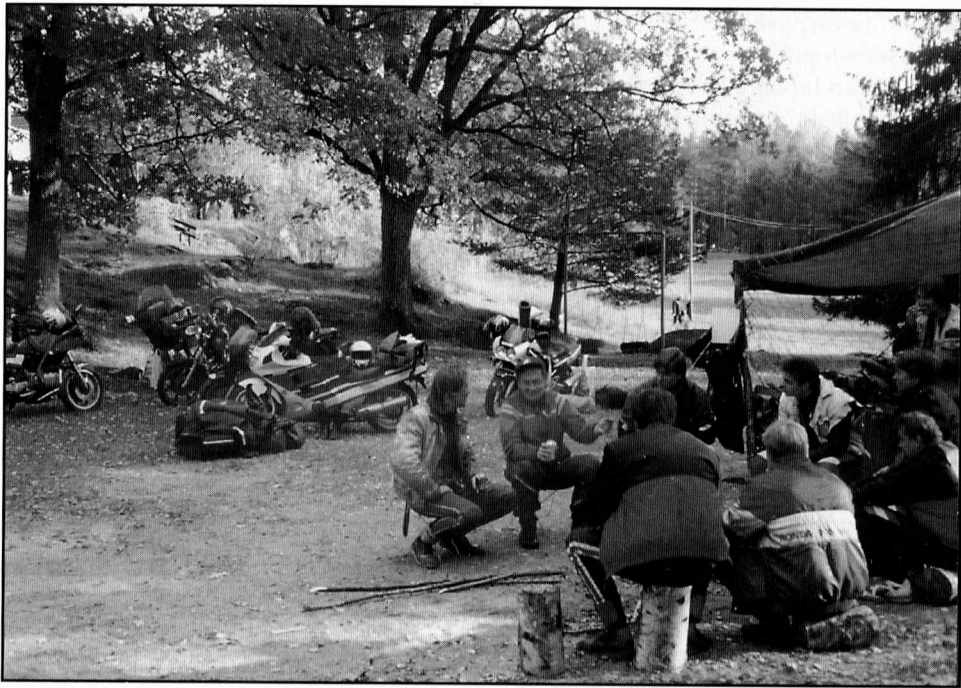
Uusi ennätys

Kesti vain kymmenen minuuttia siitä kun olimme ajaneet ulos laivasta ja koko toistakymmenhenkinen ryhmämme oli tien päällä kohti uutta tuntematonta. Tutut reitit, tutut pysähdyspaikat, tutut tuttavat, ainainen "pyttipanna" ja niinpä olimmekin jo Arlaan vievän tienviitan kohdalla. Viimeinen pysähdys ennen ralliporttia ja karttojen sekä kellojen tarkastus. Kaikki hyvin.

Saavuimme uuteen rallipaikkaan, ihastuen heti alueen pinnanmuotoon viertävää nurmea ja meille ihan oma paikka, oma jalkapallokenttä. ...kele, varmaan on meitä, suomalaisia, varten eikä tule muita tänne alueelle. Teltanpystytys tapahtuu aina rivakasti eikä se tarvitse mitään erikoiskäskyistä, riittää pj:n pieni vihjaus, josko olette ajatelleet nukkua jossain sisällä ensi yönä, niin ... Pienten supliikkijärjestelyjen jälkeen "vierasmaalaisille" järjestyi kuivia puita, pinottain. Eipä niitä sitten muille riittänytkään.

Ja kyllä meillä kaikilla oli hauskaa, muistaakseni, Veijollakin.

Tuuli puhalteli ja pimenevä ilta sulki sisäänsä alati kasvavaa osanottajamäärää. Ralli-isännät vaikuttivat tyytyväisiltä ja SAUNArannasta kuului iloinen puheensorina. Syystapahtumas-



sa sauna ja oikein järjestäjän puolesta, johan jotakin. Erehtyipä joku suomalainenkin käymään saunassa, vaikka ei sitä kyllä myöhemmin huomannut.

Lauantaipäivä kruunasi 15. Rusktreffenin aurinkoisella säällä ja syksyisellä väriloistolla, tapahtumia riitti koko päiväksi, kilpailuja oli useita, joista ainakin joukkuesoutukilpailuun saatiin suomalainen voittajisto, kun St. Michel MC Road Rats'n Artsi, Tede ja Noviiisi näyttivät kenen kädestä mela ei irtoa. Hyvä meitä. "Svart runtan" -kilpailu sitten joskus illalla olisi voitettu jos olisi ollut valoisampaa, olisimme osanneet vastata oikein kysymyksiin, olisimme olleet nopeampia, eikä saunapuhdas vahvistus olisi luiskahtanut kartan kanssa, ojaan. Mutta sunnuntai-aamuna olleesta palkintojenjaosta sai vielä ryhmämme yhden palkinnon.

Suurin ulkomaalainen kerho, jälleen kerran, St Michel MC Road Rats, Finland. Julmetun painoista pronssista palkintolaattaa sai sitten hypistellä jokaisen täytyi kantaa sitä vähän matkaa, niin painava se oli. Lohduttavaa oli kuitenkin siinä se, ettei se ollut mikään miehenkoruinen palkintopokaali, jollaisia suurissa kokkareissa on tapana jakaa. Tällä kertaa se mahtui hyvin pj Artsin sivulaukkuun, josta lähes parikymmenhenkinen ryhmämme oli saanut omaa syötävää koko rallin ajan.

Polis - katastrof

Laivanlähtö kohti kotia alkoi olla lähellä ja niinpä ryhmämme nousikin sitten konepyöriensä päälle ja suunta satamaan otettiin, käyttäen aritmeettista kaavaa tai jotain sinne päin, pis-

teestä A pisteeseen B. Mutta ei onnistunut, koska polis katkaisi tieliikenteen. Ilmeisesti ajatuksenkulku ei toimi tuolla naapurissa niinkuin meillä. Edes moottoripyörät eivät päässeet jonkin nokkakolaripaikan ohi vaikka kaksikaistaa ja piennar olivat käytettävissä. No näin naapurissa, eipä se meitä haitannut isommin. Me vain kiersimme ja kuinka ollakaan, aikanaan olimme taas

turvallisesti satamassa. Ja jossain vaiheessa laivalla, kun vihdoinkin olimme matkalla kohti kotia, juolahti mieleen ajatus, että mitäpä sitä olisi taas tehnyt tänäkin viikonloppuna ellei Tede ja Artsi olisi yhdeksän vuotta sitten saanut päähänsä ajatusta lähteä johonkin Rusktreffeniin.

piirteli tönättävän BMW:n kuski



Kontio 1997 vailla järjestäjää!

Löytyykö Suomesta vapaaehtoisia, jotta 30-vuotinen perinne jatkuisi katkeamatta?

Lisätietoja kerhoisännältä, puheenjohtajalta tai muilta halitukseen kuuluvilta.

Lähde rohkeasti mukaan tekemän ikimuistettavaa Kontiota!

KONTIOKARHUT ANSIOISTA

Kotimaisten motoristien päätapahtumassa Kontiorallissa kävijöitä ja kuus'ysiläisiä muutenkin on aika ajojin askarruttanut Kontiokarhujen jakoperiaatteet. Miksi joku saa, mutta toinen seuraavana vuonna ei? Montako kertaa sellainen voidaan samalle motoristille antaa? Missä karhujen jaosta on mustaa valkoisella?

Hyvin moneen kokoontumisajoon on vakiintunut tapa palkita osallistujia mitä moninaisimmin kriteerein. Samalla saadaan mukava runko iltaohjelmalle ja syy koko ralliyleisön kokoonkutsumiselle. On palkintoja pitkästä matkasta, korkeasta iästä, matkamoottoripyöräilyn maailmanmestaruudesta, vanhasta moottoripyörästä, oluenjuonin nopeudesta ja vaikka mistä. Yhtä kaikki, palkintojen jakaminen on mainio ohjelmanumero ja tietyissä tilaisuuksissa niitä tavoitellaan aivan tosisaan.

Kontiorallissa jaetaan Kontiokarhuja. Reilun perinkymmenen sentin mitaisia, puusta käsipelillä veistettyjä otson kuvia, jollaista moni harrastukseensa antaumuksella suhtautuva vuodesta toiseen havittelee. Valitettavasti kaikille ei koskaan tarjoudu mahdollisuutta saada karhua takkansa reunalle karjahtelemaan. Yrityksen puutteesta ei silti ole päästy moittimaan. Siksi reippaita tempauksia on karhunkiilto silmissä moni toivorikas tehnyt.

Käytäntönä on ollut, että kulloisenkin Kontiorallin järjestäjä jakaa karhut oman harkintansa ja MP69:n vakiintu-

neiden periaatteiden mukaan. Tämä tarkoittaa sitä, että on joukko karhuja, jotka jaetaan aina, ja muutama sellainen, joihin järjestäjä voi soveltaa vapaata harkintaansa. Paljon kommentointia ja ihmettelyä on herättänyt se, onko mielekästä tai periaatteiden mukaista antaa samalle henkilölle yhtä useampaa karhupatsasta eri vuosille osuneista palkinnon arvoisista suorituksista. Juuri tätä on hallitukselle osoittamassa kirjeessään tiedustellut vantaalainen Juhani Vehniläkin. Mies, jonka jäsennumerosta 267 voidaan päätellä veteraanikarhun kaihertavan mielessä. "Jos karhujen jaosta on olemassa säännöt, niin voisiko ne julkaista Motoristissa.", kirjoittaa Juhani.

No, kirjoitettuja sääntöjä ei ole olemassa, eikä sellaisia voida ilman vuosikokouksen siunausta tehdä. Mutta sen sijaan voidaan palauttaa mieliin niitä periaatteita, minkä mukaan karhuja palkinnoiksi jaetaan:

Yksinkertaisesti palkinnon saannin perustetta voisi kuvata hyvän motoristihengen osoittamiseksi. Juuri sellais-tahan Kuus'ysin säännöissäkkin kehoitetaan jäsenistön keskuudessa ilmen-

tämään. Käytännössä tämä on Kontiorallin palkinnoissa toteutunut ainakin seuraavien, vakiintuneiden karhujen muodossa:

- **Pisin matka ulkomaalainen mies**
- **Pisin matka ulkomaalainen nainen**
- **Vanhin osallistuja**
- **Pisin matka Suomessa suomalainen mies**
- **Pisin matka Suomessa suomalainen nainen**
- **Pisin matka alle 125cc (kuljettaja alle 18-vuotias)**
- **Edellisen vuoden järjestäjärhymä**

Lisäksi käytäntönä on, että sama henkilö voi kustakin suorituksesta tulla palkituksi vain kerran. Eli ensimmäisenä piikkikesänään pisimmästä piikillä tehdystä Kontiomatkasta saatua karhua ei voi saada enää seuraavana piikkikesänä, vaikka sattuisi kilometrejä eniten keräämäänkin. Kukin siis vuorollaan kussakin kategoriassa. Jotain toista karhua voi toki yrittää tienata ensimmäisenkin jälkeen.

Vieläpä on syytä antaa muutamia suosituksia hallituksen Kontioissa kuuleman perusteella:

Piikkikarhu on tarkoitettu nuorisomotoristeille. Tämän perustelut lienevät päivänselvät. Toisaalta nuoruuden suosimisessa on nähty varjopuoliakin, joidenkin ihmetellessä koska Kontiossa tarvitaan kerhokätilöä ratkaisemaan nuorimman osallistujan henkilöllisyys. Eli kohtuus kaikessa ja järjestäjälle harkintaa karhujen jakoon. Viime vuosina on yleistynyt tapa ratkaista pisimmän kotimaisen matkan ralliin ajaneen palkinto lähestymiskilpailun avulla. Näin muillakin kuin Etelä-Suomen niemien kärjissä asuvilla on tasavertainen mahdollisuus osallistua kilvoitteluun.

Yhtä kaikki Kontiokarhujenkin ansaitsemisessa pitää muistaa, ettei kysymys ole kuolemanvakavasta asiasta. Seuraavana vuonna voi aina yrittää uudestaan, jos joku nappaa palkinnon nenän edestä tällä kertaa. Hyvään motoristihenkeenhan kuuluu myös iloitseminen kaverin saamasta tunnustuksesta, vai mitä?

Hallituksen puolesta, Toni Korppi

Rompeteri

Parkanossa la 26.4.1997 klo 9-16

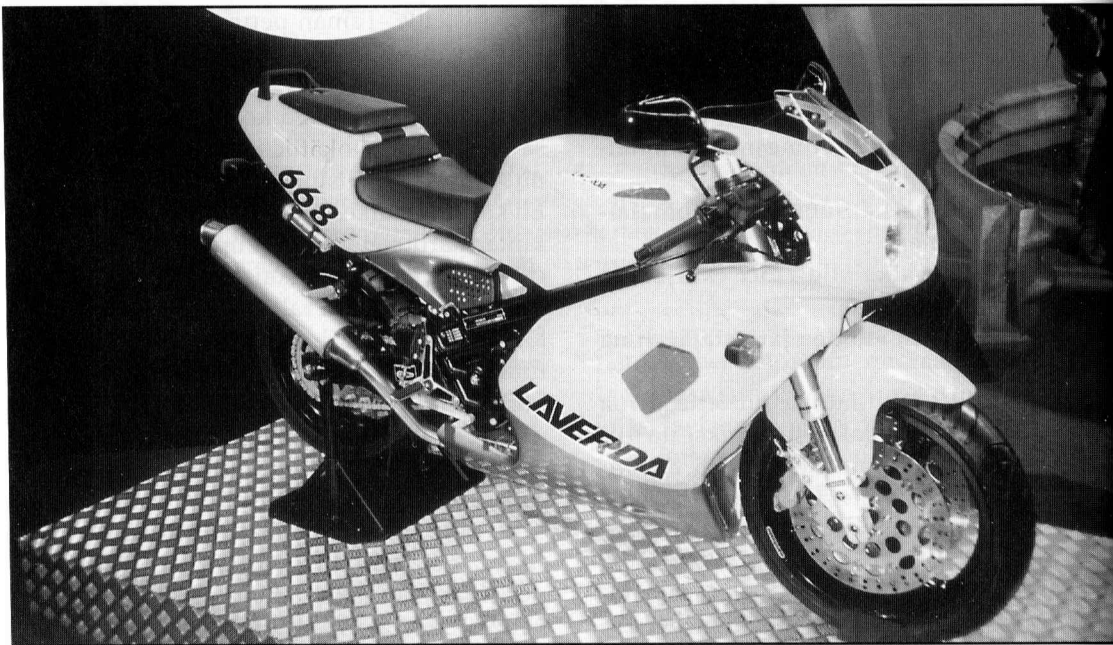
Tule myymään, ostamaan ja tapailemaan tuttuja tai muuten vain viihtymään!

Varaa myyntipaikkasi (hintaan 50.- sis. munkkikahvit) numeroista:
03-4482033/ Parkanon autokoulu
0400-951205/ Mäkinen, Kyösti

Romutorialue sijaitsee Parkanon MP-kerhotalon piha-alueella. Paikalle on opasteet valtateiltä 3 ja 23

Ei Pääsymaksua, Puffetti järj. Parkanon Moottoripyöräkerho ry.

Tapautuipa Kölnissä



Viisipäiväinen kaksipyöräisten erikoisnäyttely järjestettiin Kölnin messukeskuksessa viime lokakuun alkupäivinä. Näyttelyä on pidetty jo 70-luvulla, aiemmin Frankfurtissa ennen Kölniin siirtymistään. Näin ollen tapahtumaa voitaneen luonnehtia varsin perinteikkääksi. Valtava messukeskus käsittää seitsemän erillistä rakennusta, joita yhdistävät valtavat yhdyskäytävät. Koko kompleksin näkeminen on ensikertalaiselle jo sinänsä kokemus.

Näyttelyn käytössä olleista kolmestatoista suuresta hallista kahdeksan oli kokonaan täynnä vain moottoripyöriä, niiden varaosia, varusteita ja tarvikkeita, sekä yksi hallin puolikas vielä päälle varusteita. Loput tilat pitivät sisällään polkupyöriä ja niiden oheis-

tuotteita. Näytteilleasettaja-luettelo oli paksu kirja, näytteilleasettajien määrä tuhansia ja tuhansia. Näiden joukosta löytyi myös suomalaisia. Ainakin Rukan ja Yokon ajovarusteet sekä Jukka Riekkisen suunnittelemat Speeding-sivuvaunut tulivat bongatuiksi.

Pyörävalmistajista japanilaisilla oli kaikilla tarjota tulevalle kaudelle jotain uutta, joillain useampiakin malleja. H-D:ltä löytyi toinen toistaan näyttävämmät pyörät. BMW esitteli ensimmäistä kertaa K1200RS:n. Bimota, Buell, Laverda, Triumph, Ducati, MotoGuzzi. Pitkä lista, josta jokaisella jotain uutta. Niin myös enduropuolella. KTM, Husqvarna ja Husaberg olivat mukana näyttävine laitteineen. Näitä kaikkiahan olemme voineet ihmetellä jo vä-



hän aikaa alan lehdistössä ja viimeksi kotimaisessa MP-97 -näyttelyssämme.

Paitsi pyöriä ja varusteita, näyttelyssä oli esillä myös järjestötoimintaa. Saksalainen Bundesverband der Motorradfahrer, lyhemmin BVDM; joka on EMAn jäsenjärjestö, oli mukana näyttelyssä jopa kahdella osastolla.



Myös itse EMA oli näkyvästi mukana näillä osastoilla muiden jäsenjärjestöjensä kera. Oli mukava nähdä Motoristi-lehti seinällä roikkumassa tai vaikkapa tuttu kuva, jossa ajetaan Suomessa talvella järven jäällä, ja huomata, että MP69 on muiden maiden organisaatioiden rinnalla yhdenvertaisena mukana maailmalla. Oli myös mukava

nähdä yleisen kansainvälisen ilmapiirin lisäksi oikeita ihmisiä niin EMAn kuin FEM:nkin jäsenjärjestöistä ja keskustella heidän kanssaan itse, sen sijaan, että vain kuulisi puheita heistä. Pr-työ osastoilla tapahtuikin ritirinnan FEM:n kanssa. Eräs varsin mukava hetki oli myös, kun sain terveisiä tuotavaksi Suomeen toimittajallemme



Eman Pj. Don Lewis työvuorossa

Artulle hänen käytyään Euro-Demos- ja Berliini-Kypros -ajossa.

EMAlla oli näyttelyssä lehdistötilaisuus ja myös erään tv-yhtiön piti saapuman paikalle. Näin EMA sai tarvitsemaansa julkisuutta myös saksalaisessa alan lehdistössä. Tv-yhtiön saapuminen tosin peruuntui aivan viime tingassa. Näyttely poiki myöskin neuvottelujen kautta EMalle vakituisen palstan englantilaisessa vanhassa ja laajalevikkisessä Motorcycle sport and leisure-lehdessä, jonka pitäisi nyttemmin olla saatavilla myös Suomessa.

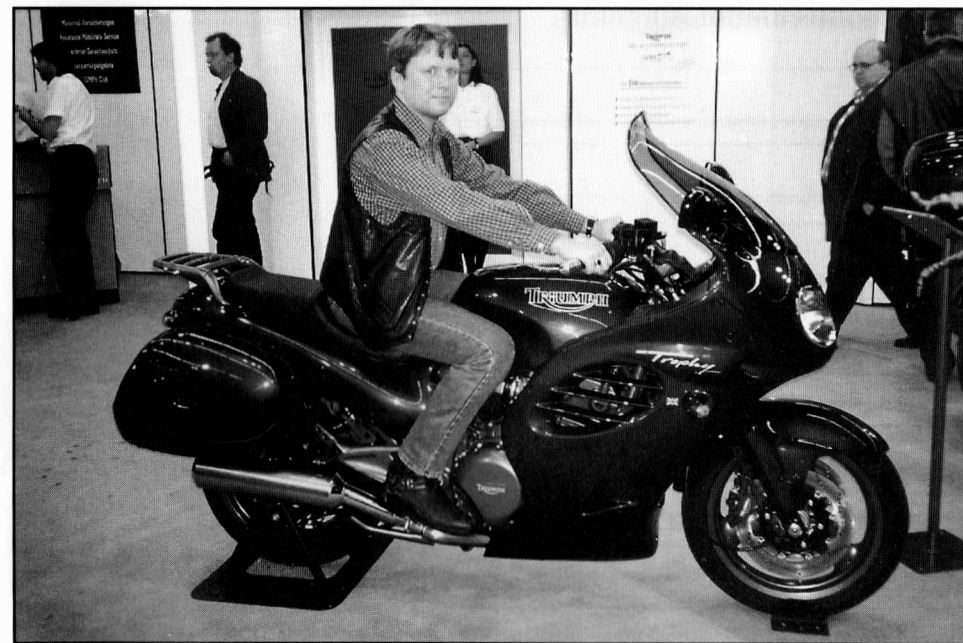
Näyttelyviikonloppuna pidettiin myös EMAn kolmannesvuosittainen kokous. Vaikka kokous olikin ennätyslyhyt, vain hieman yli viisi tuntia, mah-

tui esityslistalle silti 22 kohtaa ja noihin tunteihin paljon keskustelua. Esillä oli tietysti tavanomaista direkttiivien valmistumisen seuranta koskevaa keskustelua, niin multidirektiivistä, varasien mallisuojusta, kuin puhetta pyörien katsastamiseen liittyvistä käytännöistä Euroopan eri maissa. Norjalaisedustusto toi esille Norjassa meneillään olevat oikeudenkäynnit koskien laser-nopeudenmittausvälineistön käyttöä moottoripyörän nopeuden määrittämiseksi. MP:n pieni pinta-ala kun on aiheuttanut ongelmia sikäläiselle virkavallalle. Italialainen ADM oli tuonut esille halunsa liittyä EMAan. ADM:n

tarkkailijajäsen oli jo kutsuttu tähän kokoukseen, hän ei näyttelykiireiltään ehtinyt tulemaan. Jäsenhakemus lieinee esillä seuraavassa kokouksessa. EMAn varainhankinnan menetelmät tulevaisuudessa puhuttivat myös paljon ja varsinkin sen suhde teollisuuteen. Kokouksessa oli myös esillä syyskuussa Hollannissa pidetyn FIM/EMA/FEM-kolmiyhteistyökokouksen hedelmät. Suomalaisittain oli harmillista, että MP69 oli joutunut huonoon valoon FEM:ssä. Toisaalta Suomesta annetun tiedon mukaan MP69 on toiminut innokkaasti ajovarustestandardin puolesta ja jopa vaatinut vähemmän korvauksia niille, jotka eivät moista varustusta käyttäisi. Väärinkäsitykset kuitenkin kyettiin oikaisemaan. Seuraava kokous päätettiin pitää Mossissa, Norjassa 22.2.-97.

Koko viikonloppu kaikkeen päivineen oli varsin uuvuttava, mutta kuitenkin loppujen lopuksi antoisa. Oli mukava olla hieman osastolla töissä ja samalla katsella pikaisesti maailman uutuuksia. Näyttelyä voin taatusti suositella kaikille. Toivon, että mennessänne varaatte useamman päivän messujen kiertämiseen. Allekirjoittanut kun joutui kahden päivän muutamina tunteina turvautumaan vain esitteiden pikaiseen keräämiseen ja laskemaan toivonsa näkemänsä jälkeenpäin sulatteluun.

Hannu Hoskari



Eman varaPj. haaveilee isommasta tulevaisuudesta (Hänellä on 900 Sprint)