

MP 69 ry
PL 69
00691 HELSINKI



.F534

Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna Henna Saariselle
 2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti Henna Saariselle
 3. Voit myös FAXata allaolevan kupongin (03) 254 0201
 4. Tee ilmoituksesi kerhon kotisivuilla WWW:ssä
 5. Muista mainita jäsennumerosi, sen saat vaikkapa tämän lehden osoitetarran oikeasta alalaidasta tai jäsenkortistasi
- Täydennä ja korjaa muuttuneet tietosi tällä samalla kortilla

Osoitteenmuutosilmoitus:

Jäsennumero:

Jäsenen nimi:

Uusi jakeluosoite:

Postinro ja -paikka:

Voimaantuloaika:

Muut jäsenrekisteritiedot:

Puhelin:

Ammatti:

Syntymäaika:

Mp:n merkki ja malli:

Posti-
merkki

Henna Saarinen

Tilhentie 9
33540 TAMPERE

MOTORISTI



Tapahtumakalenteri 1999

Tapahtuma	Aika	Paikka/ Kontrolli	Järjestäjä
MP-näyttely/MP 69	5. - 7.2.	Helsinki	Hemmot
Talviralli	12. - 14.2.		haetaan
Tavaramarkkinat	13.5.	Peltola, Juupajoki	Antti Kortesus
MotoristiSurvival	14. - 16.5.		Jarmo Jokilampi
Pelastuksen Päivä	useita	tilauksesta	kouluttajat
Motoristin Kirkkopyhä	toukokuu -99		haetaan
K-18	11. - 13.6.		haetaan
Akkaralli	11. - 13.6.		Mika Kopra
Kontioralli	2. - 4.7.		Harri Naukkarinen/ Savonlinnalaiset
Perheralli	6. - 8. 8.		haetaan
Eestin Etappiajo	20. - 22.8.	Eesti	Kaija Rytönen/ Toni Korppi
Enduropöräys	4.9.	Kangasala	Pekka Kulju
Vuosikokous	syyskuu -99		hallitus
Pohjoisen Pystymettä	syyskuu -99		haetaan
MP-suunnistus	syyskuu -99	Kiikoinen	
Pystymettä	22.-24.10		haetaan

Motoristi

Nro 4 Lokakuu 1998. 29. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.
Painopaikka: Tekstitaso Oy & Offset, Tampere 1998
Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen
Ilmoitushinnat: koko sivu 1000 mk, 1/2 sivua 550 mk

HALLITUS

Puheenjohtaja

Toni Korppi
Heinätie 12 B 18
01350 VANTAA
Puh. k. (09) 874 4585
Matka 040 5216969
E-mail: toni.korppi@sci.fi

Kassanhoitaja

Raine Honkanen
Fallkullantie 1-3 F 78
00730 HELSINKI
Puh. k. (09) 346 4264
Matka 0500 453 258
e-mail: raine.honkanen@kesko.fi

Koulutusvastaava

Jarmo Jokilampi
Mäyrävuorentie 1
36200 KANGASALA
Puh. työ (03) 356 3770
Matka 0400 636 397
Email:
jarmo.jokilampi@terveysry.inet.fi

Nuorisovastaava

Mika Kopra
Väinämöisenkatu 7 D 61
33540 TAMPERE
Puh. k. (03) 253 0987
Matka 040 516 5181

Varapuheenjohtaja

Tony Lind
Niemenmaantie 9-15 A 3
33960 PIRKKALA
Puh. työ (03) 368 1604
Matka 0400 558 922
E-mail: tony.lind@sci.fi

Kerhoisäntä

Jussi Vanha-Aho
Risujontie 92
63400 ALAVUS AS.
Puh. k. (06) 5120 281
Matka 040 514 4173
Fax (06) 5120 822

NMR-vastaava

Tero Ahlqvist
Pähkinäkuja 4 A 34
33840 TAMPERE
Puh. työ (03) 257 4627
Matka 050 557 2267
E-mail:
tero.ahlqvist@nmp.nokia.com

Jäsenkirjuri

Henna Saarinen
Tilhentie 9
33540 TAMPERE
Puh. matka 140 501 4810
E-mail:
henna_saarinen@hotmail.com

Sihteeri

Kirsi Honkala
Matti Tapion katu 1 A 2
33720 TAMPERE
Puh. k. (03) 318 5301
Matka: 040 553 1401
E-mail: kirsi.honkala@cc.tut.fi

Päätoimittaja

Anne Aaltonen
Luoteisväylä 6 as 2
00200 HELSINKI
Puh. työ (09) 4354 2302
Matka 050 583 115922
E-mail: anne.aaltonen@dpe.fi

Aluetoimintavastaava

Heikki Tervala
Santavuorenkatu 22
60320 SEINÄJOKI
Puh. k. (06) 423 1218
Matka 050 550 9764

Kerhotavaramyynti

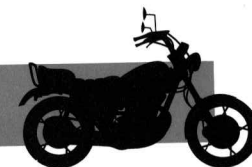
Asko Vesinen
Yläkaskentie 8 L 56
00730 HELSINKI
Puh. k (09) 3463303
Puh. t. (09) 75271902
Fax t. (09) 75271327

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





Ajokausi päättyy, aurinko paistaa

Kirjoitin tämän palstan vuosi sitten ilmestyneeseen Motoristiin puheenjohtaja-Hossin ollessa työnsä takia estyneenä. Otsikkona silloisella tekstilläni oli tuo ylläoleva viittaus ajan rajallisuuteen ja aurinkoisten päivien tärkeyteen. Enpä silloin osannut aavistaa saavani palstan ja puheenjohtajan tehtävän hoidon itselleni vakituisemminkin. Niin kuitenkin kävi. Kiroan siitä Hossin huonoa kohtaloa ja kiitän vuosikokousta luottamuksesta. Elämän kiertokulku jatkuu.

Vaikka kuluva syksy on värjännyt lähinnä synkkyys on siitä silti löytynyt joku valoisakin yllätys. Yksi niistä on juuri tämänpäiväinen kirpeän aurinkoinen sää. Kuin tehty tuollaisen uuden keltaisen bokserikykyyn ajeluttamiseen. Toinen on Hannu Hoskarin poismenon yhteydessä käsinkosketeltavaksi tiivistynyt motoristihenki. Juuri se, mitä Hossi itse peräänkuulutti ja vaali. Välitänkin tässä Marin, Heinin, Pikku-Hannun ja Annan kiitokset kaikille heidän menetykseensä osallistuneille sekä silkkaa taloudellista apua an-

taneille motoristeille. Kerhoon tai järjestöön katsomatta. Hossin muistorahasto on edelleen olemassa ja pankkitilin numero löytyy jutun lopusta.

Kerhon uusi hallitus

Vuosikokouksessa uudistettiin hallituksen kokoonpanoa enemmänkin. Tehtäviä on kierrätetty ja myös uusia kasvoja otettu mukaan hoitamaan MP69:n käytännön toimintaa. Onnea ja tarmoa jokaiselle. Tuskin kukaan kerhon jäsenistä on voinut olla havaitsematta, että tärkeiden rutiinien toimimisessa on ollut ongelmia menneellä kaudella. Tästä näkyvimpiä esimerkkejä ovat Motoristi-lehden ilmestymisen epäsäännöllisyys ja uusien jäsenten rekisteröinnin hitaus. Vuosikokouksessa ongelmat kulminoituivat vanhan hallituksen jäädessä tilinpäätöksen keskeneräisyyden johdosta ilman tili- ja vastuuvapautta. Vuosikokous tarttui asiaan ja teki uudet henkilövalinnat tavoitteenaan rutiinien saattaminen oikealle tolalleen.

Tämä otettakoon myös aloittavan hallituksen teemaksi.

Samalla on hyvä muistaa, ettei mikään järjestö toimi pelkästään edushenkilöidensä varassa. Jäsenistön panos on kullankallista ja varmasti tervetullutta. Toki päätoimittaja joutuu joskus retusoimaan kokoontumisten pikkutunneilla kirjoitettuja juttuja ja kerhoisäntä selittämään miksei Kontiota kertakaikkiaan voi järjestää Suomenlinnassa. Kaikki tuollainen kuuluu aktiivisen kerhotoiminnan luonteeseen. Pitäköön jäsenistö siis edelleen kynttilänsä vakan päällipuolella ja ideansa mylläämässä. Kerhon olemassa oleville tapahtumille etsitään aina järjestäjiä, kouluttajia kaivataan koko ajan lisää ja päätoimittaja miettii jatkuvasti miten saisi lehensä pulleaksi. Vielä uusiakin tapahtumia voisi kokoontumiskalenteriin lisätä.

Vielä kerran

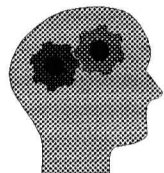
Tästä ajokaudesta ei enää paljoa ole jäljellä. Kuraa ja kuuraa pelkäämättömät

kokoontuvat vielä Pystymettään Savonmaalle. Toivonpa totisesti, ettei viimevuotiseen tapaan ole aamulla lähtöä tehdesä lunta maassa. Samoin toivon, että savolaiset ovat onnistuneet kieroilemaan matkalle oikein paljon mutkateitä.

Alkavalla talvikaudella meillä motoristeilla on aikaa ladata akkuja siellä tallissa ja miksei muutenkin. Lieneekö jopa hyvä, että välillä joutuu rajoittamaan ajohalujaan luvan kanssa. Innostus säilyy ja patoutuu kevättä varten kun välillä saa hyvillä mielin matkustaa peltikotelon sisällä. Lueskellaan motskarilehtiä, kirjoitellaan pukille ja katsellaan webistä asiaankuuluvia sivuja. Hyvää alkavaa pikkujoulukautta kaikille!

Toni

Hossin muistorahasto:
Oriveden seudun Osuuspankki
508704 - 418856



Päätoimittajalta

Lehden toimittaminen ei aina ole helppoa puuhaa. Kukaan ei ole halukas kirjoittamaan juttuja, tai jos on, ne toimitetaan kaksi päivää dead-linen jälkeen. Juttuja pitää editoida, uudelleenkirjoittaa, ja jopa leikata joskus rankallakin kädellä. Ja aina on kiire. Motoristilla on oma profiilinsa, jota tietysti kukin päätoimittaja muokkaa hieman omaan suuntaansa. Lehden tarkoitus on olla kerholaisia yhdistävä tekijä, ja samalla kerhon käyntikortti ulospäin. Lehdestä ollaan syystäkin ylpeitä!

Itse otin päätoimittajan postin vastaan hieman yllättäin. Vuosikokouksessa kävi ilmi, että uutta päätoimittajaa ei ollut löytynyt. Ja koska lehti on minun, niin kuin monen muunkin mielestä, kerhon tärkeimpiä anteja jäsenistöään kohtaan, päätin ottaa haasteen vastaan.

Ensimmäisiä töitani on tämän lokaan numeron koostamisen lisäksi Motoristin valokuva-arkiston selvittäminen. Jos joku kaipaa palauttamattomia valokuviaan, niin ottakaa yhteyttä. Yritän niitä tuntomerkkien perusteella laatikosta kaivella.

On myös keskusteltu lehden toimittamiseen osallistuvien ihmisten lisäämisestä,

s.o. jonkinsortin toimituskunnan perustamisesta. Tarkoitus ei ole lisätä kokousten ja byrokratian määrää, vaan ennemminkin muodostaa verkosto ihmisiä, jotka haluavat kantaa kortensa kekoon. Se ei välttämättä tarkoita juttujen kirjoittamista, vaan myös valokuvaamista, piirtämistä, toimitukseen saapuvien juttujen editointia ja puhtaaksikirjoitusta, muista (ulkomaalaisista) lehdistä löydettyjen kiinnostavien aiheiden yhteenvertaamista ja/tai kääntämistä, jne jne. Kaikki kiinnostuneet, ottakaa yhteyttä! Yhteystiedot löytyvät kolmossivulta.

Ajokausi on loppuillaan aika monelle meistä. Toivottavasti sateista huolimatta on kesästä jäänyt mieleen myös aurinkoisia kilometrejä. Syysiltojen pimetessä on aikaa muistella kesän retkiä ja katsella valokuvia. Olisko sinun retkesi kulkeneet juuri sellaisia teitä, joista haluat kertoa muillekin?

Anne

PS. Joulukuun numeroon tulevan aineiston tulee olla perillä toimituksessa viimeistään perjantaina marraskuun 13. päivänä.

Vuosikokous

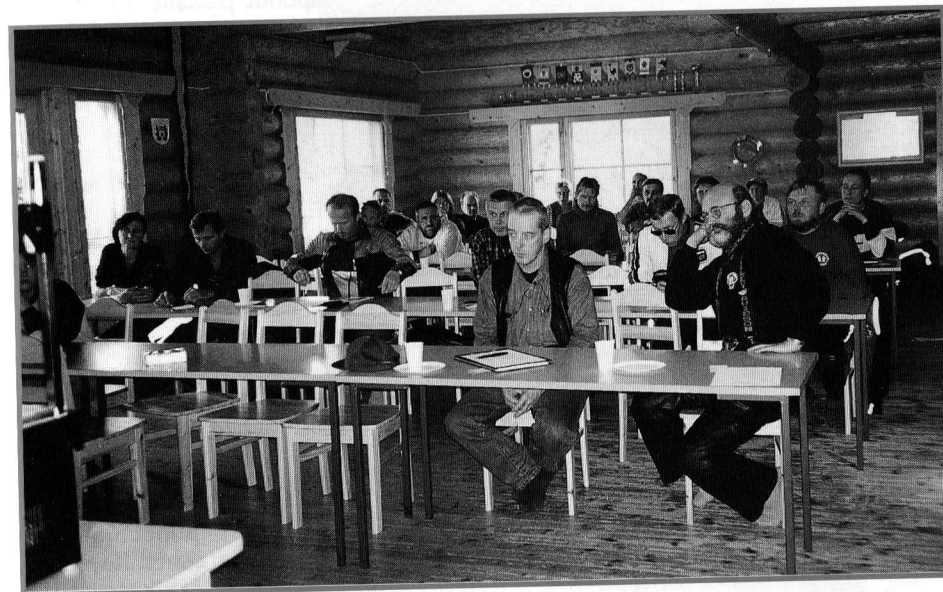
Vuosikokousviikonloppuna suosi sää retkelle lähteneitä. Lauantaiksi oli järjestetty tutustumisen Olkiluodon ydinvoimalaan, ja varhain liikkeellä olleet ehdivät sunnuntaina ennen kokousta kulkemaan pitkin vanhan Rauman katuja ja kujia. Ja ajomatka ainakin Helsingistä Raumalle ja takaisin oli moottoripyöräilyä parhaimmillaan. Kyllä niitä mutkia viitsii toiseenkin suuntaan ajella, oli jonkun kommentti paluureitistä.

Olkiluoto

Lähes parikymmentä motoristiä kyseli helppoja ja ei-niin-helppoja kysymyksiä

ydinvoimasta ja sen tuottamisesta. Emäntämme ja isäntämme, motoristeja itsekin, kertoivat meille perustiedot videon ja multimedian avustamana, ja lähtivät sitten opastamaan meitä itse laitokseen.

Henkilötietojen tarkastamisen ja metallinpaljastimen kautta kulkemisen jälkeen pukeuduimme asian vaatimalla tavalla. Suojapussit jalkoihin, kypärä päähän ja valkoinen takki vielä kaiken muun peitoksi. Näin varustautuneena kävimme mm. reaktorihallissa sekä väliaikaisessa käytetyn raaka-aineen varastossa. Loppusijoituspaikasta neuvotellaan yhä, mutta käytetyt sauvat viipyvät joka tapauksessa noin 20 vuotta väliaikaisessa varas-



Vuosikokous.

tossa ennen lopullista hautaamistaan. To-tesimme jälleen, että vesi vanhin voitehis- ta, sillä käytetyt sauvat säilötään yli kym- menen metrin syvyyteen. Vesi on tehokas säteilysuoja, kahden metrin vesipatsas on jo riittävä suoja!

Neljän tunnin tutustumisen jälkeen oli- kin aika siirtyä Onsanpirtille, jonne Taneli oli järjestänyt mielenkiintoista ohjelmaa.

Mopolla pääsee hitaasti(kin)

Moto-Raumalta oli kaksi moposkoote- ria saatu koeajoon. Ja päinvastoin kuin yleensä, tarkoitus oli ajaa mahdollisim- man hitaasti. Useita yritysten ja (harjoi- tus-)kierrosten jälkeen oli todettava, että ei se niin helppoa ole. Pujottelu ja kivien siirtely tuoilta toiselle ilma tuutua kytki- kahvaa tuotti suunnattomia vaikeuksia mm. allekirjoittaneelle. Ja niinhän siinä kävi, että Hitain motoristi -kilpailuissa jo vuosia hyvin pärjännyt Antti Kortesus on hitain myös mopolla. Jaetulle toiselle si-

jalle, vain vähän Anttia nopeammin ajoi- vat Raine, Ari ja Kekki.

Vanha Rauma

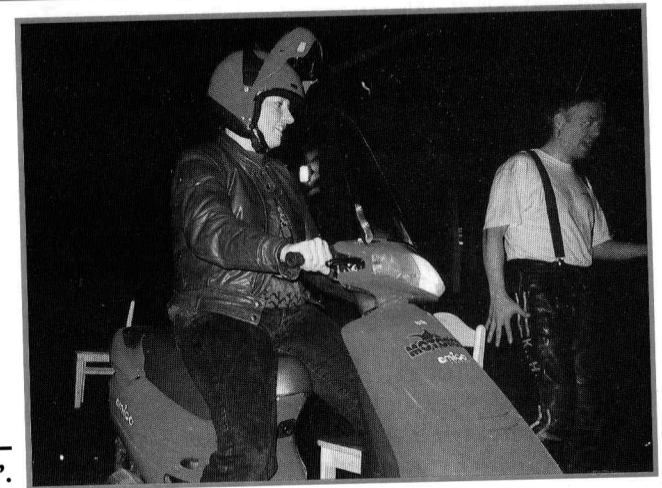
Aamulla muutamat ensin heränneet kä- vivät tutustumassa Vanhaan Raumaan ja sen historiaan. Oppaanamme oli kerhon jäsen Marja Harmaala, joka kuljetti asian- tuntevasti pitkin kujia ja katuja. Vanha Rauman on UNESCO:n maailmanpe- rintökohde, sillä vastaavan kokoista, yh- tenäistä keskiajalta periytyvää puukau- punkialuetta ei muualla Pohjoismaissa ole. Siellä on mm. Suomen kapein katu, Kitukränn. Kyllä siitä pyörällä ajaa helpos- ti, ja autollakin kuulemma pääsee. Itse en kyllä yrittäisi.

Vuosikokous

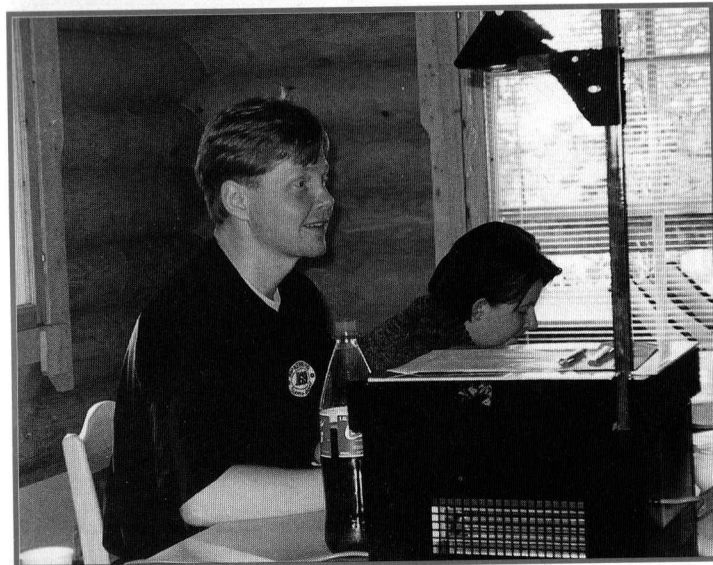
Itse kokous pidettiin komealla Onsanpir- tillä. Yli kolmekymmentä kerhomme jä- sentä oli saapunut paikalle. Kokouksen



Vanhan Rauman idylliä.



"Mopolla – hitaasti".



Kokouksen puheenjohtaja Antti Kortesus ja sihteeri Kirsi Honkala.

pöytäkirja on toisaalla lehdessä. Lyhyenä yhteenvetona voisi sanoa, että puheen- johtaja Toni Korpin tavoite, perusasiat kuntoon oli myös koko kokouksen hen- ki.

Kiitokset hauskastä vuosikokousvi- konlopusta Teollisuuden Voiman vierailu-

päällikkö Terhi Sarakaskelle, Moto-Rau- malle, Marja Harmaalalle ja Tanelille!

Anne Aaltonen

kuvat: Toni Korppi ja Anne Aaltonen

Moottoripyöräkerho 69 RY
Kirsi Honkala
Matti Tapion katu 1 A 2
33720 TAMPERE

PÖYTÄKIRJA

20.9.1998

VUOSIKOKOUS

Aika Sunnuntaina 20.9.1998 klo 13.00

Paikka Onsanpirtti, Eurajoki

Läsnä 35 kerhon jäsentä

1 Kokouksen avaus

Varapuheenjohtaja Toni Korppi avasi kokouksen ja toivotti läsnäolijat tervehdetyille. Vietettiin hetken hiljaisuus moottoripyöräonnettomuudessa menehtyneen puheenjohtaja Hannu Hoskarin muistoksi.

2 Kokouksen järjestäytyminen

Valittiin kokouksen puheenjohtajaksi Antti Korteso, pöytäkirjan pitäjäksi Kirsi Honkala, pöytäkirjan tarkastajiksi ja ääntenlaskijoiksi Anne Aaltonen ja Ari Ikonen.

3 Kokouksen päätösvaltaisuuden toteaminen

Kokous on päätösvaltainen jos kokouskutsu on julkaistu kerhon lehdessä vähintään kahta viikkoa ennen kokousta. Todettiin kokous päätösvaltaiseksi.

4 Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen

Esa Myyryläisen ehdotuksesta päätettiin keskustella kerhon perhejäsenyydestä kohdassa 8 (Päätetään jäsen- ja ainaisjäsenmaksun suuruudesta). Hyväksyttiin esityslista kokouksen työjärjestykseksi.

5 Hyväksytään toimintakertomus ja tilinpäätös 1997-1998 sekä päätetään tilintarkastajien lausunnon perusteella tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle

Toni Korppi luki toimintakertomuksen 1997-1998. Korjattiin Akkarallin pitopaikaksi Raahe. Keskusteltiin Motoristi-lehden laadun heikkenemisestä ja sen loppumisesta kesken postituksen, mahdollisuudesta päätoimittajan rahalliseen porkkanaan ja mahdollisuudesta ulkopuolisen päätoimittajan palkkaamiseen. Todettiin, että lehden säännölliseen ilmestymiseen on panostettava,

mutta hallituksen jäsenille ei tulla maksamaan palkkioita. Hyväksyttiin toimintakertomus 1997-1998.

Kassanhoitaja Raine Honkanen ilmoitti, että tilinpäätöstä ei ole tehty tarvittavien tiliotteiden puuttumisen vuoksi, ja että kerhon rahallinen tilanne on vakaa. Postisiirtotilillä on 200.658,47 markkaa ja Meritan tilillä 37.883,34 markkaa. Päätettiin antaa hallitukselle lokakuun 1998 loppuun asti aikaa tehdä tilinpäätös valmiiksi, minkä jälkeen tilinpäätös on toimitettava tilintarkastajille tarkastettavaksi. Päätettiin pitää ylimääräinen vuosikokous tammikuussa 1999, MP-näyttelyn yhteydessä. Ylimääräisessä vuosikokouksessa hyväksytään tilintarkastajien lausunnon perusteella tilinpäätös ja tili- ja vastuuvapauden myöntäminen 1997-1998 hallitukselle.

6 Hallituksen jäsenten vaali

Valittiin kerhon puheenjohtajaksi Toni Korppi Vantaalta, varapuheenjohtajaksi Tony Lind Pirkkalasta, sihteeriksi Kirsi Honkala Tampereelta, kassanhoitajaksi Raine Honkanen Helsingistä, päätoimittajaksi Anne Aaltonen Helsingistä, kerhoisännäksi Jussi Vanha-Aho Alavudelta, koulutusvastaavaksi Jarmo Jokilampi Kangasalta, NMR-vastaavaksi Tero Ahlqvist Tampereelta, nuorisovastaavaksi Miika Kopra Tampereelta ja aluetoimintavastaavaksi Heikki Tervala Seinäjoelta. Todettiin, että jäsenkirjurina toimii Henna Saarinen ja kerhotavaramyyjänä Asko Vesinen.

7 Tilintarkastajien ja heidän varamiestensä vaali

Valittiin tilintarkastajiksi Minna Hallikainen ja Guy Wikström. Valittiin tilintarkastajien varamiehiksi Reija Helminen ja Kari Hanski.

8 Päätetään jäsen- ja ainaisjäsenmaksun suuruudesta

Keskusteltiin perhejäsenyydestä pääideana, että perhejäsen olisi kerhon varsinainen jäsen, jos hän omistaa moottoripyörän tai on moottoripyörän haltijana. Perhejäsenelle ei tulisi omaa Motoristi-lehteä, ja siten perhejäsenen jäsenmaksu olisi pienempi. Hallitus valmistelee esityksen perhejäsenyydestä ylimääräiselle vuosikokoukselle. Päätettiin jäsenmaksun suuruudeksi 80 markkaa ja ainaisjäsenmaksun suuruudeksi 15*80 markkaa eli 1200 markkaa.

9 Päätetään toimintasuunnitelmasta ja talousarviosta 1998-1999

Toni Korppi esitteli toimintasuunnitelman 1998-1999. Lisättiin toimintasuunnitelmaan Pelastuksen Päivä-kurssit. Päätettiin julkaista kokoontumisajosuunnitelma seuraavassa Motoristissa. Hyväksyttiin toimintasuunnitelma. Talousarvion 1998-1999 hyväksyminen siirrettiin ylimääräiselle vuosikokoukselle.

10 Päätetään jäsenmaksunsa maksamatta jättäneiden kerhosta erottamisesta

Koska jäsenasiat ovat olleet hoitamatta, päätettiin olla erottamatta ketään.

11

Kansainvälinen toiminta

Keskusteltiin yleisesti kansainvälisestä toiminnasta, FEMA:n toimintavoista ja edustavuudesta.

12

Muut esille tulevat asiat

Keskusteltiin Hannu Hoskarin muistotilaisuudessa kerätystä motoristikolehdista ja perustetusta Hossin muistorahastosta. Hallitus esitti 5.000 markan lahjoittamista muistorahastolle. Todettiin istuvan puheenjohtajan menetys poikkeukselliseksi tilanteeksi ja päätettiin lahjoittaa muistorahastolle 10.000 markkaa.

Keskusteltiin lapsimotorismin tilasta kerhossa ja lapsien maksuista kokoontumisajoissa. Päätettiin, että kokoontumisajoihin pääsevät alle 15-vuotiaat pääsääntöisesti ilmaiseksi. Hallitus voi kuitenkin sopia kokoontumisajon järjestäjän kanssa pienestä ruokamaksusta.

Keskusteltiin Kontiorallin kontrollipaikan ja kokoontumisajopaikan suunnista toisiinsa nähden ja niiden osallistujille etukäteen ilmoittamisesta.

Keskusteltiin voisiko Motoristi-lehdessä kertoa esim. ulkomailta ostetun käytetyn mp:n verotuskäytännöstä ja tulliasioista.

13

Ilmoitusasiat

Ilmoitettiin, että kokouksessa on läsnä 35 kerhon jäsentä.

14

Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja Antti Kortesoja päätti kokouksen klo 15.45.

ANTTI KORTESUO
Antti Kortesoja
puheenjohtaja

KIRSI HONKALA
Kirsi Honkala
pöytäkirjan pitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

ANNE AALTONEN
Anne Aaltonen

ARI IKONEN
Ari Ikonen

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y:N TOIMINTAKERTOMUS 1997 - 1998

KULUNUT VUOSI

Toimintavuosi 1997-98 on ollut koko lailla viime vuonna esitetyn toimintasuunnitelman ja kerhon sääntöjen mukainen. Poikkeuksia normaalista ovat aiheuttaneet ongelmat kerhon jäsenrekisterin hoidon ja jäsenlehti Motoristin säännöllisen ilmestymisen kanssa.

Synkän varjon loppukaudelle loi puheenjohtaja Hannu Hoskarin tapaturmainen kuolema 14.8.1998.

HALLITUS JA TOIMIHENKILÖT

Vuosikokouksen valitseman hallituksen kokoonpano oli:

puheenjohtaja	Hannu Hoskari,	Porvoo
varapuheenjohtaja	Toni Korppi,	Vantaa
sihteeri	Jarmo Lottanen,	Helsinki
kassanhoitaja	Raine Honkanen,	Helsinki
kerhoisäntä	Jussi Vanha-Aho,	Alavus
päätoimittaja	Arttu Kotilainen,	Tampere
NMR-vastaava	Taneli Harmaala,	Helsinki
koulutusvastaava	Tony Lind,	Pirkkala
aluetoimintavastaava	Antti Jutila,	Nurmo
nuorisovastaava	Henna Saarinen,	Tampere

Hallitus kutsui toimihenkilöiksi:

kerhokauppias	Asko Vesinen,	Helsinki
toimitussihteeri	Kirsi Honkala	Tampere
jäsenkirjuri	Jarno Saarinen,	Tampere

JÄSENISTÖ

Kerhon jäsenmäärä on hieman noussut edellisvuodesta. 18.9.1998 jäseniä oli 1731. Jäsenrekisteri ei toistaiseksi liene ajantasalla uusien jäsenien jäätyä kirjaamatta liki koko toimintavuoden ajalta.

KERHOTOIMINTA

Toimintavuoden aloitti uusi tapahtuma Moottoripyöräsuunnistus 20.-21.9.1997 Kokemäellä ja Kiikoisissa. Ari Uotila oli tehnyt reitin jolta kaikki osasivat myös pois, ennemmin tai myöhemmin.

Ajokauden päätti Jouko Mäenpään isännöimä Pystymettä Pohjanmaalla 24.-26.10.

Uuden vuoden ja talviajokauden avasi Tyrvään Talviralli Kai Toivolan, Kari Kulmalan ja muiden pakkasia pelkäämättömien VAMP:ilaisten avulla 6.-8.2.1998.

Antti Kortesoja laitoi Helatorstaina 21.5. pystyyn motoristien Tavaramarkkinat Juupajoen Peltolaan. Myytävänä, ostettavana ja vaihdettavana oli ajovarusteita.

21. Motoristin Kirkkopyhää vietettiin 24.5. Ilmajoen kirkossa. Sade pelotti ainakin etelän kerholaisia, mutta silti sanaa kuulemaan kokoontui useampi kymmenen motoristia. Organisaattorina toimi Erkki Pirilä.

Nuorisomotoristien K-18 vietettiin taas kerran Siitaman Nuorisoseurantalolla Orivedellä. Nuorisoministeri Henna huolehti järjestelyistä ja sai liikkeelle eloisan joukon piikkikuskeja 12.-14.6.

Nuorten kanssa samana viikonloppuna lähtivät liikkeelle myös kauniimman sukupuolen edustajat. Akkaralli pidettiin Raahessa RMK:n kerhotalolla Rauni Ranta-Eskolan ja Anne Mällisen emännöimänä.

Ajokauden päätapahtuman Kontiorallin veivät Kannonkoskelle Jorma Tuhkasen johdolla Wiitasaaren Wanhat Parrat. Apujoukkoja saatiin Lieksasta, Äänekoskelta ja Jyväskylältä. Heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna rikottiin 2000 rallivieraan raja.

Lapsellisten motoristien Perhalli järjestettiin Kauhajoella Matti Riihimäen ja muiden suupohjalaisten toimesta 7.-9.8.

Ainoa ulkomaille suuntautuva tapahtumamme Eestin etappiajo ajettiin Koillis-Eestin maisemissa noin 60 osallistujan voimin 21.-23.8. Etappien onnistumisesta huolehti taas asiantunteva Kaija Rytkönen.

Enduropöräys ajettiin Tampereelta Juupajoen Peltolaan 12.-13.9. Hikiset järjestelyt hoiti tänäkin vuonna ansiokkaasti Pekka Kulju.

Pohjoisen Pystymettä vietettiin kauden viimeisenä tapahtumana samaan aikaan kuin vuosikokoustakin 19.-20.9. Eero Tuomikoski ja Napapiirin moottoripyöräilijät hoitivat järjestelyt aiempaan tapaan.

Lopuksi Taneli Harmaala kokosi kerholaiset ensiksi tutustumaan Olkiluodon ydinvoimalaan ja sitten osallistumaan vuosikokoukseen Eurajoen Onsanpirtillä 19.-20.9.1998.

NUORISOTOIMINTA

Nuorisovastaava Henna Saarisen organisoima K-18 toimi tälläkin kaudella nuorison tapaamispaikkana. Piikkikuskit ihmettelivät omaa korkeaa liikkeellelähtökynnystään,

mutta totesivat viikonlopun kannattavaksi. Nuorten ajasta kilpailee monta muutakin kesätapahtumaa, jotka tällä kertaa sattuiivat harmittavasti samalle viikonloppulle. K-18:n tarve on silti selvä.

Nuoriso huomioitiin myös MP98-näyttelyn yhteydessä, jossa nuorisovastaava oli aktiivisesti mukana esittelemässä kerhotoimintaa.

EDUSTUKSET JA YHTEISTYÖ

MP69 on Liikenneturvan jäsen. Koulutusvastaava ja puheenjohtajisto ovat yhteistyössä hoitaneet osallistumisemme normaaleihin kokouksiin. Työn alla on ollut EAK-koulutuksen uudistaminen, jossa MP69 on mukana.

MP69 on jatkanut jäsenyyttään Helsingin kaupungin liikenneturvallisuusyhdistyksessä. Yhteyshenkilönä on toiminut varapuheenjohtaja.

Kerho on Suomen Retkeilymajajärjestön jäsen. Päätoimittaja toimii yhteyshenkilönämme.

MP98-näyttelyyn rakennettiin ja miehitettiin osasto HeMMojen voimin 30.1.-1.2. Osastoon panostettiin taloudellisesti hieman edellisvuosia enemmän ja messuvieraiden antama palaute olikin enimmäkseen positiivista. Osastolla liittyi kolmisenkymmentä uutta jäsentä.

Moto-Suomi lehteen on satunnaisesti kirjoitettu MP69-palstaa.

KANSAINVÄLINEN YHTEISTYÖ

Vuoden 1998 alussa perustetun Federation of European Motorcyclists Associations´n (FEMA) kokouksia on toimintakaudelle sattunut kaksi. Perustamiskokoukseen 10.1. Brysselissä osallistuivat Hannu Hoskari ja Toni Korppi. 2.5. kokoonnuttiin Italiassa, jossa kerhoa edusti Raine Honkanen. FEMA:n toiminta on vilkasta ja käytännön asioita on hoidettu pitkin kautta tarpeen mukaan.

Pohjoismaisia NMR-yhteistyökokouksia on pidetty yksi. Tanskassa 29.8. kerhoa edusti Taneli Harmaala.

Lisäksi MP69:n edustajana kutsuttiin Toni Korppi 26.-27.6 kansainväliseen nuorten liikenneturvallisuusseminaariin Yes:iin Wieniin. Kustannuksista vastasi kansainvälinen autoliitto AIT-FIA.

KOULUTUS

Koulutuksen uutuutena on esille tuotu yhden päivän mittainen tehopaketti Pelastuksen päivä - A Day for Survival. Sen aikana käydään läpi oleellimmat turvalliseen aja-

miseen liittyvät tekijät ryhmätyön ja ajoharjoitusten keinoin. Kurssitilaisuuksia on järjestetty seitsemän eri puolilla Suomea. Kurssilaisia mukaan on saatu noin sata. Ensi kaudella tätä kurssimuotoa tullaan laajentamaan.

Perinteinen kaatuneiden muistopäivän kurssi pidettiin taas kerran Kuoreveden Hallissa 16.-17.5. Majoitus- ja teoriaopetuspaikaksi oli Tony Lind valinnut Sammalniemen lomakylän, jossa olikin aikaisempaa väljemmät ja kuivemmat tilat majoittumiseen. Kurssilaisia mahtui mukaan viitisenkymmentä.

Kerhomme on edelleen mukana Ennakoivan ajon kurssin kehitystyöryhmässä yhdessä Liikenneturvan, SML:n, Liikkuvan Poliisin, ja Smok:n kanssa.

VARAINHANKINTA

Kerhon talous on ollut pitävällä pohjalla. Jäsenmaksut ja Kontiorallin tulos, noin 135.000 markkaa, mahdollistavat täysipainoisen toiminnan jatkossakin.

KERHOJULKAISU

MP69:n äänenkannattaja, Motoristi-lehti, ilmestyi jäsenistölle ja postituslistalla oleville tahoille poikkeuksellisesti viisi kertaa toimintavuoden aikana. Kerholehden kehittäminen on ollut esillä hallituksen kokouksissa. Tavoitteena on saada kalenterivuoden -98 aikana kiinni normaali ilmestymisaikataulu. Myös lehden postitusrutiineja ollaan uusimassa seuraavaan numeroon mennessä.

YHTEENVETO

MP69 on edelleen voimissaan oleva ja vireästi toimiva moottoripyöräkerho. Toiminnan kulmakiviä ovat koulutus, kokoontumisajot ja jäsenistöä yhdistävä Motoristi-lehti. Kuluneella kaudella saatiin käytännössä todeta miten tärkeätä jäsenistölle, niin uusille kuin pitkäaikaisillekin, on kerhon rutiinien sujuva toiminta. Onneksi jäsenet ovat innokkaita antamaan myös palautetta kokemastaan.

Kerhon puheenjohtajan vaihdos kauden lopulla tapahtui huonoimmalla mahdollisella tavalla. Hannu Hoskari antoi toiminnallaan ilmeikkäät kasvot koko kerholle ja hänen panoksensa paikkaaminen tulee olemaan uudelle hallitukselle ja kaikille muillekin kerholaisille vaativa tehtävä.

Eurajoella, 20. päivänä syyskuuta 1998

Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y:N TOIMINTASUUNNITELMA 1998-1999

Alkavana toimintavuonna tulemme yhä huolehtimaan sääntöjen määräämistä tehtävistä. Osallistumme aktiivisesti koulutuksen kehittämiseen ja antamiseen, olemme tarvittaessa viranomaisten ja muiden tahojen käytettävissä moottoripyöräilyyn liittyvissä kysymyksissä sekä esittelemme harrastustamme yleisölle näyttelyissä ja tilaisuuksissa. Tärkeä osa toimintaa on jäsenistölle suunnatut tapahtumat:

Moottoripyöräsuunnistus syyskuun lopussa,
Pystymettä lokakuun viimeisenä viikonloppuna,
Talviralli helmikuun alussa,
Motoristi Survival kaatuneiden muistopäivänä toukokuussa,
Tavaramarkkinat Helatorstaina,
Motoristin kirkkopyhä kesäkuun ensimmäisenä sunnuntaina,
Nuorison K-18 kesäkuussa,
samoin Akkaralli kesäkuussa,
Kontioralli heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna,
Perheralli heinä-elokuussa,
Eestin Etappiajo elokuun lopulla,
Enduropöräys syyskuun alussa,
Pohjoisen Pystymettä syyskuussa,
ja vuosikokous syyskuun lopulla,

Kerholehti Motoristin julkaisua jatketaan kuudesti vuodessa ilmestyvin numeroin. Lehden sisältöön tulee edelleenkin vaikuttamaan jäsenistö, joiden lähettämästä kuva- ja tekstimateriaalista numerot kootaan. Lehden postituksen uudistus viedään loppuun.

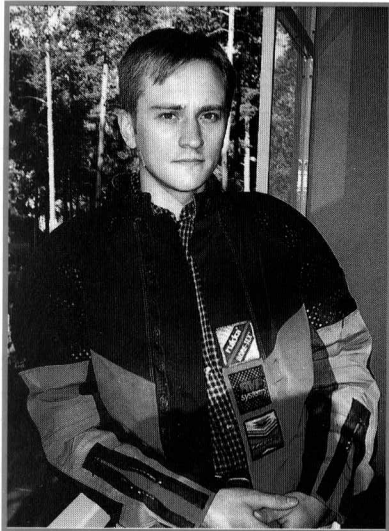
Tiedotusta harjoitamme myös sähköisessä muodossa ylläpitämällä suosittua www-palveluamme 69Webiä kaikkien Internetiin liittyneiden saatavilla. Tämän kanavan etuna on tiedotuksen nopeus ja joustavuus.

Kansainvälistä työtä tullaan tekemään FEMA:n ja pohjoismaisen NMR:n puitteissa. Erityistä huomiota tullaan edelleen kiinnittämään kansainvälisen toiminnan kustannuksiin ja siitä saatavaan hyötyyn.

Kotimaassa yhteistyötä kehitetään edelleen varsinkin Liikenneturvan kanssa lähinnä EAK-koulutuksen uudistamisen tiimoilta. Myös Suomen Moottoripyöräkouluttajat ry:n kanssa pidetään yhteyttä.

Eurajoella 20. päivänä syyskuuta 1998
Moottoripyöräkerho 69 r.y:n hallitus

Hallitus ja toimihenkilöt esittäytyy



Toni Korppi

Puheenjohtaja Toni Korppi

Uusi puheenjohtajanne on vantaalainen 27-vuotias pitkänlinjan diplomi-insinööriopiskelija. Hallitustaipaletta on kertynyt jo vuodesta -89, jolloin lähdettiin liikkeelle nuorisoministerin salkusta. Sittemmin

tutuiksi ovat tulleet myös koulutusvastaavan, kerhoisin ja varapuheenjohtajan tehtävät. Tänä vuonna tarkoituksena oli siirtyä harrastamaan moottoripyöräilyä ilman luottamustoimia, mutta näin siinä sitten kävi. Näyttää siltä, että VF-Hondalle on kulkua kerhon tehtävien hoidon mukaan myös ensi ajokaudella. Puheenjohtajalla on myös perhe. Siihen kuuluu vaimo nimeltä Pisko.



Varapuheenjohtaja Tony Lind

Ikäni on 35 v (hyi miltä se näyttää) ja mopona CBR 600 (vanha). MP69:n koulutusvastaavana olen toiminut viimeiset 3 v. Harrastuksiakin on: talvet lasketellaan ja kesät ajellaan. Toki yrittäjänä työn teko on se suurin harrastus. Ammatiltani olen liikenneopettaja/autokouluopettaja. Lisäksi isän hommat ovat myös tuttuja (poika 8 v).



Kirsi Honkala

Sihteeri Kirsi Honkala

Tässä on teidän uusi sihteeri, nimitään Kikka. Virallisesti Kirsi Honkala. Piirän kotinani Tamperetta ja Herwantaa ja kannatan Tapparaa. Sillon kun maa ei oo jäässä, ajelen mopolla, jonka kyljissä lukee Kawasaki GPZ500S Kikka, talvisin kompastelen pöykkyihin ihan monoilla tai Maksralla. Markkasateessa käyn Hervannan Shellillä aina kun teekkaritoiminnalta (lue; aktiiviselta opiskelulta Tampereen teknillisen korkeakoulun sähköosaston matemaattisten aineitten opettajankoulutuksessa) kerkiän. Taidan olla aikas kova touhuamaan, ja siksi olen aktiivipartiolainen, SPR:n rinnepäivystäjä ja ensiapupäivystäjä, ainejärjestöni HooKooblöö, asunto-osakeyhtiöni väestönsuojelupäällikkö ja kahden vauhdikkaan kollin leikitäjä ja kurmee-ruokien annostelijä. Sitten vielä tapailen yhtä paikallista kolvii säännöllisesti. Vaikka oonkin jo ainaski 22 vuotta vanha, niin oon silti vielä niin lyhkäne, että tekee miäli pysähtyä aina vaan

rotvallin reunan viäreän. Siitä huolimatta välillä tuntuu, että oon liian korkeella, sillä maahan purotessa sattuu ja sitte jää nääs ajelut väliin (pää, olkapää, peppu, polvet, varpaat..)! Kuusysin hallituksessa yritän hoitaa hommani niin kuin pitääki, ilman ruinaamisia. Kiitos luottamuksesta, Moro!



Raine Honkanen

Kassanhoitaja Raine Honkanen

34 v, kotipaikka Helsinki. Moottoripyörällä olen ajanut muistaakseni vuodesta -85 alkaen. Kalusto on ollut pääsääntöisesti katuenduroita, mutta viimeistalvena hurahdin oikein kunnolla ja ostin Yamaha TRX 850:n. Se on kevyt, twini, kyykky, mitä muuta voi urheilukoneelta odottaa, ja vielä ne äänet! Yes! 69:n hallitukseen minut aikanaan (n.5 v. sitten) värväsi Piis-

pan Markku, enkä sen jälkeen ole näistä hommista irti päässyt. Pahat kielet hallituksessa sanovat etten pääsekään vielä moneen vuoteen, kun on tuo asuntolain vielä maksamatta... Hallituksen hommia olen hoitanut aika virkamiesmäisesti, ts. ilman hirveätä aatteen paloa ja meuhkaamista. Teen kuitenkin hommia aika paljon moottoripyöräilyn eteen keväisin kun olen EAK -kouluttajana useampana viikonloppuna. Lisäksi heitän silloin tällöin iltaopetuskeikkaa Helsingin Nuorisosiainkeskuksen MP-koululla. Siivilisäätö on pysynyt naimattomana, lapsista ei ole isommin perään huudeltu ja tilipussin ojentaa suuri tukkuliike, nykyisin perämoottori- ja venekaupan parissa puuhailusta.



Heikki Tervala

Kerhoisäntä Heikki (Hexi) Tervala

Olen 41 v. Seinäjokelainen kaapeliasentaja. Moottoripyöräilyä olen harrastanut

vuodesta -77 ja MP69:n jäsenenä olen ollut vuodesta -87. Harrastus alkoi Honda CB350:llä, nykyinen kulkuväline on uudenkarhea Honda VT 750 Shadow. Lisäksi kalustoon on kuulunut vuodesta -85 jälkivaunu elikkä peräkärri moottoripyörän tavarankuljetuskapasiteetin vähäisyydestä johtuen. Järjestötehtävissä olen toiminut mm. Seinäjoen MMP:n hallituksen eri tehtävissä vuodesta -82.



Anne Aaltonen

Päätoimittaja Anne Aaltonen

Tätä lehteä toimittaa nyt reippaasti yli kolmekymppinen TkL ja motoristi nimeltään Anne Aaltonen. Ensimmäisen pyöräni hankin vuonna -90 (Yamaha RD 350). Nykyisen CBR 600:n kanssa olen viihtynyt jo useita vuosia. Turusta Tampereen ja Porin kautta Helsinkiin siirtyneenä on Suomen lounaiskulman pikkutiet tulleet tutuksi. Päinvastoin kuin monet muut, en kierrä museoita yms. nähtävyyksiä kaukaa, vaan kanssa-ajajien riemuksi pysäh-

dyn niissä aina kuin voin. Tulevan vuoden tavoite MP69:n piirissä on selkeä: Motoristi ilmestyy säännöllisesti, ja lehden kiinnostavuutta pyritään edelleen lisäämään. Uuden pyörän hankintaa varten tienaan maallista mammonaa pienen ohjelmistoyrityksen palveluksessa sovelluspäällikön tittelillä.



Koulutusvastaava Jarmo (Jammu) Jokilampi

Maanteillä ajelen 650 Suzuki Freewind:llä ja metsissä kaksipuolikkaalla Kotarilla. Olen Suomen Moottoripyöräkouluttajien jäsen ja koulutan kaksipyöräisillä ajoa myös työkseni. Koulutettavia ovat niin poliisit kuin mopoikäisetkin, eli skaalaa riittää. Jo useamman vuoden ajan on osa työajastani kulunut valtakunnallisen mopokoulutusprojektin vetämiseen. Sen piirissä on n. 12 000 nuorta. Hallitustyön tavoitteena onkin paitsi EAK -koulutuksesta vastaaminen, myös kerhon jäsenmäärän lisääminen. Erityisesti nuorten keskuudessa on paljon potentiaalia. Kotona Kangasalalla minulla on 5-vuotias poika sekä vaimo.



NMR-vastaava Tero Ahlqvist

Olen uusi ulkoministerinne <tai kans.väl asioiden vastaava..., ulkoministeri kuulosti hauskalta>. Naimisissa, ikä 31 Mopot: BMW R1100GS -97 ja Suzu-

ki DR600 -86. NMR-vastaavana toimiminen on ensimmäinen luottamustehtävä MP69:ssä. Aikaisemmin olen järjestänyt yhden Etappiajon ja ensimmäisen K-18 kokoontumisajon. Olen toiminut MP69:n EAK/Survival -kouluttajana vuodesta 1988. Virallinen löpinä: Toimintavuonna on tarkoitus seurata kansainvälisten katojärjestöjemme (NMR, FEMA) toimintaa, ja raportoida jäsenistölle Motoristin välityksellä, jos jotain merkittävää tapahtuu. Vastaavasti tarkoituksena on viedä MP69:n ajatuksia FEMA:an ja NMR:ään päin. Muuta asiaankuulumatonta: Jee, olen Nokialla töissä DI:nä, asunut kaksi vuotta Tokion keskustassa, ja moottoripyörämatkaillut mm. Uudessa Seelannissa ja Islannissa. Ehkä tuo ulkomaanviettiini sai Tonin suostuttelemaan minut tähän jobiin. Harrastuksiin kuuluu mopoilun lisäksi haitarinsoitto. Nykyään vaikutan Tampereella.

Tero Ahlqvist

氏名	AHLQVIST TERO KALEVI	昭和42年 2月20日生
本籍	フィンランド	
住所	東京都港区南青山2-7-23 青山ホームズ#201	
交付	平成09年05月14日 40078	
免許の 条件等	平成12年の誕生日まで有効	
番号	第 309705937870 号	
二種	平成09年05月14日	種 普通
他	平成09年05月14日	類 一
二種	平成00年00月00日	類 一

運転免許証

東京都公安委員会

Aluetoimintavastaava Jussi Vanha-Aho

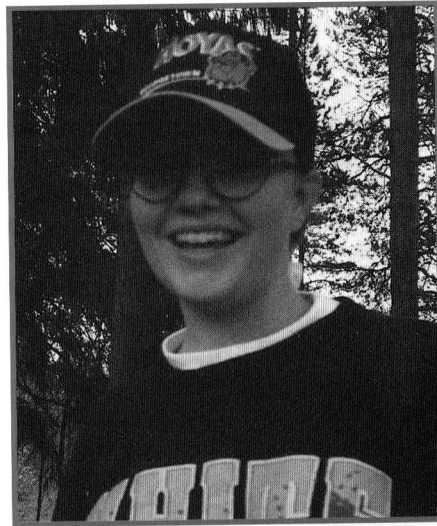
Nyt alkava kauteni aluetoimintavastaavana on noin 11. Vaikutan päätoimisesti Alavudella, mitä nyt tulee reissun päällä oltua. Moottoripyöräilyä olen harrastanut vuodesta -62. Pyöränä H-D FXR -88, eli lukeudun niihin ns. kantapäät edellä ajaviin motoristeihin.



Nuorisovastaava Mika Kopra

Olen aloittanut moottoripyöräilyn vuonna -92, jolloin sain ensimmäisen mopon. Siitä lähtien olen ajellut kesät-talvet. Remontsi en tiennytkään pyöristä paljon mitään. Aina on joku osannut auttaa ja neuvoa. Jo mopolla tein paljon reissuja, joiden aikana kypsyi päätös, että kyllä minä vielä jonain päivänä piikin hankin. Ja vuonna -95 aloin keräämään rahaa hankintaan. Halusin pyörän, jolla voisi ajella ja harjoitella isommankin pyörän hallintaa. Kesällä -97, ennen kuin sain kortin, kuulin K-18 -kokoontumisesta Parkanosassa. Äitini lupasi viedä minut, ja hakea myöhemmin pois, jollei itse voisi jäädä paikalle. Mutta rallipaikalla hänet toivottettiin mukaan kekkerihin. Siitä se alkoi, moottoripyöräharrastukseni. Kanssani voi tulla juttelemaan mistä vaan. Olen ymmärtäväinen, avulias, luotettava ja rauhallinen. Tulen toimeen erilaisten ihmisten kanssa, enkä haasta riitoja. Toivon toimintaan mukaan lisää nuoria. Jos teillä on ideoita, niin kertokaa niistä, niin kehitellään ajatuksia eteenpäin.

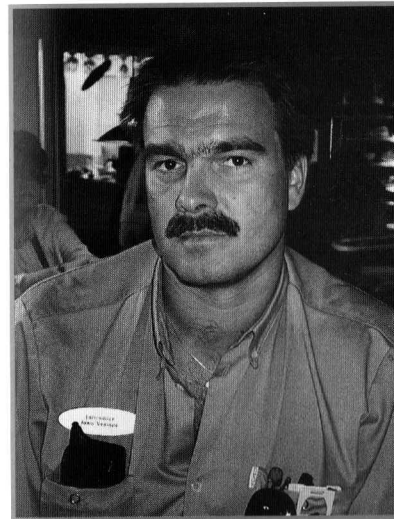
Kerhotavaramyyjä



Henna Saarinen

Jäsenkirjuri Henna Saarinen

Jo 16-vuotiaana, heti oman Yamaha TZR 125:sen saatuani, alkoi urani 69:n hallinnossa. Ja on jatkunut näihin päiviin saakka ja näyttää jatkuvan edelleen. Aloitin siis vuosi sitten nuorisovastaavan tehtävästä ja tänä vuonna jatkan urakehitystäni jäsenrekisteriä selvitellessä. Jos kaikille ei ole vielä avautunut, niin tämä on siis toinen kauteni MP69:n luottamustehtävissä. Siviilissä olen 17-vuotias lukiolaisnuori neiti Tampereelta. Moottoripyörällä ajellessäni lisäksi yritän saada aikani riittämään myös partioon, lasketteluun, haitarin soittamiseen ja koulun käymiseen, vaikka se joskus koviin ottaakin. Ajelen siis edelleen TZR:llä, mutta ensi kesäksi olisi haussa välimallinen motskari... Tulevistä tehtävistäni sen verran, että jäsenrekisterin toimintaan saattamiseen menee aikansa, mutta eiköhän se siitä.



Asko Vesinen

Asko Vesinen

Olen helsinkiläinen kahden lapsen isä. Kerhokauppaa hoitelen nyt kolmatta vuotta. MP69:iin olen kuulunut hieman kauemmin. Pyöränä on Yamaha XZ 550. Otan mielihyvin vastaan ideoita valikoiman monipuolistamiseksi ja kerhotavara-kaupan toiminnan kehittämiseksi. Terve- tuloa kerhokauppaan!

Toimituksen kiireistä johtuen ei kaikista henkilöistä ole valokuvaa esittelyn yhteydessä. Puute korjataan seuraavassa lehdessä.



MOTO-OSISTA LÄHTÖÖN KUIN LÄHTÖÖN!

- renkaat asennustöineen
- tarvikkeet, varaosat
- ajovarusteet
- vaihtopyörät
- purkuosat moottoripyöriin
— katteet, moottorit,
sähkölaitteet, mittaristot...

Meiltä myös All Right-tuotteet!

**moto
osat**

Sammonkatu 64, Tampere
Puh./Fax (03) 2557 444

SHOEI • NOLAN • MICHELIN • RUKKA • PENNZOIL

Hossin viimeinen etappi

Puheenjohtaja Hannu Hossi Hoskarin siunaustilaisuutta vietettiin lauantaina 5.9. Vilppulassa. Lämminhenkiseen tilaisuuteen osallistui omaisten ja työtovereiden lisäksi toista-sataa motoristia. Viimeiselle matkalleen Hannu lähetettiin moottoripyöräsaattueen mukana.

Itse siunaustilaisuutta vietettiin Vilppulan kirkossa. Kirkko täyttyi lehtereitään myöten saattoväestä, jonka varmasti lukuisimpana joukkona erottuivat motoristit. Pyöräväki saapui kirkolle yhtenä ryhmänä vasta hiukan ennen tilaisuuden alkua. Tämä taisi tuottaa monelle Hannun muusta yhteydestä tunteneelle pienen yllätyksen. Suuri järjestäytynyt joukko pyöriä on vaikuttava näky sinänsä. Vaikutusta lisäsi vielä se, etteivät esimerkiksi kaikki Hannun työtoverit tienneet hänen siviiliharrastuksestaan lainkaan.

Siunauksen toimitti Hannun pitkäaikainen ystävä pastori Ossi Poikonen Keuruulta. Ossi olikin varmasti paras mies samalla sekä hoitamaan kirkollista

tehtävänsä että pukemaan sanoiksi surijoiden mielissä liikkuneita ajatuksia. Arkulle laskettujen kukkatervehdysten määrästä oli helppo huomata miten Hannun poismeno kosketti ihmisiä kerhoista, järjestöistä tai työtehtävistä riippumatta. Kirkosta arkku kannettiin läpi finnairilaisten työtovereiden muodostaman kunniakujan.

Vilppulan Seurakuntatalolla jatkuneeseen muistotilaisuuteen siirtymistä varten järjestäytyttiin motoristien johtamaan saattueeseen. Muistotilaisuudesta tuli nimensä mukainen tapahtuma motoristien kertoillessa toisilleen Hannun kanssa viettämistään hetkistä. Palautettiinpa siellä Hannun olemus mieliin men-

neenä kesänä tehdyn koulutusvideonkin avulla. Joku paikalla ollut osasi osuvasti pukea ajatuksensa sanoiksi lausahdamalla kuinka harvinaista on saattoväen keskuuteen levinnyt aidon lämmin tunnelma.

Muistotilaisuudessa kerättiin motoristeilta kolehti Hannun perheen toimeentulon auttamiseksi. Kolehdin erinomai-

sesta tuotosta voimme kaikki olla iloisia ja ylpeitä.

Hannu Hoskari haudattiin tuhkauksen jälkeen 12.9. Porvoon kirkkomaalle lähimpien omaisten ja ystävien läsnäollessa.

Toni Korppi



Kiitos

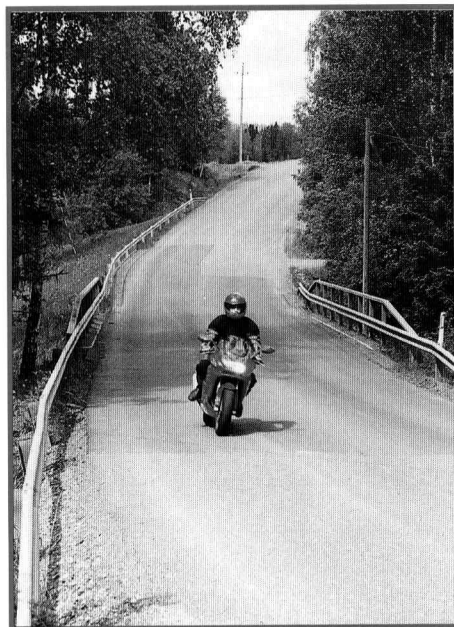
Teille kaikille osaaottavista sanoista, lämpimistä halauksista, eikä vähiten taloudellisesta tuesta! Sen turvin olemme selvinneet toistaiseksi ilman rahahuolia kunnes vakuutusasiat selviävät.

Oli hienoa nähdä Vilppulassa juuri sitä motoristihenkeä, jonka vuoksi Hannukin teki koko sydämeästään työtä moottoripyöräilyn hyväksi. Hänen viimeinen kokoontumisajonsa tulee aina säilymään mielessämme juuri sellaisena matkana, jonka Hannu ansaitsi.

Mari, Heini, Anna ja pikku-Hannu

DUCATI ST2

-Matka- moto- ristin päiväuni



"Matka taittuu".

Perinteitään hanakasti vaaliva italialaistehdas Ducati esitteli puolisentoista vuotta sitten mallistoansa täydentävän tuotteen. Poissa olivat akrobaatin lahjoja vaativa ergonomia ja rata-ajoon tarkoitettut ajo-ominaisuudet. Tilalle oli rakennettu hyvin suojaava kate ja alkuperäisvarusteena saatavat sivulaukut. Hyh, sanoivat fanaatikot. Hmmm, totesivat hyvää urheilullista matkapyörää kaipaavat. Motoristi otti selvää mistä oikein on kyse.

ST - Sport Touring

Ducati lienee ajatellut Euroopassa suosittua urheilullisten matkapyörien luokkaa ST2:a luonnostellessaan. Sen kilpailijoiksi on helppo nähdä Honda VFR800:n ja BMW K1200RS:n kaltaiset urheilullisen mukavat ja reissukelpoiset pyörät. Joiltakin osin Ducati laittaa jopa paremmaksi: VFR:ään ei ole saatavilla alkuperäisiä sivulaukkuja. Niitä matkantaittajat kuitenkin arvostavat. Samoin kuin kelvollista ajoasentoa ja pyörän teknistä toimivuutta. Näitä ominaisuuksia ei toistaiseksi ole varauksetta yhdistetty italialaistehdään tuotantoon.



"Italialaismuotoilua".

Ducati on yrittänyt aivan tosissaan. ST2 tarjoaa kerrassaan mainion ajoasennon normaalimittaiselle suomalaiselle. Mitat satulan, ohjaustangon ja jalkatappien välillä tuntuvat olevan kokolailla kohdallaan. Kyykkyducateihin tottuneille ST2 lienee matkasohva. Ohjaustanko on leveä, minkä kyllä huomaa myös ajossa. Yllättäen se myös kääntyy U-käännöstä tehdessä melkein riittävästi. Ei silti ihan. Runko-osastolla tarjolla ei oikeastaan ole mitään uutta - pyöreästä teräsputkesta-han kaikkien muidenkin Ducatien pukkirungot on hitsailtu. Ja hyvä niin.

21-litraisen tankin yläosa on kätevä tasainen ja sen etureunaan on sijoitettu virtalukko. Myös ohjauslukko toimii samasta paikasta. Tankkilaukunkin kanssa virta-avainta on helppo kääntää, mitä ei kokeilematta välttämättä uskoisi. Niin-

kään helppoa ei ole ST2:n sivutuen käyttö. Se on nimittäin kelvoton. Pyörä ei varmasti pysyisi sillä hetkeäkään pystyssä, ei vaikka saisi sen jotenkin ala-asentoon kädellään lukittua. Maahantuoajankin testiyksilöstä sivutuki oli varmuuden vuoksi jäykistetty käyttämättömäksi. Pyörän päältä noustessa olo on kuin Pappa-Tunturia käsitellessä. Keskituelle vain joka paikassa.

Ducatin mittaristo koostuu tavanomaisista pyöreistä nopeus- ja kierroslukumittarista varoitusvaloineen sekä LCD-näytöstä lämpömittarille, kellolle ja polttoaineen määrälle. Japanilaisiin tottuneelle mittariston ulkonäkö on jotenkin lelumainen. Lienee sitä italialaista muotoilua. Kyllä niistä toki viesti välittyy. ST2:n lähivalo on toteutettu linssiteknikalla ja se ainakin näkyy hyvin. Pimeässä

valoja ei päästy kokeilemaan. Muutenkin sähkölaitteiden kanssa oli vaikeuksia 16 Ah:n akun lopetettua toimintansa heti koeajon alussa. Kyllähän V2 työntämälläkin lähtee, kun ei vain hipaisekaan kaa-suun.

Ducati tarjoaa ST2:nkin omistajalle paljon mahdollisuuksia pyöränsä varusteluun yksilöllisemmän maun mukaan. Luettelosta voi poimia hiilikuituosia, meluisampia pakoputkia, punosjarruletkuja ja vaikka mitä. Hyödyllisimpiä vaihtoehtoja lienevät tyylikkääst ja toimivat sivulaukut, jotka istuvat pyörään mainiosti. Harmi vain, ettei Ducati ole välittänyt toteuttaa laukkutelinettä yhtä tyylikkäästi kuin vaikkapa saksalaiset. Laukuilla on hintaa noin 4 000 markkaa.

Moottori vaalii vanhaa

ST2:een on valittu 944-kuutioinen versio Ducatin ikaikaisesta V2-moottorista. Polttoaineen ruiskutus ja Weber-Marel-

lin tietokone huolehtivat ilmoitettujen 83 hevosvoiman tuotannosta. Pakokaasut poistuvat kahden kohtuullisen kokoisen putken kautta taivaalle. Ducati ei ole hiljainen jos ei nyt erityisen meluisakaan. Hondaan tai BMW:hen verrattuna sen tyhjäkäyntiään vastaa lähinnä vanhaa venttiilivikaista Valmet-traktoria. Mekaaniset äänet ovat huomattavan voimakkaita. Naapurisovun rajoissa silti pysyttäen. Kierroksia ja vauhtia lisättäessä pakoäänit ovat kyllä perinteisen moottoripyörämäiset.

Ducati ilmoittaa pyörälleen ja erityisesti sen moottorille 10 000 kilometrin huoltovälin. Desmodrominen venttiilikoneisto vaatii ainakin tarkastuksia hiukan useammin kuin kilpailijoidensa versiot. Nokkahihnat pitää vaihtaa joka toisessa huollossa ja niistä aiheutuu muutaman sadan markan menoera. Silmään pisti öljyntäyttöaukon hankala sijoitus. Miellyttävä piirre Ducatissa on katteen ja monen munkin osan kiinnitys kuusiokoloruuvil-



Lämpömittari, kello ja polttoainemittari LCD-näytöllä.

la. Ne varmasti säilyvät pitkään ehjinä, etenkin jos purkamisen tarvetta ilmaantuu.

Matkaan reissumiehen mieli

ST2 vastaa ruiskunsa ansiosta mainiosti kaasuun. Kierrokset nousevat herkästi ja pienenä yllätyksenä tuleekin voimakkaampaa puristusta vaativa kytkin. Monilevyinen kuivakytke on tunnokas, mutta koura sen kanssa tottumattomalta puuttuu nopeasti. Liikkeelle lähtiessä ensimmäinen huomionaihe on Ducati-moottorin tutina. Kone vatkaa, hemputtaa ja vaijaa enemmän kuin olisi oletettukaan. Huomattakoon, että kyseessä oli koeajoteamin ensimmäinen tuttavuus kyseisen tehtaan tuotannon kanssa. Alkuun tutina ei juuri häiritse, mutta tahdin ripeytyessä paljastuu muuta.

Reissu-Ducatin ajo-ominaisuudet ovat runkogeometrian osalta tarkoitukseensa mahtavan sopivat. Ohjauskulmaksi ilmoitetaan terävät 24°. Pyörä on samaan aikaan erittäin näppärä ja keveä taittaa mutkiin sekä yleensä vakaa ajaa suoraan moottoritietä. Tuntuu kuin kiskoa olisi ajettavaksi sekä suoraan että kiharalle. ST2:n mutkiin taittaminen on huiman helppoa. Pyörän kanssa on sinut samantien ja sillä tulee herkästi ajettua mutkakuksia lujempaa kuin oli tarkoitukseen. Suorilla moottorin rajalliset tehoeservit pitävät vauhdin suosiolla järjellisellä tasolla. Kun ajoasentokin on hyvä, voisi helposti kuvitella viihtyvän puikoissa vaikka koko pitkän matkapäivän.

Tähän pyörään on rakennettu uskottoman hyvät jousitus ja jarrut! Koeajajilta meni hetkinen ennenkuin muistivat edes ajatella jousituksen olemassaoloa. Siinä riittää säätömahdollisuuksia

joka tarpeeseen, mutta ainakin testipyörän asetukset saattoivat jo olemaan kohdallaan. Etenkään takajousituksen osalta pyörä ei edes tunne kaarteissa olevia muikean kokoisia rökkyjä. Sellaisia jotka helposti saattavat pyörän ja kuljettajan ongelmiin. Myös ST2:n jarrut ovat erinomaisen tunnokkaat ja tehokkaat. Saattaa olla, etteivät ne pysäytä pyörää aivan Yamaha R1:n tyyliin, mutta tuntuopuolella on vaikea keksiä miten jarrutuksen hallittavuutta voisi parantaa ilman tietokoneen apua. Valitettavasti tämä pätee vain etupäähän takajarrun ollessa jotain surkean ja onnettoman välimailta. Siinä ei ole minkäänlaista tuntoa, voimaa kyllä liiankin kanssa. Vieläpä poljin on onnistuttu tehtaalla säätämään kerrassaan hankalaan asentoon. Kumma juttu, molemmat jarrut ovat kyllä Brembo-merkkisiä.

Shake, rattle and roll

Ducatin moottori on hyvin kaksijakoinen tekele. Toisaalta se on väännökäs ja helpo käskettävä, toisaalta sopiva kierrosluokalu on yllättävän kapea. Mutkista on turha yrittää selvittää suurella vaihteella ja vääntöä hyödyntäen. Alle 3 500 kierroksen ei käytännössä voi kiertää kaasua reippaasti auki. Tärinä on aikamoista. Parilla tuhannella kierroksella seurauksena on liki koko pyörän hilliton pomppiminen ilman mainittavaa nopeuden kiihtymistä. Luultavasti pyörä hajoaa kappaleiksi jos sellaista erehtyy kokeilemaan liian usein. Kierrosrekisterin yläpäässä teho loppuu noin 7000 kierroksen tienoilla. Sen yli ei ole tarvetta vedättää. Ducati on siis rakentanut verrattoman matalaviriteisen nelitahtisen, jonka moottoria tulee käyttää kuin kaksitahtista kapeine tehoalueineen. Mikä ettei, jos ne perinteet moista

vaativat. Japanilaisiin nelikoihin tottuneita tällä ei kyllä voiteta uusiksi asiakkaiksi. Jopa japanilaiset twinit ovat kuin ompe-lukoneita Ducatiin verrattuna. Totuuden nimessä on sanottava, ettei rytinästä tavallisessa matka-ajossa juurikaan haittaa ole. Aktiivisesti edettäessä on vain muistettava selata vaihteistoa ahkerasti.

ST2:n ohjauksesta tulee mieleen Yamaha TDM. Siinäkin on korkealla oleva leveä ohjaustanko, joka on moottoritienopeuksissa erittäin herkkä kuljettajan tekemisille. Pyörä siis vaappuu herkästi, jos ei muista pitää hauksiansa kurissa. Peilit ovat kaukana sivuilla ja kaksiosaisella lasilla varustetut. Harmi, että ne tärisivät moottorin tahtiin ja sekoittavat maisemat takana. Edellä mainittua vaihteen vaihtamista haittaa myös omituisen lyhyt vaihdepoljin. Saappaan kärki ei tahdo mahtua polkimen alle hakemaan isompaa pykälää käyttöön. Ducati lienee jo korjannut tämän ongelman tuotannossa.

Ollako vaiko eikö olla?

Ducati ST2 on oikeilla jäljillä. Pyörään on loihdittu erinomaiset ajo-ominaisuudet rungon, jousituksen ja jarrujen osalta. Sen ajo-asento on sopiva ja pyörä on helppo kuormata. Matkustajankin kanssa tulee hyvin toimeen. Lisäksi se tarjoaa paljon hauskaa realistisissa ja ajokortille sekä kuljettajalleen turvallisissa nopeuksissa. Mikään Autobahn-raketti se ei ole. Aina-kin koeajoteamin mielestä ST2 on vieläpä mukavan näköinen moottoripyörä.

Mutta. Ducatiin on jätetty liian monta Ducatismia. Kun tosissaan mietitään rahan siirtoa kauppiaan tilille alkaa matkamotoristia häiritsemään pienet tarpeetomat virheet. Miksi sivutukea ole tehty

kunnolla? Miksi pyörä tärisee niin paljon? Miksi peilit ja muutamat muut yksityiskohdat ovat kuin Bilteman luettelosta? Miksi takajarru ei toimi? Yhdellä lauseella: miksei pyörää ole tehty kerralla valmiiksi? Jos henkeä ja halua riittää ST2:lla pärjää reissuakin tehdessä. Kilpailijat vain ovat valmiimpia.

Tekniset tiedot:

Moottori:	90° V2, 4-tahtinen, nestejäähdytys, polttoaineen epäsuora ruiskutus kaksi venttiiliä / sylinteri, pakko-ohjattu venttiilikoneisto
Kuutiotilavuus:	944 cm ³
Poraus ja isku:	94 x 68 mm
Suurin teho:	83 hv / 8 500 rpm
Suurin vääntö:	8,5 kgm / 6 500 rpm
Vaihteisto:	6 vaihdetta
Polttoainesäiliö:	21 litraa
Akseliväli:	1 430 mm
Istuinkorkeus:	820 mm
Eturengas:	120/70 ZR17
Takarengas:	170/60 ZR17
Paino kuivana:	207 kg
Huippunopeus:	225 km/h
Värit:	Punainen, musta, hopea
Hinta:	106 000 mk
Maahantuojat:	M-Star Import, Klaukkala Puh: (09) 879 7100

Teksti: Toni Korppi
Kuvat: Toni Korppi ja Hannu Hoskari

Talviajokausi koittaa



Ripa

Näin syksymmällä on ajaminen ihan mukavaa, puuttuvat nuo ötökät sotkemasta visiiriä, muun muassa. Syksyn säätkin ovat olleet kelvolliset, kesästä ei oikein voi samaa sanoa, valitettavasti.

Tänä ajokautena on kilometrejä tullut ihan kiitettävästi, tähän mennessä jo kaksitoista tuhatta, eikä joukkoon ole mahdunut edes yhtään pidempää reissua.

Osasyynä on ollut töiden vaatimat matkat, joita on tullut ajeltua pyörällä, kun työtkin liittyvät aiheeseen. Autosta saa kilometrikorvausta muutaman pennin vaille kaksi markkaa, moottoripyörästä vain 1,33. Suhde lienee kotoisin jostain 50- tai 60-luvulta, jolloin pyörä oli vielä kansantaloudellisesti merkittävä liikuttaja.

Nyttemmin taitaa noita moottoripyörätyömatkoja tekeviä olla senverran vähän, että mitään suurta painostusryhmää ei asia oikein kiinnosta. Kuten ei soutu-veneen tai polkupyöränkään käyttäjien korvaukset. Mutta kyllä se ajamisen ilo on niiden pennien väarti.

Ajaessa olen myös huomannut, miten paljon ajokamat ovat kehittyneet muutamassa vuodessa. Pitkien siivujen ajami-

nessa alkaa meikäläisellä tuo takapuoli olla se kriittinen kohta, jopa näin syksyllä, muutaman asteen lämmöissä. Lämpö pysyy sisällä ja sade ulkona, vaikka muuten olen palelemisen taidossa melkoinen tekijä, jos kohta toinen leipälajini, valittaminen, sujuu kyllä vielä paremmin.

Emäntä valitteli, että hillopurkkeja ja mehuja kellariin kannettaessa siellä oli tiellä jotain kummia nastarenkaita. Niihin meinasi raapia itsensä verille. Yritin lohduttaa, että nuo kyllä sieltä poistuvat, kunhan saamme vähän talvisemmat kelit.

Hossin jälkeen

Hannu Hoskarin, MP69:n edesmenneen puheenjohtajan siunaus oli mieleenjäävä kokemus. Paikalla oli pitkälti toista sataa motoristia, jotka myös saattoivat ruumisautoa. Osallistujien määrä kertonee Hossista ihmisenä aika paljon. Muistotilaisuudessa motoristihenki jatkui, muun muassa jälkeensä jääneille kerättiin rahaa ihan mukava summa. Hossista jäi hyvä muisto.

Risto Kaivola



FEMA:n kokous Riminilla 1. -3.5.1998

Läksin kohti Italian Riminiä vappuaatto-aamuna joten kotoinen kevätkarnevaali jäi tällä kertaa väliin meikäläisen osalta. Samoilla lennoilla olivat menossa myös Smoton Kekku ja uusi puheenjohtaja Ari-Pekka Forsberg. Lentelimme Frankfurtin kautta Bolognaan josta paikallinen edustaja oli meitä noutamassa. Vielä kun mukaan otettiin Iso-Britannian edustaja olikin Ford Fiestassa jo aika ahdasta. Matka Bolognasta Riminille kestää moottoritietä pitkin noin tunnin verran mutta siinäkin on tarpeeksi jos auton pakoputki on poikki juuri takapenkin kohdalta. Haeskellellessamme hotellia suhahti edestämme tutun näköinen moottoripyörä, Andersonin Tommi oli taas tullut toiseen kotimaahansa Italiaan lomailemaan. Kekku oli kertonut hänelle, että voisi tulla käymään kokouksessa jos vain sattuisi olemaan maisemissa. Joten Tommi oli kuunteluopilaana ensimmäisenä päivänä.

Hotelli Riminillä oli pieni ja kodikas, kokoustilakin lähinnä katettu lasiterassi jossa istuttiin kuin sillit suolassa. Kelit suosivat kokousta sillä ulkona oli kylmä ja välillä vihmoi vettäkin, niin että parempi oli olla sisällä.

Kokouksessa käsiteltiin mm. seuraavia asioita:

Tulevat päästömääräykset

Paikalla oleva Piaggion edustaja kertoi moottoripyörien tulevista päästörajoituksista ja niihin pääsemisen keinoista. Kun lasketaan paras päästöjen vähennys/markkaa -keino, päädytään ilman muuta katalysaattoreihin ja lisäilman syöttöön pakosarjaan.

Mölinät

Virallisten tutkimusten mukaan 35% eurooppalaisista moottoripyöristä ja 60% mopoista on varustettu laittomalla äänenvaimentimella. Tätä en yhtään epäile.

Amsterdamin poliisi on kehittänyt automaattisen melunmittauslaitteiston, jolla he kitkevät kovaäänisiä pyöriä pois liikenteestä. Testin pystyy tekemään yksi henkilö, muuten siihen tarvittaisiin kolme, eikä testin tulos silti olisi kovin luotettava. Heitä pyydetään esittelemään laitteistoaan seuraavaan kokoukseen Brysseliin.

FEMA:n kanta on, ettei uusien pyörien melutasoa tule enää alentaa koska se ei ole realistista eikä kustannuksiltaan kannattavaa: Sen sijaan tulisi keskittyä laittomien putkien kitkemiseen, koska meteliä syntyy tähän maailmaan ihan liikaa ilman meidän edesauttamistakin.

Ruotsalaisten Vision Zero

Joku tiedemies on saanut naapurimaassamme tehtäväksi tutkia miten tieliikenteessä saataisiin kokonaan ehkäistyä kuolemaan johtavat onnettomuudet. Taustana on se, että jalankulkija sietää törmäyksen 30 km/h ja autossa olija 70 km/h ja omaa silloin jonkinlaiset mahdollisuudet säilyä hengissä.

Eli suoraan johdettuna: kaupungeissa saisi ajaa vain 30 km/h ja maanteillä joissa ei ole suojakaiteita kaistojen välissä ja reunoilla 70 km/h!

Aluksi ehdotuksessa ei edes tunnettu käsitettä moottoripyörä, koska se on jo itsessään epästabiili ja vaarallinen. Toisessa vaiheessa SMC oli saanut moottoripyörät siihen mukaan, mutta sittenkin moottoripyöräilijät tarvitsisivat suurinpiirtein helikopterilentäjän lupakirjan ja senkin saisi vasta 25 -vuotiaana.

SMC järjestää syksyllä Vision Zero -demon Tukholmassa, jolla koetetaan saada päättäjät ymmärtämään hankkeen mahdottomuus.

Kerrankin Suomessa ei matkittane Ruotsia. Jo nyt ovat virkamiehemme hy-

mähdelleet koko hankkeelle. Mutta ollaan varuillamme, sillä jos joku poliitikko haluaa nostaa profiliaan, tässä olisi asia josta ainakin puhuttaisiin.

Toimistoväki

FEMA:n toimistoon on ehdotettu palkattavaksi 4:s henkilö, joka olisi myös skandinaavisten kielten osaaja. Henkilökunnan lisäyksen vuoksi pitäisi jäsenmaksuja korottaa. NMCU:n edustaja ei hyväksynyt hanketta, koska aiemmin esitetyissä budjeteissa oli palkkarahat jo olleet varattuina. Asiasta keskustellaan lisää, päätöstä ei vielä tehty.

Valojen käyttöpakko

Koska olosuhteet (= mielipiteet) ovat niin erilaisia Euroopan sisällä, FEMA jättää asian kunkin maan omaan harkintaan. Me pohjoismaalaiset emme ymmärrä mikä asiassa on joillekin niin vaikeaa. Jokainen voi tehdä omakohtaisen kokeen tienvarressa, ja katsoa miten vaikeaa valoton moottoripyörä on havaita.

Bitumin korvike

Itävallasta kävi heppu (motoristi itsekin) esittelemässä kehittämäänsä bitumin korviketta (STO Flex), jolla voidaan korjata asfaltissa olevia halkeamia. Se ei ole yhtä liukas kuin bitumi, ja on helpommin levitettävään. Jos FEMA tukee tätä mönjää, voisi hän esitellä yhtiönsä hallitukselle tukimarkkojen antamista FEMA:lle.

EuroDemo

Pidetään Bonnissa 29.8. Paikalle odotetaan kymmeniä tuhansia motoristeja osoittamaan motoristien joukkovoimaa.

Järjestelyapua kaivataan. Jos joku on silloin sielläpäin ja haluaa antaa auttavan kätensä, yhteystiedot järjestäjiin saa MP69:n ja Smoton edustajilta.

Uudet jäsenet

Tanskasta oli Touring Club Denmark ja Kroatiaasta vastaperustettu keskusorganisaation-tynkä haluamassa jäseneksi FEMA:an. Molemmat hyväksyttiin tarkkailijajäseneksi

SMC:n ja MAG UK:n organisaatiot

Lars Mellgren esitteli hyvin ja perusteellisesti SMC:n toimintaa ja organisaatiota sekä Neal Liveridge MAG UK:n organisaation.

MAG Belgia-rekrytointi

Erwin Rennette esitteli kuinka heillä värvätään jäseniä ja aktiivimotoristeja toimintaan mukaan. Suomennos hänen esitelmästään tulee varmasti joskus esille

Motoristinkin sivuille, SILLÄ AKTIIVISIA JÄSENIÄ MEKIN KAIPAAMME.

Poistulomatalla minulle jäi aikaa katsella Bolognan keskustaa. Sieltäkin löytyi kalteva torni. Liekö tuolloin aikanaan ollut sarja huonoja vatupasseja markkinoilla, sillä tunnemmehan kaikki Pisassa olevan vinon tötterön. Ja pettymykseksi näin vain yhden Ducatin liikenteessä. Lie-neekö niin että sanonta ei ole profeetta omalla maallaan pätee sielläkin vai olivatko kaikki kyykkäämässä pikkuteillä.

**Paikalla kävi
Raine Honkanen**

Myydään

Moottorikelkka Ski-do formula Mach I-X vm. 1991, ajettu 7 000 km h. 17 000 mk Ks. Motoristissa 2/98 oleva juttu moottorikelkkailusta. Puh: 050- 5616959 tai 040- 5616959, email: jsiren@abo.fi

69 SHOP

Poolopaita	140,-
College	110,-
T-paita (musta, harmaa)	55,-
K-18 -paita	55,-
Lippis	60,-
Rukakuksa	95,-
Snapsikuksa	50,-
Motoristi-kansio	30,-
Kangasmerkki	20,-
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. 09 346 3303, työ 09 752 712