

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:

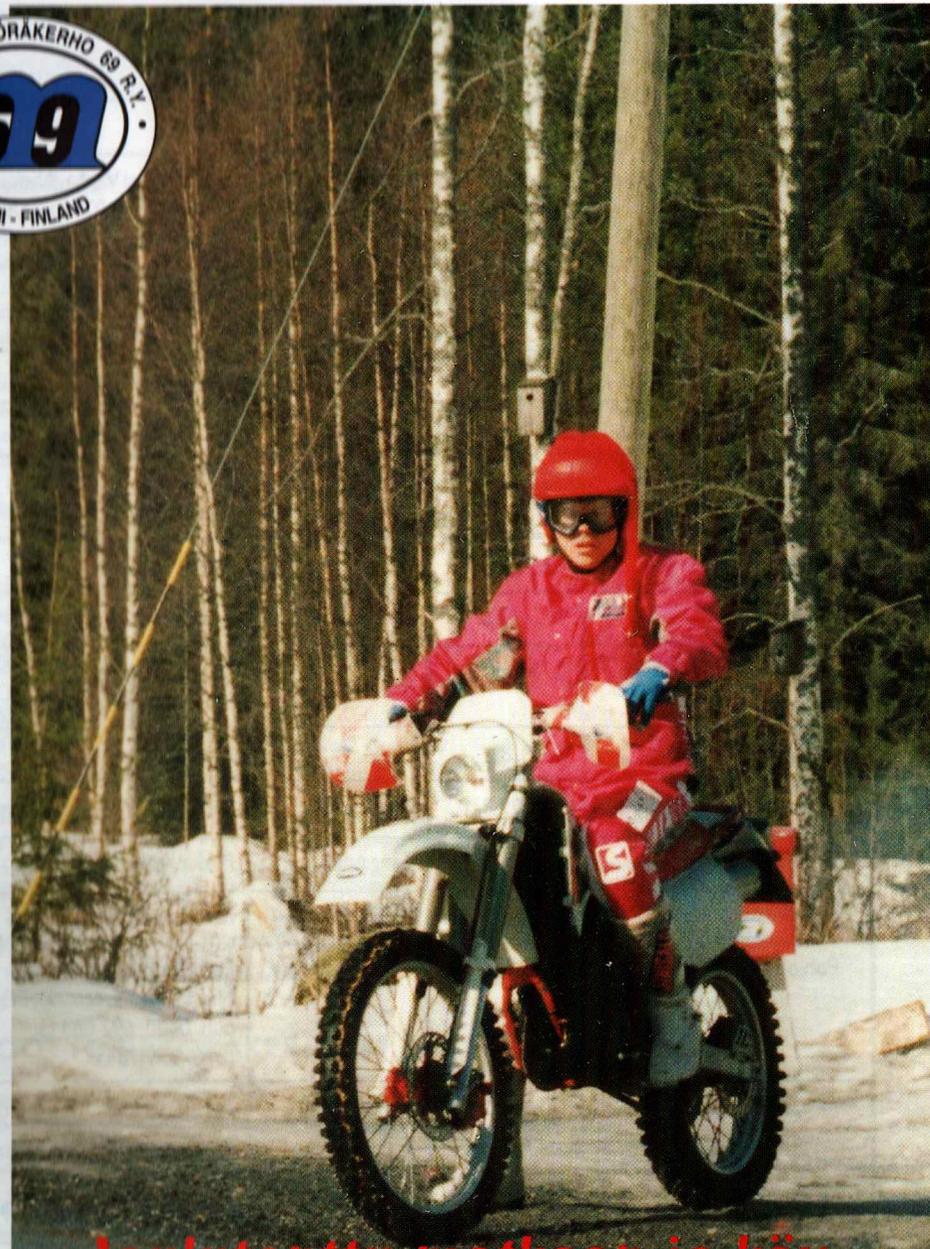
Posti-
merkki

Henna Saarinen

Tilhentie 9
33540 TAMPERE

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY Nro 5-6 • JOULUKUU 1998

MOTORISTI



Joulutonttu matkaan jo käy...

Tapahtumakalenteri 1999

| Tapahtuma | Aika | Paikka/ Kontrolli | Järjestäjä |
|-----------------------|-------------|-----------------------|---|
| MP-näyttely/MP 69 | 5. - 7.2. | Helsinki | Hemmot |
| Talviralli | 12. - 14.2. | Alavus | A-SMP/Jussi Vanha-Aho puh. (06) 512 0281 tai 040-514 4173 |
| Tavaramarkkinat | 13.5. | Peltola, Juupajoki | Antti Kortesus |
| Motoristi Survival | 14. - 16.5. | | Jarmo Jokilampi |
| Pelastuksen Päivä | useita | tilauksesta | kouluttajat |
| Motoristin Kirkkopyhä | 30.5. | Vilppula | Jouni Valkeejärvi puh. 040-563 0650 |
| K-18 | 11. - 13.6. | | Mika Kopra |
| Akkaralli | 11. - 13.6. | | haetaan |
| 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 | | Eero Tuomikoski/ Napapiirin moottoripyöräilijät puh. 0400-692 063 tai (016) 379 1045 |
| MP-suunnistus | syyskuu -99 | Kiikoinen | Ari Uotila, puh. (02) 546 0667 tai 040-524 4909 |
| Pystymettä | 22.-24.10 | | Keijo Lumme, puh. 050-562 3103 |

Motoristi

Nro 5-6 Joulukuu 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
Postitus: Postlink Oy Tampost
Ilmoitushinnat: koko sivu 1000 mk, 1/2 sivua 550 mk

HALLITUS

Puheenjohtaja

Toni Korppi
Heinätie 12 B 18
01350 VANTAA
Puh./fax k. (09) 874 4585
Matka 040 521 6969
E-mail: toni.korppi@sci.fi

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

Sihteeri

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

Kerhoisäntä

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

Päätoimittaja

Anne Aaltonen
Luoteisväylä 6 as 2
00200 HELSINKI
Puh. työ (09) 4354 2302
Matka 050 583 1159
E-mail: anne.aaltonen@dpe.fi

Koulutusvastaava

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

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

Aluetoimintavastaava

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

Nuorisovastaava

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

Jäsenkirjuri

Henna Saarinen
Tilhentie 9
33540 TAMPERE
Puh. matka 040 501 4810
E-mail:
henna_saarinen@hotmail.com

Kerhotavaramyynti

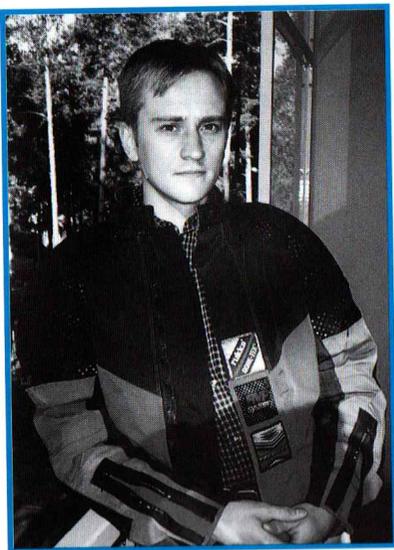
Asko Vesinen
Yläkaskentie 8 L 56
00730 HELSINKI
Puh. k (09) 3463303
Puh. t. (09) 75271902
Fax t. (09) 75271327

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

Osoite: PL 69, 00691 HELSINKI
Jäsenmaksutili: Merita Tampere-Hervanta 224318-12479
Postisiirtotili: 800013-1427226

http://www.sci.fi/~mp69 mp69@sci.fi





Tämä on kuluvan vuoden viimeinen Motoristi-lehti. Tarkkanäköiset huomaavat, että tavanomaisen kuuden sijasta ilmestymään ehti vain viisi numeroa. Onneksi lehteä vaivanneet epäsäännöllisyydet näyttävät silti siirtyneen historiaan uuden toimituksen saatua nostetta siipiinsä. Vaihdoneella miehityksellä ei silti olisi ollut realistista ruveta ottamaan kiinni alkuvuonna tapahtunutta vajetta vielä yhden lehden tekemisellä. Toivottavasti joulunumeron sisältö riittää korvaamaan menetyksen.

Niin moottoripyöränäyttely kuin kerhommekin viettävät ensi vuonna 30-vuotisjuhlia. Luontevaa tapaa MP69:n merkkivuoden esilletuomiseksi on pohdittu tiiviisti. Kymmenen vuotta sittenhän

vietettiin vuosikokouksen yhteydessä tyylikäs iltajuhla ja tehtiin edustava juhla-julkaisu. Nyt on suunniteltu, että kerho huomioisi pitkän taipaleensa jokapäiväisen toimintansa lomassa. Ensimmäisenä tapahtumanahan on sopivasti juuri osallistuminen oman osastomme voimin helmikuiseen moottoripyöränäyttelyyn. Varmasti jo siellä on huomioitu alkava juhla-vuosi. Annettakoon kerhon muidenkin tapahtumien, kokoontumisten ja kursien, järjestäjille tulevan vuoden ohjenuoraksi asiaankuuluvan juhlavuuden toteuttaminen sopivaksi katsomillaan keinoilla. Erityisen juhlatilaisuuden pitäminen jää seuraavan syksyn arvoitukseksi.

Kerhon vuosikokouksen jatko-osa käsitellään syyskuussa tehdyn päätöksen

mukaan moottoripyöränäyttelyn yhteydessä. Virallinen kutsu jäsenistölle löytyy toisaalta tästä lehdestä. Kokouksen asialistalla on vain se mitä jäi käsittelemättä ensimmäisellä kerralla. Toisaalta moottoripyöränäyttely tuonee lauantapäiväksi Helsingin Messukeskukseen runsain määrin kerholaisia sekä tutustumaan uuteen kalustoon että tapaamaan muita motoristeja talven keskellä. Samalla on hyvä mahdollisuus tulla katsomaan vuosikokouksen sujumista, vaikkakin tavallisesta poikkeavassa ympäristössä. Tavallista muistuttavia kerholaisia on toki tavattavissa myös kerhon näyttelyosastolla.

Pimeän alkutalven viikot ovat ainakin moottoripyörän ja -varusteiden ostajalle edullisia. Kauppiaille lienee aikaa ja halua keskittyä asiakkaisiinsa paremmin kuin hektisinä kesäkuukausina. Ja olettaisi talveksi myymälöihin jääneen tavarantoehdoistakin olevan helpompi kes-

kustella juuri nyt. Jos motoristin mielessä ei satu hohtamaan juuri se tietty ensi kevään uutuuus on nyt syytä suunnata kaupanhierontaan. Talvella on vielä aikaa kiillottaa ja varustella hankintaansa uudelle ajokaudelle.

Ja onhan meillä vielä joulupukki, joka tulee moneen talouteen kyläilemään tässä aivan lähiaikoina. Kuuleman mukaan Korvatunturin mp-tilpehöorien tuotantolinjaa on rukattu entistä tuottoisammaksi. Oma kirjeeni vanhalle pömpö-vatsalle onkin jo vetämässä. Saapa nähdä saako Petteri vetää niin suurta perävauhua perässään!

Riippumatta lahjapakettien määrästä, kovuudesta tai muusta laadusta kaikille tasapuolisesti Hyvää Joulua. Ajatelkaa kuusen ympärillä ilkamoidessanne myös toisianne, ja sitä joulun sanomaa.

Toni





Päätoimittajalta

Kädessäsi oleva lehti on kaksoisnumero. Myös asiaa on melkein kahden numeron verran! Kiitoksia niille, jotka viime kertaisen aneluni jälkeen kantoivat kortensa kekoon eli kirjekuoren juttuineen postiin. Julkaisemme mielellämme erilaisia tarinoita ja kertomuksia myös jatkossa.

Juttujen pituus voi joskus olla ongelma. Pelkistä lyhyistä tekstinpätkistä koostuva lehti vaikutta silputulta. Liian pitkät tarinat eivät välttämättä houkuttele lukemaan, ja kuvien puutteessa niistä syntyy aika ikävän näköinen lehti. Jos haluat tietää, kuinka paljon tarinasi vie tilaa Motoristin taitossa, niin tarkista tekstin merkien lukumäärä. Useimmat tekstinkäsittelyohjelmat kertovat sen automaattisesti (esimerkiksi käyttämäni Word97 tarjoaa palvelun kohdassa File => Properties => Statistics). Tässä jutussani on merkkejä yhteensä 2465 kappaletta.

Jo edeltäjäni ideoi jonkinlaisen toimintakunnan perustamisesta. Tuumasta toimeen! Toimituskunnan ensimmäinen varsinainen tapaaminen on mp-näyttelyn yhteydessä (kts alla). Tuohan näyttely

suuren osan jäsenistöstä Helsinkiin muutenkin. Näyttelyn yhteydessä on myös kerhon ylimääräinen vuosikokous.

Toimituskunnan tarkoituksena ei ole kokoontua erityisen usein. Tarkoitus on vain kasata ryhmä ihmisiä, jotka enemmän tai vähemmän säännöllisesti avustavat lehteämme. Avustaminen ei tarkoita välttämättä juttujen kirjoittamista, vaan myös niiden editointia, lyhentämistä, piirtämistä, valokuvaamista, ... Yhteydenpito tulee toimimaan lähinnä sähköpostitse. Email-yhteyttä omistamattomien kanssa fakseja ja perinteistä etanapostia lähetellen. Muutama ihminen on jo ilmaissut kiinnostuksensa, mutta mukaan mahtuu varmasti.

Uutta tässä lehdessä on kirja-arvostelu ja sanaristikko. Oletko sinä lukenut mp-aiheisen kirjan, josta haluat kertoa muillekin? Kirjoita lyhyt arvostelu kirjasta, ja liitä mukaan kirjan tiedot. Toivottavasti uusi palsta "Motoristin kirjahyllystä" saa sisältöä myös jatkossa.

Nyt julkaistu sanaristikko on Antero Sirviön laatima. Se on julkaistu Hanaa! -lehdessä vuonna 1992. Kiitoksia

vain ristikon laatijalle ja päätoimittaja Kare Asp:lle. Julkaisemme ristikoita jatkossakin, mikäli lukijoilla on kiinnostusta niiden ratkomiseen. Pikku vinkkinä tämänkertaiseen ristikkoon kerrottakoon, että Jouko Kallio on aikoinaan ajanut suomalaismerkkisellä autolla...

Helmikuun Motoristin aineistopäivä on 15. tammikuuta 1999. Jutut, mielipi-

teet, valokuvat, piirroksset, ... tervetuloa. Jos kirjoitat juttusi tietokoneella, niin toimitathan tekstin myös sähköisesti (mielellään MS Word tai ASCII -muotoisena). Myös käsinkirjoitetut jutut ovat edelleen tervetulleita!

Anne

Motoristin toimituskunnan tapaaminen

Kokoontuminen Mp-näyttelyssä MP69:n
osastolla lauantaina 6.2.1999 klo 15.30

**Kaikki lehden teosta
kiinnostuneet tervetuloa!**

Ylimääräinen vuosikokous

Syyskuisen vuosikokouksen päätöksen mukaisesti pidetään kerhon ylimääräinen kokous mp-näyttelyn yhteydessä.

Aika: Lauantaina 6. helmikuuta 1999
Klo 13.00

Paikka: Helsingin Messkeskus, Näytteilleasettajaklubi
Opastus MP69:n osastolta 20 min ennen kokouksen alkua

Esityslista

1. Kokouksen avaus
2. Kokouksen järjestäytyminen
3. Kokouksen päätösvaltaisuuden toteaminen
4. Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen
5. Hyväksytään tilinpäätös kaudelta 1997-1998 ja päätetään tilintarkastajien lausunnon perusteella tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle
6. Päätetään talousarviosta kaudelle 1998-1999
7. Perhejäsenyys
8. Muut esille tulevat asiat
9. Ilmoitusasiat
10. Kokouksen päättäminen

Harrastuksena enduro

Vuonna 1993 sain idean osallistua pirkanmaalaisten järjestämään Enduropöräykseen. Pyöränä minulla oli Honda VFR 750. Pienen harkinnan jälkeen päätin kuitenkin hankkia jostain isomman maavaran omaavan pyörän "pöräyksen" ajaksi. Heiteltäni ääneen ajatusta enduron lainaamisesta tai vuokraamisesta löytyikin viikon jälkeen yksi pyöräänsä rakastamaton, joka suostui vuokraamaan pyöränsä sopuhintaan. Vaihtoipa hän vielä oma-aloitteisesti pyörään "rullikumitkin" alle.

Minulla oli kyllä aiempaakin koke-musta endurosta, koska joskus 16-vuotiaana päätin investoida KTM 125 kilpaenduroon, tosin vanhaan sellaiseen. Sil-lä minä sitten "pesin" kaikki kylän muut satapiikit liikennevalolähdöissä - ja jos suora ei ollut liian pitkä olin varmasti voittajana seuraavissa valoissa. Olin siis Todellinen Endurokuljettaja jo valmiiksi. Nyt kuitenkin olin lähdessä nelitah-tisella Honda XL 500 -merkkisellä pyö-rällä koitukseen. Omistajalla oli tosin yksi ehto: jos saan pyörän käyntiin, hän vuokraa sen minulle. Nelitah-tiendurot kun eivät ole kaikkein helpoimpia käyn-nistettäviä. Harley-kokemuksesta olisi ollut apua! Sitä minulla ei tosin ollut.

Pöräys meni lopulta ihan hyvin. Lop-pumatkasta, kun rupesin olemaan riittä-

vän väsynyt, saavutin sopivan rentouden tilan ja ajamisesta tuli entistäkin haus-kempaa. Nautin todella koko rahalla sii-tä kahdennestakymmenennestäkin ker-rasta, kun menin korva edellä turpee-seen. Suosittelen kaikille hauskuutta kai-paaville. Pöräyksestä selvisin minimaali-silla vaurioilla, niin pyörän kuin itsenikin suhteen. Tosin itsetunto nousi kaksi py-kälää korkeammalle - minkä vuoksi il-meisesti näin ne makeat unetkin, joissa lentokoneen lailla lensin yli turppaitten ja kivien komealla enduropyörällä.

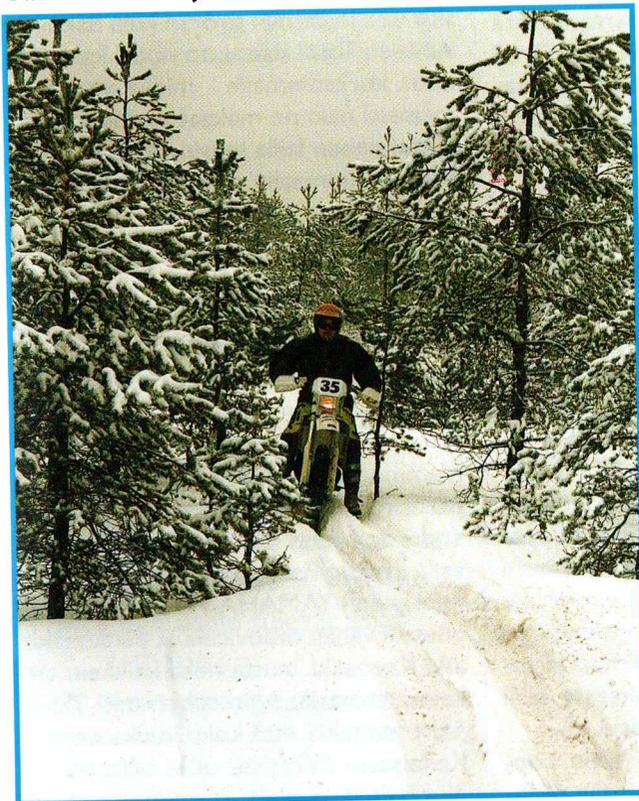
Ihan Oma Enduropyörä

Seuraavana kesänä olin saanut kerättyä muutaman markan kasaan ja tyhmyy-te-ni saavutti huippunsa: olin valmis sijoit-tamaan koko senhetkisen maallisen mammonani johonkin ränsistyneeseen, parhaimmat päivänsä nähneeseen kilpa-enduroon. Juuri sellainen löytyikin sopi-vasti Jyväskylästä. Uljas (ainakin minun mielestäni) YAMAHA IT 250. Pyörästä puuttui vähän muoviosia ja penkissäkin luki Kawasaki, mutta mikä kaikkein tär-keintä: minä ihastuin siihen heti. (Ehkä juuri sen takia, että koko kuukautena ei Keltaisessa Pörssissä ollut ollut yhtään niin halpaa ja vielä käyntikuntoistakin



**Yamaha
IT 250.**

Tästä on muut jo menneet.



enduroa.) Joka tapauksessa pyörä köytettiin kärryyn ja lähdettiin Tamperetta kohti. Jo ennen Tamperetta päätimme kaverini kanssa mennä hiukan koittamaan laitetta eräälle soramontulle. Ajo tosin jäi erittäin lyhyeksi, kun ensimmäisessä kunnon rykäisyssä takapyörän akseli katkesi vanhasesta hitsauksesta. Asia ei tietenkään isommin kiusannut minua, olihan minulla nyt ihan oma enduropyörä. Myöhemmin pyörään vaihdettiin vielä läpisulanut mäntä ja pakoputkea korjailtiin noin joka neljännen ajokerran jälkeen. Ta-

kajarrun vipukin taisi pyörähtää muuttaman kerran pooreissaan. Virtakäämit piti käämittää uusiksi niiden palaessa ja käynnistinpolkimeen täytyi tehdä täysin uusi kiinnityssysteemi. Vaihdelaatikon lohkokin taidettiin hitsata kerran sen haljettua, kun ketjut lähtivät päältä. Mutta tämä kaikkihan kuuluu enduroon... Jokaisessa harrastuksessa on tehtävä hieman töitä hauskuuden eteen.

Syksyllä 1995 hankin pyörään nastarenkaat ja rupesin käymään KaMoKen eli Kangasalan Moottorikerhon radalla ajamassa. Talviajo oli minulle täysin uusi kokemus. Metsässä piti ajaa renkaiden tekemää uraa pitkin mahdollisimman lujaa. Ainut ongelmani oli, miten onnistun menemään syvästä urasta sivuun kilpakuskien tullessa takaa. Tosin varsin nopeasti huomasin, että he menivät ohi umpihangen kautta, ennen kuin yleensä edes huomasin heidän tulleen taakseni.

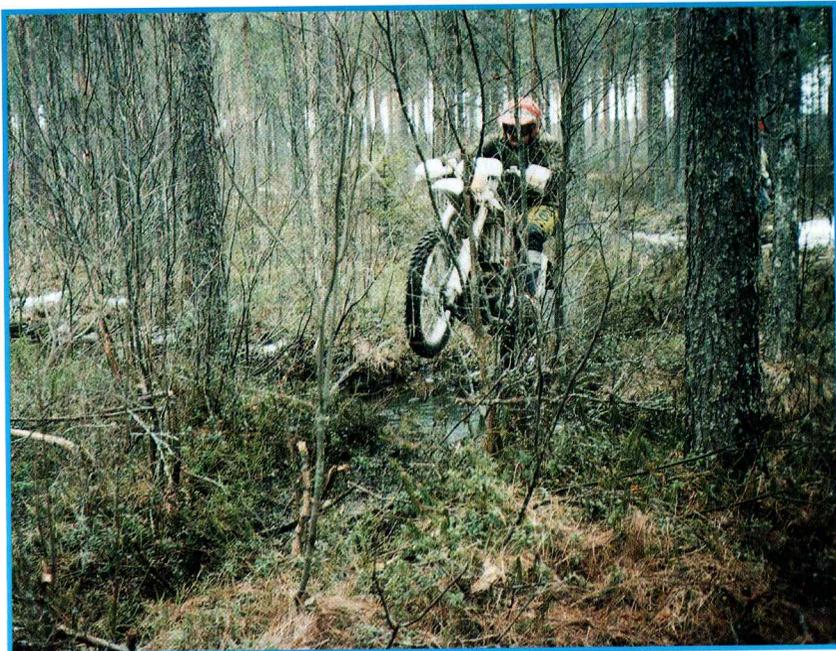
Minut otettiin todella hyvin vastaan KaMoKen radalla. Toivotettiin tervetulleeksi porukkaan ja pyydettiin aina mukaan, kun porukka lähti jonnekin kauemmaksi ajamaan. Tapana oli ajaa siten, että nopeimmat menivät keulalla ja hitaimmat viimeisenä. Välillä nopeimmat pysähtyivät ja odottelivat sen kymmenen minuuttia, kun minä hitaimpana tulin näkyviin. Päästyäni paikalle ilmassa oli vain savua pyörien jo jatkettua matkaa, joten minä sain jatkaa samalla 110% vauhdillani koko reissun. Hieman nolotti, kun muut joutuivat odottelemaan joka välissä. Kuitenkin minua aina pyydettiin uudestaan ja uudestaan mukaan porukkaan ja melko nopeasti huomasin, etten enää jäänyt muista kovinkaan paljon. Jälkeenpäin olen huomannut juuri tämän kehittäneen minua entistä nopeammaksi. En kerta kaikkiaan kehdan-

nut odottaa muita joka välissä niin kauan.

Kisapoorien kutsu

Tammikuussa kuulin kerhokilpailuista, jotka järjestettiin vuosittain kolmen endurokerhon kesken. Kilpailuja oli kuusi vuodessa ja viidestä laskettiin pisteet yhteen. Palkinnot jaettiin kerhon pikkujouluissa vuoden lopussa. Ensimmäinen kilpailu oli tammikuun lopussa lauantaina ja toinen jo seuraavana päivänä, sunnuntaina. Aloitin kuntoluokassa, jossa olinkin voittajana maalissa jo ensimmäisessä kilpailussani. Sunnuntaina taisin olla vasta toinen häviten puolentoista tunnin kisassa voittajalle 20 sekuntia. Saman voittajan kanssa jatkui tiukka kamppailu koko vuoden. Harmikseni kävikin niin, että kokonaissaldon jälkeen olin toinen kuntoluokassa. Tulokseen olin kuitenkin todella tyytyväinen. Ensimmäisenä vuonna oman luokkani toinen sija oli paremmin kuin olin saattanut edes toivoa. Nyt saatoin jo tuntea kuuluvani endurokuskien joukkoon - sinne sumuisimpaan häntäpäähän tosin, mutta kuitenkin.

Seuraavana keväänä ostin uudemman pyörän (pysyen yhä uskollisena Yamahalle) ja päätin osallistua virallisiin endurokisoihin. Kaanaan Kierros oli kansallinen endurokilpailu, joka ajettiin niin sanottuna AT-kilpailuna. Kisa käsitti kuusi maastokoetta siirtymineen. Yhteensä matkaa kertyi jotakuinkin 90 kilometriä ja aikaa koko urakkaan kului liki kolme tuntia. Maastokokeiden aika oli minulla tosin vain 45 minuuttia ja sen mukanaan tulokset laskettiin, ellei tullut AT-pisteitä. Kilpailu oli ollut hieno ja ajo oli mielestäni mennyt hyvin. Odotukseni



Hauskuutta koko rahalla.



Hopeaa Alastaron lumispooreissa.

olivat korkealla, koska olin edellisvuonna pärjännyt hyvin kerhokilpailuissa. Tulos oli melko hämmästyttävä: olin kirkkaasti ensimmäinen. Toiseksi tullut kuski hävisi yli 13 minuuttia, mikä on huomattavan paljon, kun maastokokeiden yhteisaika oli minulla 45 minuuttia. Tulos tiesi suoraan siirtoa seuraavaan luokkaan C. Toisaalta olin innoissani, mutta toisaalta olisin mielelläni hakenut kilpailukokemusta vielä muutaman kisan ajan kuntoluokasta. Ajoin vielä samana vuonna muutaman kilpailun, aina kertalicenssillä.

Syksyllä osallistuin Kangasalla pidettyihin SM-kisoihin, joista tulos oli vaatimaton 13:s. Pettymykseksi sain huomata, että kaverit, jotka olivat pienestä pitäen ajaneet motocrossia menivät menojaan. Ikään kuin olisimme ajaneet

samaa rataa eri suuntiin: he eteenpäin ja minä peruuttaen - niin kova oli vauhtime ero. Lumen tullessa maahan minä pääsin taas loistamaan. Samat kaverit, jotka kesällä olivat menneet lentämällä ohitse, olivatkin nyt auttamattomasti jaloissa. He eivät ilmeisesti olleet sisäistäneet talviajamisen hauskuutta, mikä minulle konkretisoitui jokaisessa kisassa palkintopytyn muodossa. Nyt pyttyjä on hyllyn päällä jo puolisen tusinaa. Kesäkisoihin minulla ei ole suurempaa hinkua lähteä tavoittelemaan puolenvälin paremmalla puolella olevaa sijaa, mutta onneksi kohta on taas talvi... Lumen sataessa maahan hymyni vain levenee entisestään miettiessäni lumisia endurosporeja.

Petri Keski-Korpela

Eestin Etappiajo -98

Sateisena perjantai-aamuna elokuussa pakkaamme pyöriä kotitaloni parkkipaikalla. Edellinen ilta oli sujunut rattoisasti kuunteluoppilaan asemassa. Majamäen Timo ja Nina kertoivat kokemuksiaan edellisistä Etappiajoista. Olimme siis lähdössä Eestiin, 5. Etappiajoon. Taivaalta vihmo vettä, kuten lähes jokaisena muunakin aamuna menneenä kesänä ja vatsassa lentelee perhosia. Miten pärjään NuXuni (Honda NX 250) kanssa vieralla maalla? Itse ajettuja kilometrejä ei ulkomailla ole vielä kertynyt, vaikka perässä onkin tullut istuttua, joten se lisäsi tulevan viikonlopun jännittävyttä. Minkälaista porukkaa retkelle on lähdössä? Hyväksytäänkö mut porukkaan mukaan? Olin uusi MP69läinen (liityin jäseneksi vasta viime MP-näyttelyssä) enkä siis tuntenut juuri ketään. Onneksi konkarit Timo ja Nina olivat turvana. Siis satamaan. Laivaan päästiin normaalissa järjestyksessä ja laivamatkakin sujui kuten tavallisesti eli aikaa tappaen ja kahvia juoden. Jokunen tuttu kasvokin oli mukana. Perhosten määrä vatsassa oli lähes puoliintunut...

Tallinnassa näytti keli paremmalta kuin Helsingissä, aurinkokin todisteli olevansa vielä olemassa. Pakollisten maksu, kartanjako- ym virallisuuksien jälkeen

päästiin itse asiaan. Mullakin kartta oli tankkilaukun päällä, kuten kunnon matkamotoristilla kuuluu, mutta en tainnut sitä kertaakaan katsoa. Taktiikkanani oli seurata edelläajavan perävaloa, joten kovin tarkkoja maantieteellisiä koordinaatteja ei tässä jutussa tule olemaan.

Tämänvuotinen reitti suuntautui itään, lähelle Venäjän rajaa. Ajelimme melko yhtenäisenä ryhmänä koko perjantain. Päivän aikana kävimme maistelemassa paikallista munalikööriä Kiiun tornissa, toteamassa sementtitehtaan aiheuttamat saasteongelmat Kundan kaupungissa, ihmettelemässä Kalvin kartanoa ja lounaalla Purtsen linnoituksessa. Lounaan ja linnoituksen esittelyn jälkeen jatkoimme matkaa. Reitti kulki Neuvostoaikaan suljettuna olleen ydinteollisuuskaupungin Sillamäen kautta. Nykyisin kaupungissa on edelleen runsaasti venäjää, mutta ei viroa puhuvia asukkaita ja siitä syystä korkea työttömyys. Päivän ajorupeama päättyi Narva-Joesuun kylpyläkaupunkiin. Kaupunki oli vehreä, rauhallisen näköinen lomakeskus Narvan lahden rannalla. Majoituimme yhteen kaupungin terveyskylpylöistä. Ilta sujui rauhallisissa merkeissä illallisen ja paikalliseen terassikulttuuriin tutustumisen merkeissä.



Kalvin kartano.

Hitaammin... Jammu Jokilampi ja yksi paikallisista motoristeista.



Lauantaina matka jatkui. Sää näytti edelleen suosivan meitä, aurinko oli varmaan unohtunut taivaalle...

Ensimmäisenä tutustumiskohteena oli Narvan linnoitus. Saimme seikkaperäisen selvityksen linnan historiasta ja nykyisyydestä. Opaskierroksen aikana aurinkokin oli huomannut erehdyksensä ja poistunut paikalta. Taivaalta tuli vettä kuin saavista. Pieni kesäinen sadekuuro... No, mehän ei olla mitään sokerimotoristeja joten matka jatkui...lähimmälle huoltoasemalle. Tankkaus, kahvi, varusteiden huolto ym. breikin jälkeen sadekin oli tauonnut ja suuntasimme kohti Toilan markkinoita. Matkalla tapasimme sovituspaikallisia motoristeja, jotka johdattivat meidät markkinapaikalle. Kymmenien moottoripyörien saapuminen kylämarkkinoille aiheutti melkoista säpinää yleisön joukossa ja pyörien ympärillä riitti ihmettelijöitä. Ohjelmanumerona järjestettiin hitaan ajon kisa Viro vastaan Suomi. Kisan voitti ylivoimaisesti Marko DR Suzukillaan. Palkintona oli laatikollinen kaljaa iltaa varten ja pullo samppanjaa suihkutettavaksi, sekä mainetta ja kunniaa. Markkinayleisö oli innolla mukana kannustamassa sekä kisassa että palkintojen jaossa.

Markkinahumusta siirryimme jälleen tien päälle. Seuraava etappi oli lounas ravintolassa lyhyen ajomatkan jälkeen. Lounaalla kiersi huhu vaihtoehtoisesta reitistä seuraavalle etapille, joka oli Kuremäen luostari. Timo ja Nina aina innokkaina endurohenkilöinä olivat heti mukana ja minä perävalotaktiikkaa noudattaen myös. En siis tiennyt mitä tuleman pitää... ja se, mitä tuli, oli mielettömän hauskaa! Ajoimme metsäautoteitä, kinttupolkuja, kuraliejussa, pöllisillalla ja ylipäättään paikoissa, joihin en kuvitellut NuXuineni

joutuvan, vaikka NuXu enskapyörä onkin. NuXu pärjäsikin tietysti hyvin ja minäkin selvisin ehjin nahoin ja kivaa oli! Kuraissina, mutta kuitenkin, saavuimme Kuremäen luostariin ja näimme luostarin kirkon todella upeat lasimaalaukset ja kultaukset. Jo tähän mennessä päivä vaikutti täydelliseltä! Loppupäivän maltoimme pysytellä päällystetyllä tiellä, vaikka NuXu kyllä kuljettajineen silmäili kaihoisasti metsäautoteille...Olin saanut enskäkräpäsen pureman.

Lauantain päätepiste oli Uuskula ja siellä alunperin huippuinsinööreille rakennettu hotelli. Illan ohjelmaan kuului saunomista ja 5-vuotis-juhlaillallinen. Illallisen jälkeen alkoivat varsinaiset bileet, kun paikalle saapui livebändi Tallinnasta. Kundit soitti vanhoja rokkibiisejä hiukan uudelleen sovitettuina ja meno oli hurja. Porukka innostui jorailemaan niin, että bändi pääsi lopettamaan illan keikkansa vasta noin kymmenennen ”tää on sitten viimeinen biisi”-kommentin jälkeen. Hiskisen pogoilun jälkeen piti tietysti lähteä virkistäytymään. Niinpä tuli uitua Macliten valossa Peipsijärven keskellä pimeää elokuun yötä. Taktiikka oli selvä; osa oli uimassa, loput laski pinnalla olevien päiden määrää... Kokemus sekä. Jos oli päivän enskatakaival jo tehnyt päivästä täydellisen, niin illan rokkibileet kruunaisivat sen.

Sunnuntaina vääntäydyimme aamiaiselle väsyneinä, mutta tyytyväisinä, ainakin meidän huonekunta. Aamiaisen jälkeen oli aika lähteä kohti seuraavaa etappia. Ennen lähtöä piti vielä käydä tarkistamassa, miltä Peipsi näyttää päivänvalossa...Suuri ja rannaton eikä yhtään saarta.

Ajelimme hiljaksen kohti Raja-kylää, jossa sijaitsee vanhauskoisten kirkko. Kir-

kossa saimme jokainen kynttilän käteen, joka sytytettiin. Pidimme hiljaisen hetken Hossin muistolle. Hetki oli liikuttava ja aika moni kuivaili kyyneleitä silmäkulmastaan. Hiljaisen hetken jälkeen vanhauskoisten liiton varapuheenjohtaja kertoi meille kirkon perinteistä. Mielenkiintoisena anekdoottina jäi mieleen, että jos vanhauskoisten kirkon papin vihkimä pari eroaa, joutuu myös pappi eroamaan vierastaan. Montakohan pappia olisi Suomessa, jos kysenen sääntö olisi meillä voimassa...Vierailu oli mielenkiintoinen, sillä mun yleissivistyksessäni on suuri aukko kyseisen uskontokunnan kohdalla.

Sunnuntaipäivälle suunnitellut muut vierailukohteet jäivät NuXun ja mun ja muutaman muun kohdalla valitettavasti käymättä, sillä edellisen päivän endurokräpäsen purema vei voiton. Etsiydyimme siis jälleen vaihtoehtoiselle reitille ja

todennäköisesti siitä rangaistuksena saimme vettä niskaamme koko päivän. Muut olivat kuulemma kastuneet vasta Tallinnassa... Mä totesin jälleen, että jo parhaat päivänsä nähnyt Rukka-goretexini käyttäytyy edelleen samoin kuin ennenkin eli vesi pääsee ja pysyy hyvin sisällä... Reitimme kulki jossain päin Eestii (seurasin siis jälleen perävaloja) tavoitteena päästä ajoissa Tallinnan satamaan. Tavoite saavutettiin ajamalla paikallisia pikkuteitä, välillä tosin jouduttiin asfaltillekin, liukastelemalla paikallisen navetan takana (se oli sitä ihtiään, siasta peräisin, mulle kerrottiin) ja tietysti ajamalla sorkkubaanaa. Ja taas oli kivaa!

Yhteenvetona Etappiajosta näin ensikertalaisena voin sanoa, että retki täytti odotukset. Tutustumiskohteet olivat mielenkiintoisia ja ajoreitit samoin. Porukka oli tosi mukavaa ja pelkoni sisäänpäin



Marko ja Peipsijärven ranta-hiekat.

Mp-aiheinen piirroskilpailu

Jos olet lukenut Motoristia jo useamman vuoden, niin muistat varmaan nähneesi nämä kuvat aikaisemminkin. Toimituksen kuva-arkisto on pieni ja moneen kertaan läpikoluttu. Kuva-arkiston täydennykseksi ja jäsenistön iloksi julistammekin

Mp-aiheisen piirroskilpailun

Samalla haemme mahdollista/mahdollisia uusia kuva-aiheita kerhon postikorttiin.

Viisi eniten ääniä saanutta piirustusta palkitaan kerhotuotteilla.

Piirustukset julkaistaan mp-näyttelyssä MP69:n osastolla, jossa voittaja(t) va-



Muistatko?



litaan lappuäänestyksellä (osastolla vierailevat voivat osallistua äänestykseen). Myöhemmin kuvia tullaan julkaisemaan Motoristissa. Kuvia voidaan käyttää MP69 postikorteissa ja muissa julkaisuissa.

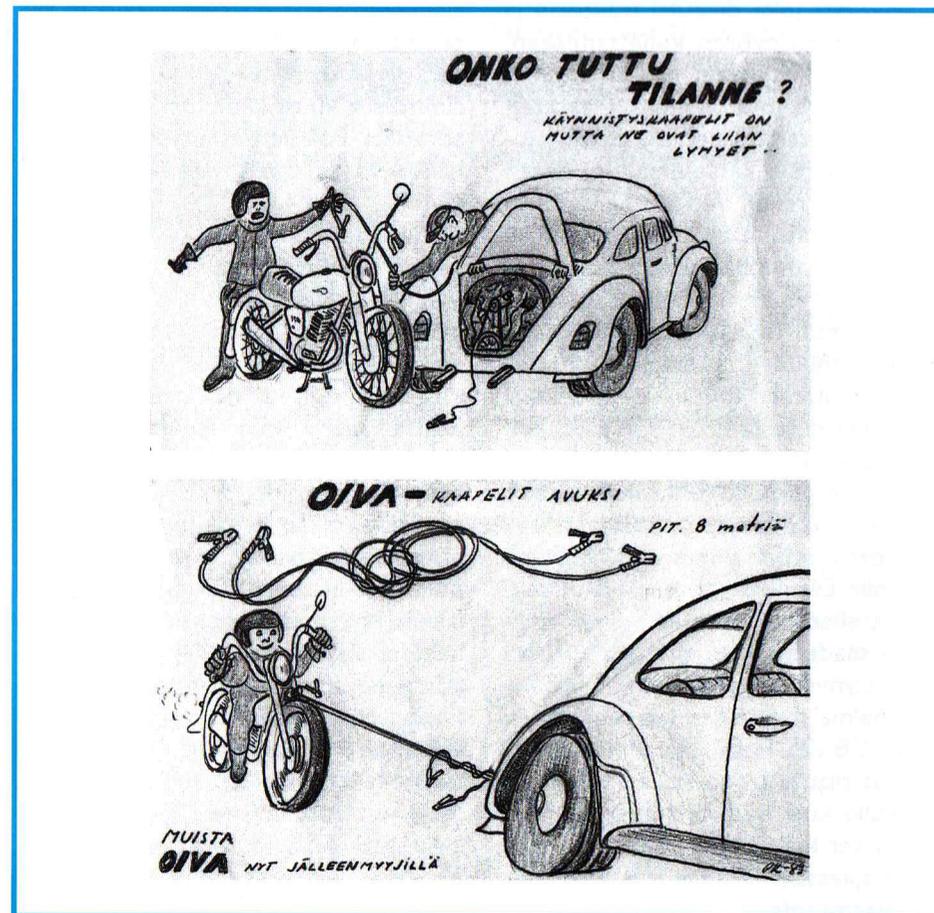
Säännöt:

- Kuvan pitää olla itse käsin tai jollakin piirto-ohjelmalla piirretty
- Kuvan tulee olla mustavalkoinen (eri harmaasävyt sallitaan)
- Kuvat tulee toimittaa Motoristin toimitukseen (päätoimittajan osoite on kolmossivulla) 31.1.1999 mennessä paperiversiona (mikäli kuva on piirretty tietokoneella, myös tiedosto)

Motoristin toimitus pidättää itselleen oikeuden tarpeen tullen tulkita sääntöjä

Motoristi ja MP69 pidättävät itselleen oikeuden kuvien julkaisuun.

Julkaistuista kuvista ei makseta palkkiota.



Moottoripyöräilyn aloittelua 70-luvulla

Masa oli jo kuusitoista täyttänyt, taskussa ajokortti, joka oikeutti traktorin ja kevytmoottoripyörän kuljettamiseen. Pyöräkin oli hankittu, 125-kuutiainen endurojammu, jolla oli mukava lasketella pitkin sorateitä ja kierrellä iltaisin kaupungilla tyttöjä katselemassa. Masan hyvä kaveri, reilun vuoden häntä nuorempi Eikka asui naapurissa. Eikka kulki sitkeästi Masan mukana vanhalla Tunturillaan. Pidemmällä matkoilla Eikka tosin istui Jammun takasatulassa. Se olikin pyörän pienuuden, jalkatappien sijoittelun ja muutaman muun seikan vuoksi todellista kidutusta. Senverran Eikka kuitenkin pääsi vauhdin makuun, että päätti siirtyä mopon sarvista ihan oikean kevarin kahvoihin heti iän salliessa.

Moottoripyöräkuume on aina sitkeä tauti, niin Eikankin kohdalla. Hän hankikikin itselleen ajopelin jo hyvissä ajojen ennen säädetyn kuudentoista vuoden iän täyttymistä. Pyöräksi löytyi todellinen unelma, muutaman vuoden ikäinen Honda CB 125. Hondassa oli selvästi paremmat tilat ja mukavampi istuin matkustajalle kuin endurojammussa. Siksi kaverukset kulkivatkin paljon Hondalla Masan ajaessa ja Eikan antaessa omistajan varmuudella tiukkoja ohjeita

takaa. Ajokortti-ian lähestyessä poltteen ajamiseen alkoivat käydä Eikalla jo sie-tämättömiksi. Siksi kaverukset usein lähtivät liikkeelle niin, että Eikka ajoi ensimmäiset kuusi kilometriä pienempää soratieta. Poliisien esiintymisen todennäköisyys kun tuolla tiellä oli melko ole-maton.

Tapansa mukaan Eikka lasketti taas kerran soratietä Masan istuessa takana. Vanhalla rutiinilla Eikka kaarsi soratieltä isommalle tielle, ja välittömästi risteyksessä olevalle linja-autopysäkillä, jossa kuljettajanvaihdos normaalisti tehtiin. Samaan aikaan isompaa tietä pitkin saapui risteykseen myös kaksi moottoripyöräpoliisia, jotka pysähtyivät samalle pysäkillä. Eikka ei ollut ehtinyt vielä nousta kuskin paikalta pois, kun hän näki poliisit ja housujen tahriintuminen oli lähellä. Poliisit juttelivat ystävällisesti ajokeleista ja kyselivät pokien ajosuunnitelmista. Lopulta toinen poliiseista pyysi Eikkaa näyttämään ajokorttinsa. Eikka vähän änkytellen myönsi, ettei korttia vielä omista, eikä ikäkään ihan vielä riittänyt sen hankkimiseen. Poliisit selvitte-livät sitten henkilö- ym. tiedot ja pape-ritöistä selvittyään kysyivät pojilta, miten he aikoivat nyt jatkaa matkaa. Poliiseilla

oli näkemisen arvoinen ilme, kun Masa totesi, että hänellä on kyllä ajokortti.

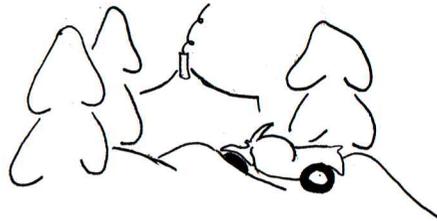
Naapuripitäjällä oli markkinat, ja sinne markkinatansseihin suunnistivat kaveruksetkin. Vahingosta viisastuneena Masa ajoi ja Eikka istui takana. Honda ei ollut oikein varmatoiminen, mutta rohkealla mielellä matkaan lähdettiin. Tie oli mukava ajettava. Tai olisi ollut, jos Honda olisi toiminut kunnolla. Nyt sen sytytys pätki ja huippunopeus 60 km/h saavutettiin lähinnä vain alamäissä. Niitä, samoin kuin ylämäkiä tällä tiellä riitti. Edessä polki polkupyörillään kolme nuorta tyttöä, joihin pojat yrittivät tehdä lähtemättömän vaikutuksen heiluttele-malla käsiään ja huutelemalla ”polle, polje, kyllä ketjua piisaa!”. Alamäen jäl-keen tuli, kuten aina, ylämäen vuoro. Honda ei jaksanut vetää kahta kaverusta mäen päälle, vaan poikien täytyi alen-tua työntämään. Nyt ajoivat äsken ohitetut tytöt pyörillään ohi, heiluttivat pojille ja huusivat mennessään ”Työnnä, työnnä, kyllä tietä piisaa!” Masa totesi Eikalle, että tehtiinpä vaikutus, vielä tun-sivat.

Tanssipaikalla kaverukset eivät tietysti raaskineet ostaa lippuja sisätiloihin, vaan jäivät ulos seuraamaan, näkyisikö yleisön

joukossa nättejä tyttöjä. Huomasivathan he siellä matkalla ohittamansa pyöräil-jätytötkin, mutta sattuneesta syystä kiersivät heidät kaukaa. Nakkijonossa kaverukset joutuivat paikkakuntalaisten nuorten miesten huomion kohteeksi vähän liikaakin. Lopulta oli pakko selkäsaunan pelossa lähteä pakoon. Juostessaan parkkipaikalle he huomasivat muu-taman paikkakuntalaisen lähteneen peränsä, joten Hondan kanssa tuli kiire. Eikä Honda tietenkään lähtenyt käyntiin. Virta oli liian vähissä starttaamiseen ja sytytys sekaisin polkaisemalla käynnistä-miseen. Joten oli pakko turvautua työn-tämiseen. Kallista aikaa siinä tuhraantui, mutta näky henkensä edestä moottori-pyörää työntävistä kavereista oli niin huvittava, että takaa-ajajat jättivät heidät rauhaan. Tyytyivät vain naureskelemaan ja huutelemaan hävyttömyyksiä.

Kotimatka oli sitten yhtä tuskainen kuin tulomatkanakin. Hondaa välillä työnnettiin, välillä kirottiin ja rukoiltiin. Tanssireissu opetti pojille kantapään kautta, että moottoripyöräkin kaipaa joskus huoltoa, eikä kaulaliinaa kannata tunkea ilmansuodatinkoteloon.

Teksti: Pekka Seppä



TALVIRALLI

12.-14.2.1999

Vetämäjärven leirikeskus, Alavus

Opastus kantatietä 66

Osallistumismaksu 110 mk ennakkoon 31.1.1999 mennessä maksettuna, jälkikäteen ja portilla 160 mk

Ennakkomaksu suositeltavaa majoitus-, ruoka-, yms. asioiden hoitamisen helpottamiseksi

Ohjelmassa perinteiset rytinät:

- ★ Majoitus lämpimissä teltoissa ★ Aamupala, lauantaina lämmin ruoka ★
- ★ Lämmin sauna ja kylmä avanto ★ Kilpailuja ★ Puffetti ★

Ennakkomaksu maksetaan tilille seuraavasti:

Saaja: MP 69 r.y.
Saajan pankki: Merita – Hervanta
Saajan tilinumero: 224318-12479

Tiedonanto-osaan: Talviralli-99
Oma nimi ja osoite

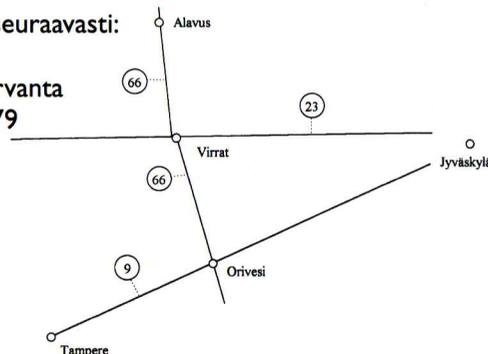
Tiedustelut:

Jussi Vanha-Aho

puh. koti: (06) 512 0281

matka: 040-514 4173

fax: (06) 512 0822 (ASMP:n kerhotalo)



Ajoasuste- standar- doinnista

Standardointi on ilman kiistelyäkin hidasta työtä. Ja jos mukana on runsaasti vastakkaisia näkemyksiä, venyy muutaman asian määrittely ja standardointi vuosien puurtamiseksi. Asioiden yksiselitteinen määrittely vaatii yhteisen ymmärryksen jälkeinkin tekstin tarkkaa hiontaa ja pilkkujen paikkojen määrittelyä. Suurin työ on kuitenkin yhteisen ymmärryksen synnyttäminen ja eri näkökulmia huomioonottavien päätösten tekeminen. Kysymykset kuten Mitä? Miten? ja Kuka? eivät ole helppoja. Sen ovat huomanneet myös ne motoristit, jotka ovat seuranneet eurooppalaisen ajoasustestandardin valmistelua.

Mitä? Mitä standardissa määritellään? Ajoasulla ei suinkaan tarkoiteta sitä vilkakerrastoa joka meidän olosuhteissamme on usein hyvinkin tarpeellinen. Kysymys on ajoasun suojaavuudesta, eli esimerkiksi siitä kuinka hyvin ajopuku suojaaa, kun lennämme asfalttiin 80 km/h nopeudessa..

Miten? Miten suojaavuus sitten määritellään. Aika monella meistä on kokemusta goretex- tai nahkapuvun kulutuskestävyydestä hiekkaisella asfaltilla. Eroja

on! Mutta minkälaiset koeolosuhteet ovat, ja minkälaisilla laitteilla mitataan.

Kuka? Kuka on oikeutettu mittauksia tekemään. Hienommin sanottuna, mistä löytyy sertifioidut mittauslaitokset?

Motoristi-lehti haluaa omalta osaltaan levittää tietoa ajoasustestandardoinnista jäsenistön keskuuteen. Mielenpitoita asiasta on monia, eikä jäsenistömme ole asiasta mitenkään yksimielinen. Seuraavassa on Antti Kortesuon ja Inkeri Pylvänäisen asiaan liittyvät muistiot. Myös Tero Ahlqvistin FEMA -raportissa (toisaalla lehdessä) sivutaan standardointia.

Antti Kortesus on kokenut motoristi ja kerhomme jäsen. Hän on työnsä puolesta osallistunut standardointikomitean työryhmän kokoukseen kesäkuussa. Testausmenetelmien määrittely on tärkeä osa standardointia. Antti Kortesus on työssään TTKK:n koneensuunnittelun laitoksella perehtynyt erilaisiin mittausvälineisiin ja -menetelmiin.

Inkeri Pylvänäinen toimii standardoimisyhdistys TEVASTA ry:ssä. Yhdistyksen tarkoituksena on koordinoita tekstiili- ja vaatetusalan standardointityötä Suomessa. Yhdistys on SFS:n toimialayhtei-

sö vastaten tekstiili- ja vaatetusalan standardoinnista. Yhdistys esitti aloitteen kohtimaisen seminaarin pidosta loppukesälä. Seminaari pidettiin TTKK:lla syyskuun alussa. Inkeri Pylvänäinen osallistui myös teknisen komitean kokoukseen syyskuussa.

Termeistä:

CE –merkki merkki, joka osoittaa että tuote on EU:n direktiivien mukainen
CEN European Committee for Standardization, eurooppalainen standardisoimisjärjestö

FEMA Federation European Motorcyclists Associations
SATRA englantilainen tutkimuslaitos
SFS Suomen Standardoimisliitto
TC 162 Techinal committee 162, Tekninen komitea 162
TTKK Tampereen Teknillinen Korkeakoulu
WG9 Working group 9, työryhmä 9

Teksti: Anne Aaltonen

CEN/TC 162/WG9 kokous FEMA:n toimistolla Brysselissä 29-30 kesäkuuta 1998

Kyseessä oli ensimmäinen osallistumiseni työryhmän kokoukseen sen täysivaltaisena jäsenenä. Viimeinkin pääsin mukaan, kun sain ystävällisesti matkarahat TTKK:lla meneillään olevasta projektista, jossa tutkitaan motoristin ajoasun suojaavuutta ja sen kehittämistä. Seuraavassa käyn läpi kokouksen asioita esityslistan mukaisessa järjestyksessä ja esitän niistä omia kommenttejani.

Kokouksen avaus, nimenhuuto sekä esityslistan ja edellisen kokouksen pöytäkirjan hyväksyminen

Lennon myöhästymisestä johtuen olin hieman myöhässä ja puheenjohtaja oli jo avannut kokouksen. Koska kaikki tunsivat toisensa ennestään (minua lukuunottamatta), nimenhuuto jätettiin suorittamatta

ta ja kaikki merkitsivät vain kiertävään listaan nimikirjoituksensa.

Jo pitkään työryhmän työtä sabotoinut Simon Milward aloitti jälleen keskustelun standardin tarpeellisuudesta ja puheenjohtaja selitti jälleen kerran, että työryhmä on saanut tehtävänsä tekniseltä komitealta eikä se itse voi päättää työnsä tarpeellisuudesta. Viime keväiseen keskusteluun standardoinnin lopettamisesta komitea on antanut selvän käskyn jatkaa työtä.

Keskustelussa hyväksyttiin FEMA:n ehdotus lisätä esityslistaan kohta standardin rajoittamisesta vain ammatikseen ajavien motoristien käyttöön. FIM:n ehdotus koko standardointityöstä luopumiseksi jätettiin käsiteltäväksi muissa esilletulevissa asioissa.

Raportti edellisestä kokouksesta hyväksyttiin pienin korjauksin. Tässä kohdassa Milward esitti kysymyksen, että miksi FEMA ei ole työryhmän virallisena jäsenenä. Pj Meyer vastasi sen olevan niin uusi järjestö, ettei komitea ole vielä ehtinyt tehdä nimeämistä. Tähän astihan on puhuttu vain FEM:istä ja EMA:sta erikseen. Milward ja Lewis saivat kuitenkin jäädä tarkkailijoina - ja isäntinä - kokoukseen.

Ajovarustestandardin kohde-ryhmäksi vain ammattiaajat

Mahdollisten tulevien käyttöpakkopelkosen vuoksi FEMA oli valmistellut esityksen standardin johdanto-osan muuttamiseksi. Esityksen mukaan johdanto-osan tulisi sisältää maininta, että standardi koskee vain ajovarusteita, jotka on tarkoitettu suojaamaan ammattimaisia moottoripyöräilijöitä. Ammattimainen moottoripyöräilijä tarkoittaa henkilöä, joka saa palkkaa palveluista, jotka sisältävät moottoripyörällä

ajamista. Esimerkkeinä mainittakoon kirjeiden ja pakettien, matkustajien tai ensiaputarvikkeiden kuljettaminen.

Standardien valmistumisella on kiire, sillä yhä useampi firma haluaa varusteisiinsa CE-merkin ja tällä hetkellä yhtenäiset vaatimukset CE-merkin myöntämiselle puuttuvat. Ei liene valmistajan eikä kuluttajan etu, että CE-merkin saa eri hyväksymislaitoksissa hyvinkin erilaisilla vaatimuksilla. Myös direktiivi edellyttää standardien olemassaoloa.

Keskustelussa päädyttiin, että standardia koskevien käyttäjien rajaaminen ammattilaisiin lienee ratkaisu päästä työssä eteenpäin ja siten välttää jatkuva standardointityön sabotointi. Tosin ammattimaisen motoristin määritelmä aiheutti heti hieman keskustelua. Kaikkien motoristien puolestapuhujat Milward ja Lewis yrittivät heti paeta määritelmästä, vaikka kumpikin on saanut palkkaa moottoripyöräilystä.

Myöhemmin taksissa keskustellessani pj Meyerin kanssa tästä asiasta hän ihmetteli osallistumistani työryhmän työhön, koska olen motoristi. Hän kertoi Simon Milwardin jo vuosia takaperin sanoneen, että kaikki eurooppalaisen motoristit vastustavat ajovarusteiden suojausvaatimusten standardointia. Lienenkö minä sitten ainoa motoristi, joka myönnän haluavani ajaa tiettyjen vaatimusten mukaan testatuilla ajovarusteilla. Ja jos en ole ainoa, motoristien kannattaisi hieman ajatella, kenen antaa puhua puolestaan ja mitä.

Keskustelua standardiehdotuksista ja mahdollisesti niiden hyväksyminen

Tässä kohtaa minulle vähitellen valkeni, etten voi enää vaikuttaa standardien sisältöön juuri lainkaan. Pj Meyer sekä muu

työryhmä halusivat saada standardeja lausuntokierrokselle mahdollisimman pian, koska työ oli jo jatkunut ikuisuuden ja yksimielisyyden saavuttaminen näissä asioissa on ollut tuskallista. Niinpä kaikkiin perustavampaa laatua oleviin kysymyksiin tai kommentteihin yleensä todettiin, että tätä on melkein vuosi vielä aikaa korjata, koska lausuntokierros kestää puoli vuotta ja sekin alkaa vasta syksyllä.

Tässä vaiheessa Milward yritti kysyä, että voidaanko työtä jatkaa, koska standardin kohde on muuttunut ammattimaiseksi motoristiksi, eikä yhtään ammattilaista ole työryhmässä. Johon pj Meyerin tyyli vastaus oli, että heillähän on ollut jo kuusi vuotta aikaa tulla työhön mukaan. Onhan alunperinkin direktiivin mukainen suojavarusteiden tarkoitus ollut ammattimainen käyttö.

Moottoripyöräilijän suojapuku - Suojausvaatimukset mekaanisia riskejä vastaan

Osa 4: Iskuleikkauslujuuden testaus: Standardi perustuu euronormiin EN 142 ja oli siten helppo hyväksyä jo tunnettuuna menetelmänä.

Osa 3: Puhkaisulujuuden testaus: Hyväksyttiin sellaisenaan ilmeisesti tunnettuuna testimenetelmänä. Jäin itse ihmettelemään ko. testin tarpeellisuutta.

Osa 2: Iskuhankauslujuuden testaus: Tämä testi on aiheuttanut keskustelua ennenkin. Heti aluksi pj kuitenkin kertoi, että ajanpuute estää meitä enää muuttamasta parempaan ja yksinkertaisempaan testimenetelmään.

Nythän kyseessä on laite, jonka asialeen omistautunut englantilainen professori Woods on kehittänyt. Eikä vastaavaa

ole muualla, eli muilla ei ole tästä kokeuksia. Standardiehdotuksessa on kuvailtu kyseinen laite yksityiskohtaisesti sisältäen runsaasti mittauksen kannalta epäoleellisia asioita, jotka olisi mahdollista toteuttaa toisinkin. Mutta jos standardi hyväksytään, on tämä laite ainoa oikea mittausten suorittamiseen. Ja näin SATRA:n miehet varmistavat töiden riittämisen tulevaisuudessakin.

Mittausten menetelmän tekee mielestäni kyseenalaiseksi SATRA:n antamat tulokset erittäin hyvälaatuisille suomalaisille puvuille. Kun vaatimus suojainten kohdalla on tason 1 puvuille 4 ja tason 2 puvuille 7 sekuntia, SATRA saa mittauksissaan tulokseksi alle kaksi sekuntia. Tähän voi osaltaan vaikuttaa standardin omituinen vaatimus, että mittaus suoritetaan ilman iskusuojaimia. Sehän ei tunnu ollenkaan mielekkäältä esimerkiksi Rukan puvulle, jossa juuri suojaimet ovat hankausta kestävä. Sillä henkilökohtaisesti en halua epäillä Rukan puvun kulutuskestävyyttä liu'uttuani sillä 60 m asfalttia pitkin 120 km/h nopeudesta. Joten testimenetelmä ei liene todellista suojaavuutta mittaava vaan suosii kevyiden halpojen styroxisuojainten valmistajia. Sellaisethan sulavat pois pienimmästäkin hankauksesta.

Kokouksessa en ollut vielä täysin selvillä vaatimusten ja todellisuuden välisestä ristiriidasta, mutta yritin kuitenkin kyseillä vaatimusten mielekkyyttä. Varnsverry ja Peet vakuuttivat hyvälaatuisten kangaspukujen selviävän näistä testeistä. Kahdenkeskisessä keskustelussa konsultti Varnsverry rauhoitteli minua, että hän antaa neuvoja, kuinka testistä pääsee läpi. Minusta tämä kuulosti siltä, että hän haluaa päästä rahastamaan antamalla kikkoja, joilla pääsee kollegansa tekemistä mittauksista läpi. Eikä näillä kikoilla välttämättä

ole mitään tekemistä todellisen suojaavuuden kanssa.

Yleiset vaatimukset

Vaatimuksissa on määritelty kaksi suojaavuustasoa: 1 kevyille ja vähän liikkumista haittaaville (tekstiilipuvuille) ja 2 ammattimaisille raskaille (nahkapuvuille). Tästä jo paistaa tietty asenteellisuus siitä, että yhä suositummat tekstiilipuvut eivät voisi olla turvallisia. Siksi edellä kuvattujen testimenetelmien kanssa pitää olla kriittinen, jotta ne testaisivat todellista turvallisuutta eikä näennäistä, kuviteltua, turvallisuutta.

Standardissa on esitetty raja-arvot kuitumattomuudelle, iskunvaimennukselle, kulumiskestävyydelle, leikkauskestävyydelle, puhkaisulujuudelle, värin pysymiselle ja nahan pH:lle.

Lisäksi on pitkä lista istuvuuteen ja ergonomiaan liittyviä asioita, joissa testaajan tulee olla kokenut motoristi. Tämän pitäisi vakuuttaa ajamista haittaavia haarniskoja pelkäävät standardin tarpeellisuudesta. Toinen hyvä asia on puvun päällä pysymisen testaaminen. Tämä tarkoittaa, että hihat ja lahkeet eivät pääse liukumaan ylös ja kaksiosaisessa puvussa vatsa ja selkä eivät jää ilman suojaakin takinhelman noustessa. Näiden asioiden määrittelemineen on vain hankalaa ja tällaisenaan nämä testit mielestäni vaativat vielä parantelua. Esimerkiksi suojainten paikallaan pysymisen testaus aiheutti runsasta keskustelua. Siitä olemme TTKK:llakin keskustelleet. Standardiehdotuksen tämä osuus lienee kelvoton, vaikka paikallaan pysymisen varmistaminen onnettomuudessa olisi ensiarvoisen tärkeää.

Lopuksi tämäkin osa standardia päätettiin lähettää lausuntokierrokselle odottamaan parannusehdotuksia.

Vaatimukset ja testimenetelmät - Suojakäsineet, suojajalkineet, selkäsuojoin ja kivisuojoin

Mr. Peet oli parannellut standardiehdotusta edellisen kokouksen kommenttien perusteella ja muutokset käytiin nopeasti läpi. Siinä on vaatimuksia haittaamattomuudelle (värin pysyminen, nahan pH ja kromi sisältö), ergonomialle, koolle, suojaavuudelle, päällä pysymiselle, repeytymislujuudelle, saumojen lujuudelle, leikkauslujuudelle ja hankauslujuudelle. Lisäksi on valinnaisena ominaisuutena iskusuojaus. Ja jälleen kerran kaikki testataan vain kuivana ja huoneen lämpötilassa. Kun ihmettelin tätä ääneen, pj selitti, että näin päästään asiassa askel kerrallaan eteenpäin. Seuraava askel on ottaa todelliset ajo-olosuhteet huomioon, kuten kosteus ja muut sääolot. Mr. Peetin valmistelemaa saapasstandardia käytiin myös nopeasti läpi. Tämäkin päätettiin laittaa lausuntokierrokselle. Selkäsuojoin ja kivisuoja emme ehtineet lainkaan käsittelemään.

Muut esilletulevat asiat ja seuraava kokous

Ajanpuutteen vuoksi katsottiin muuta asiasta käsitellyksi... Seuraava kokous päätettiin pitää Lontoossa 19.-20. marraskuuta.

Teksti: Antti Korteso

Moottoripyöräilijöiden ajoasujen standardisointia käsittelevä seminaari TTKK:lla 1998-09-10

TTKK:n Koneensuunnittelun laitos oli kutsunut koolle moottoripyöräilijöiden ajoasujen valmistajia, käyttäjiä ja testaajia keskustelemaan valmisteilla olevista eurooppalaisista ajoasustandardeista. Läsnä oli 20 henkilöä. Tilaisuudessa selostettiin aluksi eurooppalaista standardisointia yleensä ja sen jälkeen käytiin läpi valmiin standardin EN 1621-1 ja ehdotusten sisällöt.

EN 1621-1 Moottoripyöräilijöiden suoja-asut mekaanista iskua vastaan - Osa 1: Törmäyssuojainten vaatimukset ja testausmenetelmät

Standardin suuri puute on, että iskusuojain testataan olosuhteissa 20 °C/ 65 % RH. Standardi on tarkoitus ottaa uusitavaksi pikaisesti, jolloin siihen lisättäisiin testaus kosteana. Kosteudella on erittäin suuri vaikutus joidenkin iskusuojainten suojauskykyyn. Nopea korjaus tilanteeseen voitaisiin saada, jos testauslaitosten vertikaaliryhmässä annettaisiin tulkintaohje, että suojat on testattava myös kosteina.

Koko puku "EN xxx"

Koko puvun standardiehdotuksessa on neljä osaa. Osassa I on puvun vaatimuk-

set ja muissa osissa testausmenetelmiä. Osat käytiin läpi takaperoisessa järjestyksessä, koska vaatimukseen ei voi ottaa kantaa ellei testausmenetelmiä tiedetä.

EN xxx - Osa 4 Iskuleikkauksen kestävyys- testausmenetelmä

Menetelmä vastaa lihanleikkaajien suojaesiliinalle kehitettyä menetelmää, jossa veitsi pudotetaan materiaalille ja katsotaan kuinka syväälle se uppoaa. Onko onnettomuustilastoissa perusteluita tälle testille? Ei ainakaan Suomessa. Muut ehdotetut testit antavat paremman kuvan siitä, mitä todellisissa olosuhteissa tapahtuu. Jos todellisuudessa törmää terävään esineeseen, syntyy ruhje ja viilto on sivuseikka. Tämä testi diskriminoi joitakin materiaaleja ja suosii selvästi nahkaa. Todettiin, että meidän mielestämme testi pitäisi jättää pois eikä vastaavaa vaatimusta asettaa puvuille.

EN xxx - Osa 3 Puhkaisulujuuden testausmenetelmä

Mitä lisätietoa tämä testi antaa puvun suojausominaisuuksista? Repeämiskuurmitus, joka on mukana vaatimuksissa, antaa tiedon materiaalin lujuudesta sekä nahan että tekstiilin osalta. Jos saumojen

lujuus halutaan tietää, olisi parempi testata saumalujuus esim. käsinestandardissa selostetulla tavalla. Läsnäolijat eivät pystyneet näkemään testausmenetelmän ja käytännön välillä mitään yhteyttä eivätkä onnettomuustilastotkaan tue sen tarpeellisuutta. Meidän mielestämme testiä ei tarvita.

EN xxx - Osa 2 Iskuhankauksen kestävyys- testausmenetelmä

Iskuhankauksen kestävyys tai ainakin hankauksen kestävyys on ajoasuille erittäin tärkeä ominaisuus. Se olisi testattava iskusuojaimen kanssa. Tässä testissä ei materiaalin alla kuitenkaan ole iskusuojainta. Testissä käytettävä laite on ilmeisesti olemassa vain SATRAlla ja vain laitteen kehittäjä ymmärtää sitä. Ongelmana on siis, että ei voida tehdä laboratoriodien välisiä testisarjoja eikä saada tietoa testin toistettavuudesta eikä tulosten luotettavuudesta. Toisena ongelmana tulee olemaan testin hinta, jos SATRAlla on siihen yksinoikeus. Joku hankaustesti kuitenkin välttämättä tarvitaan.

EN xxx - Osa 1 Moottoripyöräilijän suoja-asu - Takit, housut ja yksi- tai kaksiosaiset puvut. Vaatimukset

Puku on tarkoitettu vain ammattikäyttöön, vaatimukset eivät siis koske vapaaajan motoristeja. Tämä rajoitus hyväksytään, jos sillä voidaan edistää standardin hyväksytyksi tulemistä. On hyvä, että standardissa on eri tasoja erilaiseen käyttöön tuleville puvuille (kevyempi, ergonomisempi ja raskaampi "panssarimai-

nen" puku). Todettiin, että vaatimukseen ei voi ottaa kantaa, kun testausmenetelmät ovat auki ja osittain meille tuntemattomia. Hankaustesti on suurimpana ongelmana. Saksassa, Darmstadtissa on toisenlainen laite, mutta saksalaiset itse eivät enää esitä sitä standardiin. Voisiko ajatella kengänpohjien kulutukseen käytettävää testiä? Kuka ehdottaa? Standardin ergonomiatestit todettiin hyväksi, samoin vaateen päälläpysymistestit. Kuitenkin pitäisi testata myös iskusuojainten pysyminen paikoillaan.

Käsineet: Iskusuojauksen vaatimuksella ei ole mitään tekemistä käytännön tilanteen kanssa. Tärkeätä olisi saada standardiin kämmenpuolen hankauksenkesto sekä käyttökokeet. Tässäkin ehdotuksessa viitataan edellä selostettuihin epäkypsiin testausmenetelmiin. Onko tämäkään siis valmis lausunnonle?

Saappaat: Lisävaatimuksena oleva pohjan vedenkesto vaikuttaa tarpeettomalta, ei vastaa käytännön kustamista. Tässäkin viitataan epävalmiiseen hankaustestiin, muuten ehdotus lienee hyväksyttävissä?

Loppupäätelmä

Kaikki edellä selostetut ehdotukset käsitellään seuraavassa suojavaatekomitean TC 162 kokouksessa 1998-09-24/25. Siellä päätetään ehdotusten lähettämisestä lausunnonle. Tämä seminaari oli sitä mieltä, että ehdotukset eivät ole vielä kypsät lausunnonle. Se toteamus vietään Suomen mielipiteenä TC:lle. Jos ehdotukset enemmistö päätöksellä kuitenkin lähtevät lausunnonle, on meillä mahdollisuus ja velvollisuuskin lausunnossa huomauttaa kaikista todetuista epäkohdista.

CEN/TC 162 kokouksen tuloksia

Keskustelin ennen kokousta ja ennen WG 9 asioiden käsittelyä työryhmän puheenjohtaja Meyerin kanssa sekä TC:n sihteeri Quanten kanssa ajoasukysymyksestä. Ymmärsin, että ehdotukset ajetaan nyt väkisin lausunnolle, vaikka eivät täydellisiä olekaan. Asia ei ilmeisesti muutoin enää etene työryhmässä. On siis parempi saada jäsenmailta lausunnot, jotka sitten on pakko käsitellä työryhmässä ja ottaa huomioon. Mekin päädyimme soinnolliseen lähestymistapaan. En siis vastustanut ehdotusten lähettämistä lausunnolle, mutta ilmoitin selkeästi, että meillä tulee olemaan huomattavan paljon huomautuksia. Sain myös, että iskuhankauksen testausmenetelmä epäilyttää meitä, kun laitteita ei ole enempää eikä ole voitu tehdä laboratorioiden välisiä kokeita testien toistettavuudesta ja tulosten luotettavuudesta. Sain kuulla (kokouksen ulkopuolella), että laitteita on kaksi, molemmat Englannissa ja että se on helppo eikä edes kallis rakentaa itse. Meyerin mukaan laitteet tulevat lisäänty-

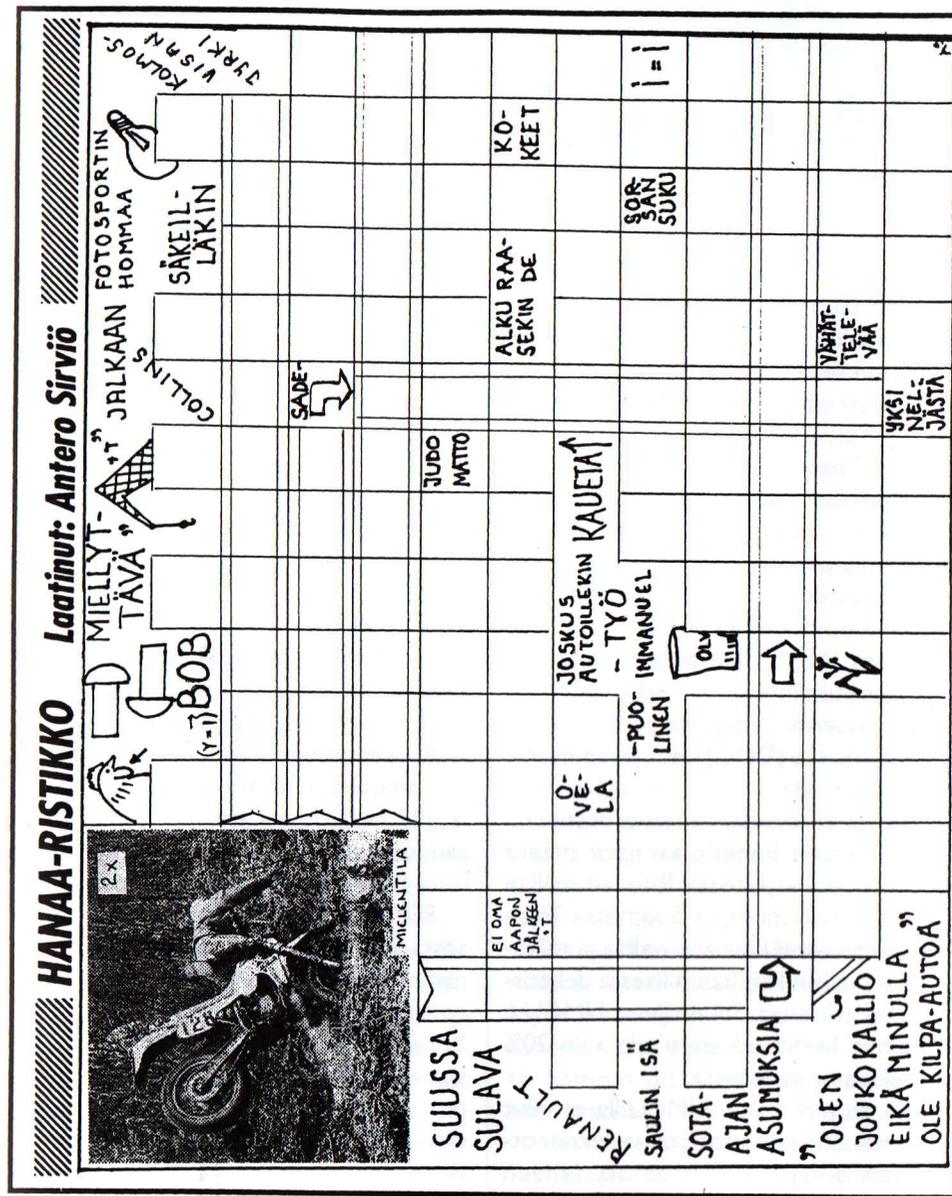
mään heti, kun testausmenetelmäehdotus etenee, mm. hänen laitoksensa tulee sellaisen hankkimaan.

Ehdotukset hyväksyttiin lähetettäväiksi lausunnolle äänin 8 puolesta, 1 vastaan (Hollanti, joka vastusti sanoja "vain ammattikäyttöön") ja 3 pidättyi äänestämästä (Suomi, Sveitsi ja Iso-Britannia).

FEMA oli kirjallisesti anonut saada nimetä kaksi edustajaa työryhmään. Pitkän ja kiivaan keskustelun jälkeen päätettiin, että saavat yhden edustajan, koska kyseessä on yksi järjestö. FIM sai jo edellisessä kokouksessa oikeuden nimetä edustajansa.

Toisena kokouspäivänä tulivat FIM:in (Turner) ja FEMA:n (Milward) edustajat selostamaan järjestöjensä toimintaa ja miksi ne haluavat liitännäisjäseniksi TC 162:een. Esittelyiden jälkeen Turner ja Milward saivat poistua ja TC jäi keskustelemaan asiasta. Päätöksestä äänestettiin tuloksella 1 puolesta (Italia/Meyer), 9 vastaan ja 2 pidättyi. Siis ei katsottu aiheelliseksi ottaa liitännäisjäseniksi järjestöjä, joilla ei ole intressiä kuin yhden työryhmän toiminnan seuraamiseen.

Teksti: Inkeri Pylvänäinen



NMR-kokous Aalborgissa 22.8.1998



Vuoden tauon jälkeen kutsuivat tanskalaiset pohjoismaiset sisarjärjestöt koolle. Tarkoituksena oli vaihtaa kuulumisia ja ideoita yhteiseen harrastukseemme liittyen. Joillekin se on tosin myös ammatti, sillä SMC:llä (Ruotsi) on seitsemän (kylä, seitsemän) päätoimista työntekijää ja jäseniäkin n. 50 000. Hyvä Ruotsi. Tarkoitetaan vain ja ainoastaan motoristien järjestäytymisastetta. Pyöriä Ruotsissa on muuten noin 135 000. Mortenkin saa Norjassa (NMCU) leipänsä moottoripyöräpolitiikoinnilla ja edustaa noin 14 000 jäsentä. Norjassa pyöriä on 72 000. Tanskassa (DMC) ovat jäsenmäärät Suomen tasolla.

Runsas absoluuttinen tai prosentuaalinen suorien henkilöjäsenten määrä edunvalvontajärjestössä Ruotsin malliin olisi tervetullutta myös Suomessa. Toisihan se valtavasti lisää arvovaltaa ja vaikutusmahdollisuuksia kansallisessa debattissa ja projekteissa. Suunnilleen NMCU:n kokoinen kerho edustaisi silti vain 20% suomalaismotoristeista.

No, se jupinoista. NMCU:lla ei ollut mainittavampaa tiedotettavaa lukuunottamatta onnettomuustilastoja. Niiden mukaan ovat onnettomuusmäärät nousseet tänä vuonna valtavasti. Syytä tutkitaan.

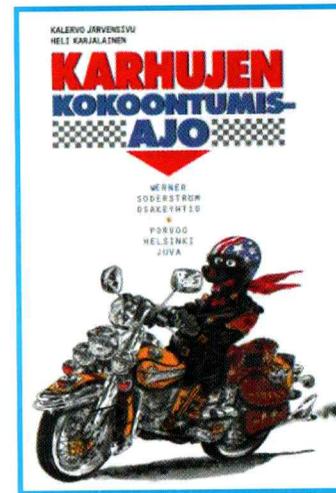
DMC:llä on mielenkiintoinen projekti meneillään. He tutkivat liukkaan bitumin korvaamista pitävämmällä aineella. Keskustelut asfalttifirmojen kanssa ovat jo käynnissä.

SMC on aina aktiivinen ja hyvin valmistautunut kerho, mutta varsinaisia uutisia ei tällä kertaa herunut. Hyviä ehdotuksia ja perusteltuja kommentteja tosin sitäkin enemmän.

Kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä Suomessa kaudella -97 herätti keskustelua. Vain kahdeksan kuolemantapausta oli kaikkien mielestä hämmästyttävän pieni määrä.

FEMA:n uuden työntekijän palkkaamisesta, ja hänen kansallisuudestaan käytiin myös keskustelua. Kaikkien yhteinen toive on, että hän olisi pohjoismaalainen. Yhteisten päämäärien ja olosuhteiden vuoksi kaikki olivat yksimielisiä myös pohjoismaisen yhteistyön tarpeellisuudesta. Morten lupasikin järjestää ensi vuoden kokouksen Mossissa, Norjassa.

Taneli Harmaala,
evp. NMR-vastaava

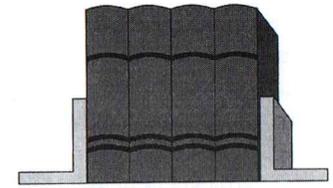


“Motoristikarhun maailmassa on tuskin mitään niin mukavaa kuin jokavuotinen kokoontumisajo: karhut ajavat moottoripyörillään joka puolelta maailmaa yhdessä sovittuun paikkaan tapaamaan vanhoja tuttuja karhuja ja tutusmaan uusiin.” Tämän lauseen allekirjoittaa varmasti moni meistä motoristi-ihmisistäkin!

Tämä lause on on tähän asti parhaasta lukemastani moottoripyöräkirjasta “Karhujen kokoontumisajo”. Lastenkirjojen parhaimmiston kuuluvan kirjan on kirjoittanut Heli Karjalainen ja piirtänyt Kalervo Järvensivu vuonna 1996.

Motoristiäitinä voin sanoa, että kirja on todella hyvä. Se on totuuden mukainen, opettava, siinä on hyvät, lennokkaat kuvat ja siinä on hyvä tarina.

Kirjan tarina kulkee kuta kuinkin näin: Päähenkilöinä ovat Reima Ruskeakarhu ja pikkuveljensä Riku. Reimalla on punainen sivuvaunu Ariel. Skootterilla ajava posteljooni tuo kutsun “Otsoralliin”,



Motoristin kirjahyllystä...

karhujen kokoontumisajoon Kuusamoon. Pikkuveljeä hieman mietityttää, josko hän on tarpeeksi iso muiden mielestä lähtemään mukaan ralliin. Tähän isovelji vastaa:” Totta kai. Ne on kuule reiluja kavereita kaikki!”. Kuulostanee tutulta!

Kutsun mukana tulee osanottajalista ralliin kutsutuista, joita tulee maailman joka kolkasta. Riku ja Reima ovat muuten Otsolan moottorikerhosta. Mark Mustakarhu tulee 1200-kuutioisella Harley-Davidsonilla, Sal Silmälasikarhu enduro-Hondalla, joku tulee Moto-Guzzilla ja joku muu taas perävaunullisella Gold-Wingillä. Laajasti on siis pyörät ja tyylit esitelty.

Riku ja Reima suunnittelevat tarkasti matkaa ottaen esille kartat ja kirjat. Myös moottoripyörä pitää huoltaa, ja samalla kuluu paljon karhunvatukkateetä. Samoin pitää huoltaa evästilanne, oleellinen osa mopomatkailua.

Viimein veljekset lähtevät matkaan “kypärä päässä ja turvallisiin ajovarusteisiin sonnustautuneina”. Otsoralliin kuuluu etappiajotehtävä, jossa kerätään paikkakuntien nimistä tavuja tehtävää

varten. Matkalla Reima ja Riku pysähtyivät nauttimaan eväitään. Syönnin lomas-
sa he morjestelevät ohiajajille motoris-
teille miettien mistä he ovat tulossa ja
millaisilla pyörillä. Määränpäähän on tien-
tenkin selvä. Kuinka ollakkaan, syönnin
jälkeen alkaa ramaista ja niinpä motoris-
tit huilaavat sivuvaunun varjossa ennen
matkan jatkumista. Jossain puskassa tien
varressa on poliisi tutkansa kanssa. Tut-
ka antaa pojille lukeman 79!

Sitten koittaa hetki jolloin sankarim-
me saapuvat rallipaikalle. Iloinen pu-
heensorina täyttää ilman, kun motoris-
tit vaihtavat kuulumisiaan. Rallissa on
myös yhteistä ohjelmaa, kuten esittely-
paraati ja palkintojen jako. Palkinnon voi
saada: pisimmän matkan ajanut, vanhin
osanottaja tai uusin tulokas.

Loppu ralli sujuukin meille kaikille
tutulla tavalla nuotiolla istuen, hurjaa

vauhtia ajaen ja mesimarjamehua juo-
den.

Olen lukenut tämän kirjan pojillem-
me monen monta kertaa. Joka kerta
mieleeni tulee mukava muisto Notskil-
ta, Kontiosta tai muusta moporetkestä.
Kohta 4-vuotias Oskarimme kysyy usein
kirjan luettuumme, että joko huomenna
on Nuotiopäivä.

Onneksi Hossi-kummi perheineen
toi Jalmarille viimeisellä käynnillään toi-
sen "karhujen kokoontumisajon". Nyt
meillä on sitten toinen kirja jokapäiväi-
seen käyttöön ja toinen arkistokappa-
leena, monestakin syystä.

Suosittelen tätä motoristihenkistä ja
hauskaa kirjaa, oletpa sitten lapsi, moto-
risti tai muuten vain lapsenmielinen!

**Hanna Kortesus,
motoristi ja kolmen lapsen äiti**

Talvi yllätti



Ripa

Ainakin minut: pyörän päälle satanut lumi
oli yhtä lohduton näky kuin aina ennen-
kin. Kankainen perälaukku oli jäässä. Kuu-
ma vesi auttoi avaamaan jäätyneen virta-
lukon, mutta ryyppyvaijeri ei sitten liik-
kunutkaan yhtään mitenkään. Oli pakko
ottaa peräkärri avuksi, sillä pyörän piti
olla määräpäivänä esillä näyttelyssä.

Harmi, olisi ollut kiva painaa pakkas-
kuivia isoja teitä vielä kerran. Aika kultaa
muistot, toissasyksynä oli sateen jälkeen
aamupakkanen, eikä työmatkalla tahto-
nut löytää vaihdetta, jolla ei olisi sutinut.
Nyt kun muistelen, niin olihan se kivaa,
mutta koko päivän oli myös koko krop-
pa jäykkänä jännittämisestä ja jalat kipee-
nä asvalttiin nojaamisesta.

Pakkanen tekee tiivisteille pahaa.
Outo juttu, sillä luulisi niissä olevan sa-
moja aineita kuin autonkin tiivisteissä. Sil-
ti vain parin pakkasyön jälkeen alkoivat
etuteleskoopit vuotaa kärrykyödin aika-
na. Myös bensahana, jonka sain tiiviiksi
vasta muutaman tiivisteiden putsauksen
ja vaihdon jälkeen pari vuotta sitten, oli
taas tiputellut ainetta. Senverran on pyö-

rän suunnittelijalla onneksi ollut viisaut-
ta, ettei bensahanan alla ole mitään kipi-
nälähteitä.

Mikähän siinä muuten on, että jos räh-
jäpyörän, vaikka vain piikkisen katuens-
kan, jättää pakkaseen ja lumeen, se ei
näytä ollenkaan ihmeelliseltä. Sen sijaan
katupyörä, vaikka kuinka nastarenkailla ja
kahvanlämpäreillä varustettuna, näyttää
hankisessa ympäristössä aina jotenkin
oudolta. Taitaa katsojan silmässä olla
muutakin kuin kauneus.

Tutkimusta

Tuolla hyllyssä on paksu kansio, johon
olen työntänyt kaikki vastaantulevat mie-
lenkiintoiset moottoripyöräilyä ja liiken-
neturvallisuutta koskevat artikkelit. Siis
ne joita en ole ehtinyt kunnolla lukea.
Olisikohan taas aika pitää seminaareja tai
muuta koulutusta kaikille joita asia kiin-
nostaa? Jos tunnet mielenkiintoa, ota yh-
teys koulutusvastaava Jarmo Jokilampeen,
yhteystiedot tuolla lehden alussa.

Teksti: Risto Kaivola

Jäsenkirjurin näppäimistöstä



Kulunut vuosi on ollut jokseenkin hidaskasvuista 69:n jäsenmäärän kannalta. Jäsen ovat huomanneet myös kaikki ne, jotka ovat epätoivoisesti yrittäneet kerhoomme liittyä. Pahoittelen omasta puolestani liittymisen vaikeutta ja kestoa. Nyt rekisteri alkaa olemaan jonkinlaisessa järjestyksessä ja suuri osa "uusista-vanhoista" jäsenistäkin on saanut liittymispaketin ja jopa ensimmäisen oman Motoristinsakin. Monet "uudet" jäsenet voivat kiittää liittymisensä onnistumisesta omaa sitkeyttään, koska osoitteita on hukunut "mappi ööhön", jonka sijaintia ei kukaan tunne. Valitettavasti minulla on sellainen tunne, että kyseisessä "mappi öössä" on vielä monen monituista yhteystietoa, joiden omistajat ovat joko unohtaneet yrittäneensä joskus liittyä kerhoomme tai sitten heiltä on loppunut sitkeys pitää kiinni oikeuksistaan. Jos siis tunnette jonkun, joka sopii edellisiin kuvauksiin, pyytäkää häntä ihmisessä ottamaan yhteyttä allekirjoittaneeseen, että hänelläkin on mahdollisuus osallistua kerhoomme laadukkaaseen toimintaan ja mahdollisuus saada mahtava lehtemme Motoristi. Yhteystietoni löytyvät mm. tämän lehden ensimmäisiltä sivuilta. Toivon, että voitte tulevaisuudessa olla tyytyväisiä jäsenrekisterin hoitamistapaani ja myös itse hoitajaan.

Seuraava asiani koskee osoitteenmuutoksia. Kun muutatte ja teette osoitteenmuutoksen, niin laittakaa korttiin **jäsennumeronne**. Se helpottaa ja nopeuttaa työtäni, ja epäselvyyksiä tulee vähemmän. Jos ette kuitenkaan jostain syystä tiedä jäsennumeroanne, niin ilmoittakaa edes vanha osoitteenne, että osoitteenmuutos menee varmasti oikealle henkilölle. Osoitteenmuutos onnistuu myös lähettämällä minulle sähköpostia. Sähköposti-osoitteeni löytyy myös lehden etusivuilta.

Tässöpä nämä tärkeimmät.

Raikasta talvea, toivottaa jäsenkirjurinne Henna

HUOM! HUOM! HUOM!

Tunnistaako joku miehen nimeltä Kyösti Kurronen? Kyösti liittyi jäseneksi 69:n 8.10.1998 internetin välityksellä ja maksoi jäsenmaksun 27.10.1998. Valitettavasti Kyöstiltä on jäänyt ilmoittautuessaan jostain syystä muut tiedot paitsi nimi ilmoittamatta. Jos siis tunnet Kyösti Kurrosen, pyydä häntä ilmoittamaan yhteystietonsa jäsenkirjurille, jotta hän saisi rahoilleen jotain vastinetta.

"Northern Comfort" eli niin sanottu iskunvaimentimen testiajo

Seuraavassa on kertomus siitä, kuinka todetaan vähän käytetyn monoiskunvaimentimen eheys, varmistetaan virheetön toimintakuntoisuus sekä lukuisten säätömahdollisuuksien vaikutus vaimennukseen. Testiajo on tarkoitettu 1-2:lle hengelle ja se tarjoillaan mielellään elokuun loppupuolella aamuvarhaisesta iltamyöhään. Silloin visiiri säilyy puhtaana pitempään ja yöt ovat kuitenkin vielä suhteellisen valoisia upeine auringonnousuineen.

Tarvikkeet ovat lueteltu seuraavassa: Moottoripyörä sivulaukkuineen Uudehko monovaimennin Kiintolenkkiavain Routaantunut sekä sopivan mittainen tieura Pari vuorokautta aikaa Tankkilaukku

Otetaan suhteellisen vähän ajettu, vuosimalliltaan jo vanhahko eurooppalainen moottoripyörä sivulaukkuineen autotallin uumenista ja asetetaan se tasaiselle pinnalle keskituen varaan. Irroitetaan oikeanpuolimmainen sivulaukku kä-

tevästi lukko avaten ja laukku kevyesti taaksepäin saattaen samalla kun sitä hieman nostetaan. Asetetaan laukku maahan ja otetaan iskunvaimentimen ylä- ja alapään sopiva lenkkiavain valmiiksi oikeaan käteen. Säädetään irroitettavan monoiskunvaimentimen jousen esijännitys mahdollisimman löysään asentoon, jonka jälkeen irroitetaan iskunvaimentimen alapuolinen kiinnityspultti. Takapyörän pudottua kevyesti alustalleen, irroitetaan vastaavasti vaimentimen yläpuolinen pultti. Tarkastellaan pyöritellen irroitettua alkuperäistä ja hieman jo kostunutta vaimenninta hetkisen samalla pohdiskellen ja erinäisiä syitä selvitellessä miksi vaihtotyö on lykkääntynyt näinkin pitkään.

Otetaan uudenveroinen vaimennin ja sovitellaan sille se oikea asento joko pystyyn tai täysin nurinpäin. Kiinnitetään vaimennin yläpäästään ja lopuksi alapäästään samalla kun takapyörää hieman kohotetaan esim. sopivalla lankulla. Kiristetään kiinnityspultit. Viedään lenkkiavain paikalleen sekä kiinnitetään sivulaukku takaisin paikoilleen.

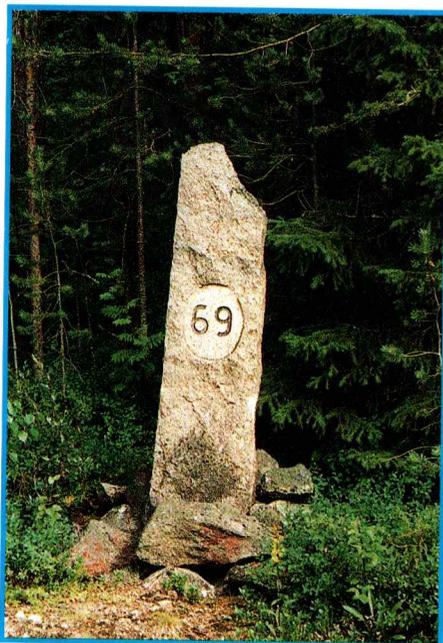
Aloitetaan sopivan koeajolenkin etsintä käyttäen hyväksi moneenkertaan tai-



teltujen, teipattujen ja osittain repeytyneiden, muste-, lyijy- ja tussikynämerkinnöin varustettujen pohjoisten alueiden karttalehtisten välittämää vanhentunutta tiestön tilannekuvaa. Valokuvakansioiden epälooginen selailu saattaa joissakin tapauksissa olla avuksi. Mikäli sopivaa ajolenkkiä ei kaikesta huolimatta tunnu ajatusvirtaan syntyvän, keskitytään sillä välin vain olennaiseen ja aloitetaan ns testiajovarustuksen pakkaaminen kate-, sivu-, tankki- sekä perälaukkuihin.

Testiajovarustukseen voidaan katsoa kuuluvan esim telttä, makuupussi, makuualusta, vaihtovaatealuskerta, sekä keittovälineitä, tosin mitkään edellä luetelluista eivät ole kuitenkaan aivan välttämättömiä. Välttämätöntä sen sijaan on hyvä ruoka sivulaukussa. Kuten ananaspitsa, arabialainen suklaakakku, kaksi omenaa, banaaneja sekä kaksi litraa omenatäysmehua.

Pakataan pyörä mahdollisilla tarvikkeilla ja tarkistetaan noin niin kuin tavan vuoksi öljypinnan taso ikkunasta edellise-



Mikäli aikaa on runsaasti ja maastosta on saatavissa sopivia materiaaleja, voidaan tauolla valmistaa esim kivistä sopivia kerhotoimintaan liittyviä puhde-esineitä.

nä iltana. Herätään seuraavana aamuna Tikkakoskella 04.15 tai viimeistään kuitenkin hieman ennen liikkeelle lähtöä. Aamutoimien jälkeen lähdetään matkaan klo 05.00. Välitön tankkaus Hirvaskaalla on suotava koska tankissa oleva bentsiini on valonkin mukaan jo vähissä.

Laitetaan jalat mukavasti jalkatapeille paikoilleen josta ne oikastaan Temmeksessä toista tankkausta ja puhelua varten. Jatketaan siitä sitten Oulun ohi n klo 08.30 ja sitten Kemin ohi, ohitustietä kaartuen Ylitornion Shellille jossa n klo 9.45 suoritetaan jälleen tankkaus sekä puhelu. Tällöin on suositeltavaa yhdistää pysähdykseen myös wc:ssä käynti, visiirin puhdistusta varten. Banaaninkin voi syödä ellei kovin kiireiseksi tunne itseään. Övertornean kohdalla pitää sitten olla tarkkana mikäli haluaa päästä joutuin Narviikkiin. Nimittäin heti kylänristeyk-

sestä erkanee kaksi tietä vasempaan, josta taasen erkanee heti ihan hyvännäköinen tieura oikealle. Mikäli aikaa on, voi tätä tieuraa jatkaa n 35 km Korpilombolon suuntaan, aina Myrholmeniin asti. Jossa voidaankin todeta napapiirin saavuttua, että olipas sittenkin väärä tie. No, tässä vaiheessa on mukava pitää ns iskarinsäätötauko, ja ajaa tien oikealla puolella olevalle Jomotusjärven ulkoilualueelle. Niimestä päätellen joku muukin on ilmeisesti ollut iskaritestiä suorittamassa ja ehkei iskari ole ollut ihan oikeassa säädössään. Tässä kohdin sitten pitsaa naamariin kun kellokin on jo lounasajan verran. Tauon jälkeen jatketaan sitten samaa tietä takaisin Övertornion risteykseen josta käännytäänkin nyt oikealle, eli sille oikealle, suunnitellulle tielle.

Tietä vähän matkaa ajettaessa päällyste poistuu tietyön johdosta kokonaan n

Kirjoittaja samassa paikassa kuin 11 vuotta sitten, kiloja tosin 30 vähemmän matkoille tiputelleena.



15 km ennen Överkalixia. Näin monoiskarin säätöjä voi alkaa kokeilemaan tarkemmin, lisää hyviä heittoa on luvassa ainakin tossa Gällivaaran ja Kiirunan välillä. Kiirunassa voi sitten taas tankata kun Norjan puolella menovesi on aina kalliimpaa koska ovat löytäneet sitä öljyäkin. Jatketaan Abiskon ohi Norjan rajalle. Meren tullessa näkösälle otetaan valokuva saksalaisturistin avustuksella samasta paikasta kuin 11 vuotta sitten. Tosin noin 30 kiloa köykäisempänä. Tällöinkin oli monoiskari alla mutta Showa- merkkisenä sitä ei silloin voinut säätää, (tarkemmin voit katsella Motoristi lehden keski-aukeamalta n:o 5 -88. Painoa todellakin oli tuolloin 30 kg enemmän kuin nykyisin). Rantatielle saavuttaessa lähdetään ajamaan oikealle Bjerkvikin suuntaan, sen onnettoman kylän jonka britit laivatykistön tulella aikoinaan maan tasalle polttivat. Mikäli halutaan löytää todella hieno leiripaikka telttailuun tms, niin ei kannata kääntyä vasemmalle Öyjordiin johtavalle tielle, joka muuttuukin nopeasti kaapeaksi hiekkatieksi. Siitä sitten hetkisen kulttua käännetään uudelleen vasemmalle mutkaista tietä niin kauas kunnes tulee jälleen risteys josta käännetään oikealle kohti niemen kärkeä. Tie jatkuu loivasti rantaan laskeutuen, mukaillen talojen pihoja sekä rapistuneita venevajoja, päättyen lopulta viimeisen talon piha- maalle. Eli kannattaa ajaa Öyjordin tienhaarasta edelleen Bjerkvikin suuntaan ja pitää suunniteltu marssitauko vanhalla tieuralla joka erään niemekkeen kohdalla poikkeaa nykyisestä valtatiestä merenrannan puolelle. Sieltä on erinomaista tähyillä merelle ja kauempaan rannalla näkyvään Bjerkvikin kylään.

Kun moottoripyörän pakoputki on jäähtynyt siinä määrin ettei se enää nak-

su, voidaankin telttä asetella pystyyn mikäli siihen on aihetta tai pakonomaista tarvetta. Tässä vaiheessa viimeistään on syytä nauttia omenatäysmehua sekä hieldelmä. Aloitetaan hiljaisuuden sekä taustalta erottuvien merilintujen ja ajoneuvo-liikenteen satunnaisten äänien kuuntelu. Kääntyillään makuuasennossa puolelta toiselle, epämääräisesti ja epäsäännöllisen väliajoin ja aloitetaan lopulta postikorttien kirjoittelu noin klo 01.00.

Otetaan valokuva mereltä ja ihastellaan nousevan auringon punoittamaa tai-vaanrantaa kunnes tehdään lopullinen päätös jatkaa matkaa välittömästi eteenpäin. Ajetaan vuononperälle Bjerkvikin Shellille ja tankataan tankki piripintaan. Käydään valelemassa naama wc:ssä jääkylmällä vedellä ja samalla huuhdotaan visiiri saippuoliuksella tehokkain kädenliikkein. Tarkistetaan että kello on kaksi ja toivotetaan ovella huoltamon kassalle pakollinen "ha det bra". Ajetaan samaa tieuraa takaisinpäin kotiin ja vältellään tarpeettomia pysähdyksiä, jollaisiksi kuitenkin ei lasketa hetkellisiä kuvaustaukoja nousevan auringon suuntaan.

Ihmetellään tieliikenteen vähyyttä sekä naureskellaan tienpenkalla istuvalle ke-
tunpojalle joka ilmeestä päätellen ei koskaan aikaisemmin ole nähnyt moottoripyörää. Tankataan jälleen samaisella Kiirunan Statoiilla ja jatketaan välittömästi ajoa aina Yllitornion Shellille, sille samaiselle mittarille josta 24 tuntia aikaisemminkin tankkaus suoritettiin.

Temmeksen lakkautetun Shell-huoltamon kohdalle tultaessa todetaan että "harlemin" mies on tienposkessa. Itsekkin aikoinaan apuasaaneena ja vieläpä samaisella huoltamolla, kurvataan takaisin se kilometrin verran ohi kuljettu matka ja ajetaan kaverin läheisyyteen parkkiin.

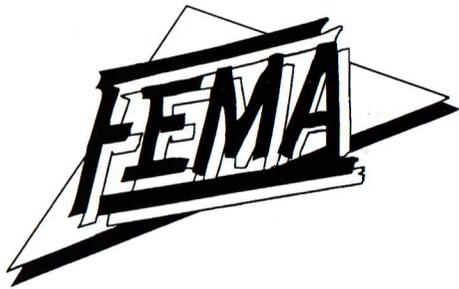
Kypärää ja korvatulppia riisuttaessa yritetään samanaikaisesti tulkita sitä runsasta ja ylistävää puhevirtaa joka tulvii "harlemin" miehen suupielistä ja todetaan että kaverihan lausuu enklantia norjalaisittain. Selittääpi hän että onpi vuosimallin -55 vaihdelaatikko enää yhdellä pultilla kiinni vuoden -48 mallisessa rungossa, jonka voimanlähteenä on vuoden -64 mallinen pitkäskuinen vee, eli on neljä pulttia karissut välille Alta bunkers - Temmes. Lausuu vielä sen siihen malliin jotta minun olisi tuota ollut ihmetteleminen. Vastaan hänelle jotta ite oon tulossa Narvikista josta aamulla lähdin liikkeelle kello 02.00 ja eilen aamulla tästä ajelin pohjoiseen. Ja kotiin menen nyt ja aion olla siellä klo 17.00 aikoihin. Olisittepa nähneet kaverin silmät. Säätö oli kuumemönen tapaus.

Juntusen pihalle parin kilometrin päähän peräkanaa päästyämme, aloitamme minulle jo tutuksi tulleen autotallin mutterilaatikoiden ja sälän "inventaarion". Löytyyhän niitä, pultteja meinaan vaikka ovatkin tuumasia. Sormet aivan rasvassa ja kyynärpäitä myöten jätän "bunkers" miehemme kiristelemään viimeisiä ja toi-

votan hänen elämälleen kaikkea hyvää jne. Terveisiä vaan Temmekseen parketti-
asentaja Juntuselle sekä hänen vanhempilleen. Tuleekin paremmin mieleeni oma reissuni vuodelta -91 tai -92 eli Dr big 800:n kuskeille tiedoksi jotta mikäli sattuu eturattaan piikit menee juuri Temmeksen kohdalla niin Temmeksen matkahuollossa pitäisi edelleen olla 1 kpl lunastamatta oleva sellainen (maksettu) jotta saapi noutaa mikäli vielä on. Se juttu taas olikin sitten ihan oma juttunsa josta sitten joskus tuonnempaan.

Mutta kaikkihan päättyy aikanaan, niin myös tämäkin testiajo sekä kertomus tästä. Sen verran näin lopuksi kuitenkin jotta kotiin tultaessa klo 17.00 todetaan testiajo tämänkertaiselta osaltaan päättyneeksi ja samalla tarkastellaan monoiskunvaimenninta hetkisen ja huomataan samalla että nythän jäi kuin jäikin, jousen esijännityksen säätömahdollisuuksien vaikutus paluuvaimennuksen jäykkyyteen sekä sen paluunopeuteen testaamatta täysin. Muuten yleisenä havaintona oli se että kyllä muuten pyörän ajo-ominaisuudet muuttui merkittävästi.

terveisin BA-686



FEMA-uutisia

(Federation of European Motorcyclists Associations)

Lyhyt historiikki uusille jäsenillemme: Euroopassa oli kaksi suurta motoristien etuja ajavaa järjestöä. Maltillisempi EMA, johon MP69:kin kuului, ja äänekkäämpi FEM, johon mm. Smoto kuului. Kaksinkertainen toimihenkilöstö ja kaksi samaa asiaa ajavaa järjestöä tuntui voimien ja rahan haaskaukselta, joten vuoden alussa FEM ja EMA yhdistyivät FEMA:ksi. Nyt Suomella on FEMA:ssa siis kaksi jäsenkerhoa: MP69 ja Smoto.

Uutena vastavalittuna ulkoministerinä minut lähetettiin FEMA:n kokoukseen Brysseliin 3.-4.10. valvomaan etujamme ja tuomaan paluupostissa FEMA:n terveisiä kerhollemme. Evästykseni sain viimeisimpien kokousten pöytäkirjoja ja joitain kommentteja hallitusaktiiveilta siitä, mikä on ollut linjanvetomme viimeisimpiin esillä olleisiin asioihin.

Paikanpäällä Brysselissä minua odotti pöytä, jonka ympärillä istui kaikenkarsivaisia ystäviämme. Kokouksen jälkeen olin todella hämmästynyt, miten niinkin erilaiset ihmiset siisteistä kravattimiehistä partaisiin harrikkamiehiin, vieläpä noin viidestätoista maasta, voivat keskustella (lähes) sivistyneesti tuntitolkulla pysyen jopa aikataulussa.

Kokouksessa käsiteltiin lukuisia asioita alkaen toimihenkilöiden uudelleenvalinnasta joidenkin lakien ja säädöksiin seurantapäätöksiin. Käsitelien tässä tarkemmin vain mielenkiintoisimmat ja ehkä enemmän meitä koskevat asiat.

1) Ajovarustestandardi
FEM on omien internet-sivujensa mukaan ollut ajovarustestandardissa enemmän tai vähemmän mukana sen alkuvaiheista asti. Jossain käänteessä va-

kuutusyhtiöt ja joidenkin maiden viranomaiset antoivat liian vahvoja signaaleja siitä, että standardista voisi seurata käyttöpakko. Niin FEM otti voimakkaan kielteisen kannan koko standardille tarkoituksenaan kaataa se. Tämä tavoite on ollut ehkä suurin kiistakapula MP69:n ja FEMA:n intresseissä MP69:n tultua osaksi FEMA:a vuoden alusta. MP69 on ymmärtänyt ajovarusteteollisuuden tarpeen saada standardi, jolla tietyt perusvaatimukset ajopuolista voitaisiin testata. Viime aikoina syöte standardiin on tullut lähinnä muulta vaateteollisuudelta, jolloin suuri osa kriteereistä on ollut moottoripyöräilyyn lähes sopimatonta. Vai mitä mieltä olette 'standardin mukaisista vedenpitävistä saappaista', jos testinä on vaelluskengille suositeltu kävelykoe muutaman sentin syvyisessä lätäkössä?

FEMA ei onnistunut keskeyttämään standardia, mutta sai standardin fokuksen ja nimen muuttumaan 'ammattikäyttöön tarkoitettujen' ajoajajien standardiksi. Näin pakon pelko rivimotoristilta häipyi, ja FEMA katsoi hoitaneensa tavoitteensa edes tyydyttävällä tavalla. Samalla myös MP69 vapautettiin syytöksistä, jotka koskivat joidenkin aktivistien toimia standardoinnin asiantuntijana. Tämä oli katsottu standardia edistäväksi, ja siis FEMA:n etujen vastaiseksi. Fokuksen muututtua asia haudattiin maton alle.

2) End of Life Vehicles -direktiivi
FEMA suosittelee jäsenien lobbauskäyntejä Euroopan parlamenttiin ja ympäristökomitean kokouksiin. ELV-direktiivillä pyritään määrittelemään käytöstä poistuneiden ajoneuvojen kierrätyksestä. Direktiivi tulisi moottoripyöräili-

jöille varsin kalliiksi, ja FEMA yhdessä mm. moottoripyörävalmistajien kanssa yrittää sulkea moottoripyörät direktiivien ulkopuolelle. Perusteena moottoripyöräriiden vähäinen määrä, ja harrastuksen luonteeseen kuuluva 'luontainen kierrätys', eli moottoripyöräriiden rakentelu ja korjailu pitää huolen, että jätevuoret pysyvät suhteellisen pieninä.

3) Dieselroiskedirektiivi
FEMA on tehnyt EU:lle aloitteen raskaan kaluston dieselroiskeiden tarkempaan valvontaan. Polttoainesäiliöiden ylitäyttö, huolimattomuus ja korkkien unohtelu aiheuttaa turhan usein jäänliukasta dieselroisketta tielle. Vaarallista etenkin motoristille. Tulevaisuudessa EU:ssa asiaan tultaneen kiinnittämään enemmän huomiota. Ranskassa on pantu vireille asiaa koskeva tarra-kampanja.

4) EU:n Transpotation Committeelle tehty esitykset
FEMA havaitsi, että EU:n Transportation Committee ei ollut onnistunut käyttämään kaikkia heille budjetoituja varoja, ja oli uhka, että budjettia leikat-taisiin seuraavana vuonna. FEMA teki-kin Transportation Committeelle kaksi aloitetta.

• Tienvarsien metallikaiteet lienevät turva autoilijalle, mutta vaara kuoretomalle motoristille. Voisiko kaiteita valmistaa muusta materiaalista tai päällystää joustavalla materiaalilla? Etenkin kaiteiden tolppaa päin liukuminen on erittäin vaarallista motoristille.
• Young Rider Of the Year 1999. Liikenneturvallisuutta, ajosilmää ja ajotaito-

ja korostava kilpailu alle 25-vuotiaille motoristeille. Loppukilpailuun Milanon moottoripyöränäyttelyyn pääsisi yksi mies- ja yksi naispuolinen edustaja kaikista EU-maista.

5) Moottorin numeron lisääminen rekisteriotteeseen Moottoripyörävarkauksia ja laittomuuksia voisi hillitä laittamalla ajoneuvon rekisteriotteeseen myös moottorin numero nykyisen rungon numeron lisäksi. Ongelmana moottorinvaihdon aiheuttamat muutosrekisteröintikulut. Kallista etenkin Saksassa. Asiaa tutkitaan.

Muuta

- Yksi uusi jäsen (Motorcycle Touring Club Denmark) hyväksyttiin, ja näimme mielenkiintoisia esitelmää ja demoja.

- Amsterdamin poliisi esitteli yhden miehen operoitavan melumittaussyksikön, jolla saadaan tarkka, kiistaton paperille printattu melumittaustulos moottoripyörästä.
- Triumphin tehtailta kävi edustaja kertomassa tulevaisuuden suuntaviivoista. Ongelmia ovat melu- ja saaste-määräykset. Uskomatonta mutta totta: Jo mekaanisten äänien osuus katamattomassa moottoripyörässä voi koitua kriittiseksi tulevaisuuden normien noudattamisessa.
- Italialaiset ovat kehittäneet motoristin Airbagin. Se on selkään tuleva 'reppu', jossa on kaksi hiilidioksidipatrulla täytettävää ilmatyynyä. Tuotteen prototyyppi oli ihasteltavana kokouksessa. Viritelmään voi tutustua vaikkapa internetissä: <http://www.motoairbag.com>

Tero Ahlqvist

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,- |

Soita ja tilaa!

69 SHOP

Asko Vesinen

Yläkaskentie 8 L 56, 00730 HELSINKI

p. 09 346 3303, työ 09 752 712

Hallitus kokoontui lauantaina 17.10.1998 Ruotsinpyhtäällä



Hallitus yhteiskuvassa. Takarivissä Kirsi Honkala, Raine Honkanen, Toni Korppi, Jarmo Jokilampi, Tero Ahlqvist ja Heikki Tervala. Eturivissä Henna Saarinen, Tony Lind, Anne Aaltonen ja Jussi Vanha-Aho. Mika Kopra ja Asko Vesinen puuttuvat kuvasta.

Kokouksen avaus ja järjestäytyminen

Kokouksen alkutoimet sujuivat nopeasti, ja koska kyseessä oli tämän hallituksen ensimmäinen kokous kaikki esittelivät itsensä. Paikalla oli koko uusi hallitus

lukuun ottamatta Mika Kopraa ja Asko Vesistä. Kikan tehtäväksi annettiin tehdä muutos yhdistysrekisteriin. Keskusteltiin hallituksen tavoitteista alkaneella kaudella. Niitä ovat mm. saada jäsenrekisteri toimivaksi ja Motoristi-lehti ilmestymään ajallaan ja kunnolla. Päätet-

tiin edelleen seuralla FEMA:n toimintaa.

Ilmoitusasiat

Tonyle oli tullut ilmoittautumislomake MP-näyttelyyn, annettiin Tonyn tehtäväksi hoitaa ilmoittautuminen. Anne oli sopinut Motoristin postituksesta Postlink Oy Tampostin kanssa.

Kassa-asiat

Raine kertoi, että rahaa on edelleen. Tilinpäätöstä ei ole vielä tehty, koska pankista ei ole saatu kaikkia tarvittavia tiliotteita.

Jäsenasiat

Henna kertoi, että jäsenrekisteri alkaa selvitä. Vuosikokouksen jälkeen on postitettu 146 jäsenpakettia. "Kateissa" olevia jäseniä saattaa kuitenkin vielä löytyä. Keskusteltiin perhejäsenyydestä ja sovittiin, että Toni keräilee koko perhejäsenyysasian valmiiksi ja esittelee sen seuraavassa hallituksen kokouksessa. Päätettiin uudistaa jäseneksiliittymislomake.

Kokoontumisajot

Vanha-Jussi kertoi tulevien kokoontumisien järjestäjätilanteesta. Akkarallin järjestäjät puuttuvat. Muille kokoontumisille on ainakin järjestäjäehdokkaita.

Kansainväliset asiat

Tero kertoi kuulumisia FEMA:n kokouksesta ja lupasi toimittaa yhteenvedon siitä. Sovittiin, että Toni toimittaa uusitun version FEMA -esitteestä Kikalle, joka hoitaa sen monistamisen.

Jäsenedut

Sovittiin, että kysellään parannuksia jäsenetuihin mm. bensa-ketjuilta, autokouluista, vakuutusyhtiöiltä, perheravintoista ja majoitusliikkeistä.

Motoristi-lehti

Anne kertoi lehden olevan painossa, josta se menee suoraan postitukseen. Tulvaisuudessa Anne haluaa lehteen tulevan materiaalin itselleen 5 viikkoa ennen lehden ilmestymispäivämäärää.

Kikka tekee jokaiseen Motoristiin kertomuksen hallituksen kokouksista. Perustetaan Motoristin toimituskunta, joka kokoontuu esim. netin välityksellä. Päätettiin hankkia uusi tietokone hallituksen käyttöön. Henna selvittää postin jällelähettämissopimuksen ja hoitaa sen ajan tasalle.

Koulutus

Jarmo järjestää keväällä Pirkkala-Nokia suunnalla Motoristi Survivalin.

Muut esille tulevat asiat

Kikka hoitaa joulukorttien hankinnan. Päätettiin hoitaa hallituksen jäsenten leimasimet ja käyntikortit ajan tasalle. Raine hankkii 10 kpl standareja.

Päätettiin kutsua koolle ylimääräinen vuosikokous MP-näyttelyn yhteyteen.

Seuraava kokous

Seuraava kokous pidetään 16.1.1999 klo 11.00 Alavudella.

Kiitos

Isännällemme Alf Ståhlbergille kestytyksistä.

XIII UUDENVUODENAJO 2.-3.1.1999

Paikka: Raitoo, Taljan Pekan mökki

Ajo-ohje: Forssasta 24 km Urjalaan suuntaan (tie nro 284), vasempaan (tienviitassa lukee Raitoo), ajoa 8 km, oikealle (Tiirintie), vielä 200 m ja olet perillä (kts oheinen kartta)

Ohjelma: tarinointia, saunomista, syömistä, ja ... "opintoretki" vajaan kilometrin päässä sijaitsevalle "tuotantolaitokselle"

Ota mukaan:

- makuupussi ja retkipatja (sisämajoitus)
- Sapuskaa (kootaan kaikki sapsukat yhteen ja sitten syödään...)
- Omat juotavat (talo tarjoaa kahvia, teetä, ja soppaa)

Hinta:

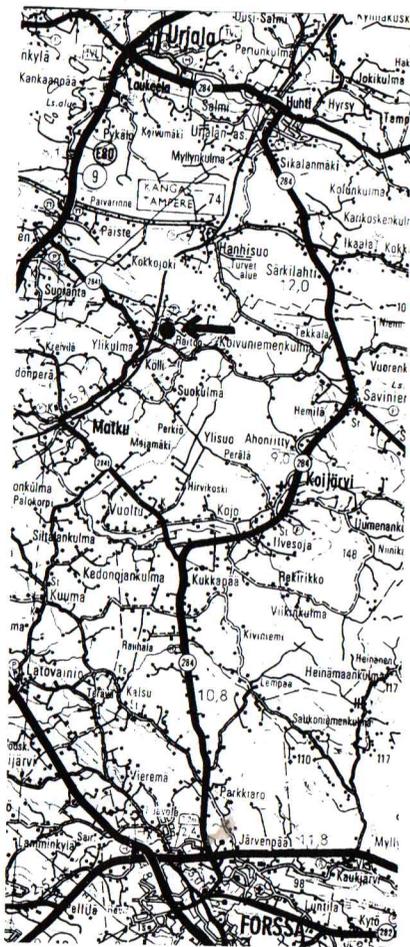
kulujen peittämiseksi kerätään 30 mk kolehti/naama

Ilmottautuminen:

mahdollisuuksien mukaan ilmottaudu 28.12.-98 mennessä Puh: 050-562 3103 / Kekku

Lisätietoja: Kekkulta tai paikan isännältä (Pekka Talja puh. 0400-816 276)

Huomioitavaa: TÄMÄ ON MOOTTORIPYÖRÄKOKOONTUMINEN!



Tribute to Hannu Hoskari

*As life's road unwinds before us
Some try their hardest to make it fun and good for all,
It is only when unexpected happens
That we stop, reflect and respect those that walk tall.*

*Hannu was one of those people
Courageously dealing with problems as only a true leader does.
We wish that we had known him better
But now, sadly, that shall not come pass.*

*We bid you farewell with heavy heart Hannu,
As we continue to fight for freedom for motorcyclists.
Your spirit now rides free in the sky,
But it is also with us, guiding us through the mists.*

Ride free

*Simon Milward
General Secretary FEMA*