

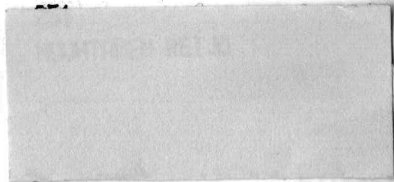


.F534

MP 69 ry

PL 69

00691 HELSINKI



M  
\*

## Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna Henna Saariselle
2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti Henna Saariselle
3. Tee ilmoituksesi kerhon kotisivuilla WWW:ssä
4. Muista mainita jäsennumerosi, sen saat vaikkapa tämän lehden osoiteleimasta nimesi yläpuolelta 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**

Havumetsänkatu 27 D 61  
33820 TAMPERE

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

Nro 4 • ELOKUU 2002

# MOTORISTI



# MP69 tapahtumat vuonna 2002

TAPAHTUMA	AIKA	JÄRJESTÄJÄ
Moottoripyöräsuunnistus	HUOM!! Muuttunut aika!! 31.08.-01.09.2002	Kokemäki Ari Uotila 040-5244909
Vuosikokous	15.09.2002	Hallitus
Sivuvaunujen syyskokoontuminen	27.-29.09.2002	Sysmän leirintäalue, Sysmä. Asko Pystynen 050-3528995 Mökin varaus leirintäalueelta. Sivuvaunuista kiinnostuneet soolopyöräilijät tervetulleita!
Enduropöräys	9-10/2002	Kangasala Jarmo Jokilampi 0400-636397
Pohjosen Pystymettä	20.-22.09.2002	20 v. Juhlapystis! Heinihaara Napapiirin Moottoripyöräilijät ry Mikko Laitila 0400-188429 Veikko Harjuniemi 0400-394162
Pystymettä	25.-27.10.2002	Joutseno Hannu Toiviainen 09-6933106, 0500-833366

# Motoristi

Nro 4 Elokuu 2002. 33. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.

Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.

Painopaikka: Tekstitaso Oy & Offset, Tampere 2002

Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen

Postitus: Postlink Oy Tampost

Ilmoitushinnat: koko sivu 168 €, 1/2 sivua 92 €

Kannen kuva: Hyppyystystä luonnon helmassa Kouvolan motocrossradalla. Kuvaaja Anssi Ylönen

## HALLITUS

### Puheenjohtaja

Tony Lind  
Korteniityntie 2  
33980 PIRKKALA  
Puh. t. (03) 368 1604  
Matka 0400 558 922  
E-mail: tony.lind@mp69.org

### Kassanhoitaja

Kirsi Lindfors  
Matti Tapion katu 1 A 2  
33720 TAMPERE  
Matka: 040 553 1401  
E-mail: kirsi.lindfors@mp69.org

### Koulutusvastaava

Jarmo Jokilampi  
Mäyrävuorentie 1  
36200 KANGASALA  
Puh. t. (03) 356 3770  
Matka 0400 636 397  
E-mail: jarmo.jokilampi@mp69.org

### Nuorisovastaava

Pertti Paajanen  
Menkalantie 3 A 10  
37120 NOKIA  
Matka 040 556 6884  
E-mail: pertti.paajanen@mp69.org

## MOOTTORIPYÖRÄ- KERHO 69 R.Y.

### Osoite:

PL 69, 00691 HELSINKI

### Jäsenmaksutili:

Merita Tampere-Hervanta 224318-12479

### Postisiirtotili:

800013-1427226

<http://www.mp69.org>  
mp69@mp69.org

### Varapuheenjohtaja

Minna Jokinen  
Aitoniitynkatu 3 D 38  
33580 TAMPERE  
Matka 0400 851 022  
E-mail: minna.jokinen@mp69.org

### Kerhoemäntä

Pirkko Herranen  
Tilanhoitajankaaari 7 A 2  
00710 HELSINKI  
Matka 040 503 0126  
E-mail: pirkko.herranen@mp69.org

### NMR-vastaava

Anne Aaltonen  
Hämeentie 77 A 9  
00550 HELSINKI  
Matka 050 368 4632  
E-mail: anne.aaltonen@mp69.org

### Jäsenkirjuri

Henna Saarinen  
Havumetsänkatu 27 D 61  
33820 TAMPERE  
Matka 040 501 4810  
E-mail: henna.saarinen@mp69.org

### Sihteeri

Marjaana Laine  
Vanajantie 13-15 C 12  
00510 HELSINKI  
Matka 050 592 0388  
E-mail: marjaana.laine@mp69.org

### Päätoimittaja

Veijo Anäkäinen  
Nikinväylä 9 D 16  
33580 TAMPERE  
Puh: 040 709 2703  
Email: veijo.anakainen@mp69.org

### Aluetoimintavastaava

Mikko Heikkinen  
Pikkupiiankatu 1 B 16  
33580 TAMPERE  
Matka 040 503 2232  
E-mail: mikko.heikkinen@mp69.org

### Kerhotavarakauppias

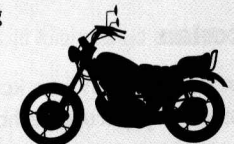
Asko Vesinen  
Kivalterintie 22 A 12  
00640 HELSINKI  
Puh. k (09) 757 1621  
Puh. t. (09) 7527 1902  
Fax t. (09) 7527 1327  
E-mail: asko.vesinen@mp69.org

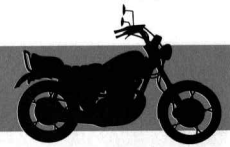
### www-vastaava

Jukka Lindfors  
Matti Tapion katu 1 A 2  
33720 Tampere  
Matka 050 588 3122  
E-mail: jukka.lindfors@mp69.org

### Toimihenkilö

Reija Helminen  
Luhtaankatu 12 G 40  
33560 Tampere  
Puh: 040 760 6969  
E-mail: reija.helminen@mp69.org





## PJ:n viimeiset ajatukset

Niin se on taas yksi kausi takana rakkaan kerhomme historiassa ja minulla puheenjohtajana. Kerhollemme se ei toivottavasti ole viimeinen, mutta minulle kylläkin. Aion luovuttaa puheenjohtajan nuijan seuraavalle.

Haluaisinkin näin aluksi kiittää kerhomme hallitusta ja toimihenkilöitä aktiivisuudesta ja siitä suuresta tuesta jota olen näinä kolmena kautena saanut.

Kiitos myös aktiivisille jäsenille, jotka palautteillaan ovat antaneet meille vinkkejä ja ohjeita siitä mitä ja miten kerhon tulisi toimia.

Haluaisinkin tässä viimeisessä kirjoituksessani herätellä jäsenistöämme miettimään, mitä kaikkea he haluaisivat tältä yhdeltä Suomen vanhimmalta ja suurimmalta MP-kerholta.

### Historiaa

Silloin vuonna 1969 kun kourallinen aktiivisia motoristeja perusti kerhomme, olivat olosuhteet ja harrastus muutenkin aivan eri mit-

tasuhteissa kuin tänä päivänä.

Kuitenkin perustajien ajatuksissa oli että näin saataisiin harrastajia ympäri Suomen kokoontumaan yhteen ja yhdistämään harrastajia. Kerhon tehtävähän on kirjattu jopa sääntöihin. Vapaasti lainattuna jotenkin näin: ”Kerhon tehtävänä on luoda suhteita viranomaisiin ja tuoda julkisuuteen positiivista kuvaa motoristeista. Kerho järjestää kokoontumisajaja ja kerhoiltoja jäsenilleen, missä on mahdollisuus tavata samasta harrastuksesta kiinnostuneita. Kerho järjestää jäsenilleen, resurssien puitteissa, teknistä ja ajokoulutusta. Kerhon toimittama jäsenlehti taas on yksi oleellinen väline tiedottamisessa ja yhteydenpidossa jäsenistön kesken”.

Näin siis silloin joskus yli 30 v. sitten.

### Tämä hetki

Kerhomme on paisunut niin jäsenten määrän kuin toimintojen osalta jo niin suureksi että joitakin toimintoja olemme vapaaeh-

toistyövoiman puutteessa joutuneet ulkoistamaankin. Lähinnä lehteen liittyviä toimintoja. Nämä ulkoistukset ovat vain edesauttaneet lehden toimittamisen ja jakelun onnistumista.

Lehti ilmestyy kuudesti ja on varsin mallikas kerholehti. Monelle jäsenelle tärkein asia, jota kerholta odottaa...

Monet mahtavat kokoontumisajat, yksinkertaisena Sivuvaunuyhdistyksen mukaantulo ja kokoontumiset, ovat laajentaneet kävijä- ja harrastajakuntaa kerhossamme ja tapahtumissamme.

Kokoontumisajajien suhteen olemme – **KAIKKIEN MOTORISTIEN KERHO** – riippumatta pyörän merkistä ja mallista, sukupuolesta, uskonnosta, iästä jne.

Kaikki motoristit ovat olleet ja ovat tervetulleita jäseniksi ja tapahtumiimme.

Koulutustakin olemme järjestäneet vuosittain niin jäsenillemme kuin ei-jäsenille. Olemme siis tarjonneet meille kaikille tärkeää ajokoulutusta todennäköisesti laajemmin kuin mikään muu organisaatio Suomessa.

Feman kautta kerhomme on vaikuttamassa jopa euroopan laajuisesti moottori- ja pyöräilyn kehitykseen.

Kerhomme on siis itsenäinen, vaikutusvaltainen, aktiivinen ja arvostettu MP-kerho niin Suomessa kuin ulkomailla.

### Tulevaisuus

Millainen on kerhomme tulevaisuus? Mihin suuntaan pitäisi kerhoamme kehittää/johtaa?

Pitäisikö kerholehtemme tavoite olla suu-

rin MP-lehti moniväripainatuksin ja satoine sivuineen maassamme? Vai onko julkaisumme tarkoitus palvella jäsenistöme tarpeita?

Pitäisikö meidän keskittyä järjestämään suurempia kokoontumisajaja suuremmille joukoille? Pitäisikö meidän eriyttää osallistujia ja rajata pääsy esim. pyörän merkin suhteen? Mielestäni ei. Tarjoammehan nytkin jokaiselle jotakin, vai mitä?

Onko kerhomme päätehtävä tulevaisuudessa olla suurin ja kaunein koulutusorganisaatio? Onko meillä varaa edes laskea sen varaan, että koulutusta haluavia motoristeja on jatkossa yhä enemmän, esim. 10 v. kuluttua?

Onko tulevaisuus itsenäisenä **MP-kerhona turvattu/haluttu?**

Luulisin ainakin monien pitkäaikaisten jäsenten ”kääntyvän haudassaan” mikäli kerhomme tulevaisuus olisi olla jonkun muun organisaation alaisena ja hallinnassa. Tätä tuskin perustajatkaan aikanaan toivoivat.

Historiaa emme voi muuttaa – nykyisyydessä elämme – tulevaisuuteen voimme vaikuttaa.

Jäsenet voivat vaikuttaa mm. hallituksen kokoonpanoon ja pj:n valintaan ja tätä kautta suuresti myös kerhomme tulevaisuuteen. Olkaa siis sankoin joukoin vaikuttamassa vuosikokouksessa syyskuussa.

*Siihen asti hauskoja kilometrejä toivottaa*

Kohta ex-pj.

**Tony**



## **Pää- toimittajan terveiset**

Kulumassa on virallisesti kesän viimeinen kuukausi ja kohta voimme summata mitä kaikkea olemme kesäkauden aikana kokeneet. Lehden sivuilla on vain pieni osa siitä kaikesta harrastukseemme liittyvästä kohinasta, joka liittyy kesäisiin tapahtumiin ja yleensä moottoripyöräilyyn. Tulkaahan vuosikokoukseen sankoin joukoin, niin yritän perustaa siellä toimituskunnan.

Näin saisimme muodostettua koko Suomen kattavan verkoston artikkeleiden haalimiseksi.

► **Seuraavan lehden  
aineistopäivä on 10.9.**

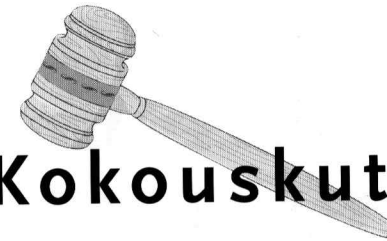
**Veijo Änäkäinen**

## **Muistorahasto**

*Kontiorallissa menehtyneen haapajärveläisen Ari Selkäsen muistoksi, vaimon ja kahden lapsen tukemiseksi on avattu tili, jonne voimme tallettaa sopivan summan rahaa hiljentyen hetkeksi kunnioittamaan poismennyttä motoristiveljeämme.*

*Tili on "Raaska Päivi ja lapset avustustili" 122235-30485.*

*Kiitokset kaikille muistaneille.*



## **Kokouskutsu**

### **Moottoripyöräkerho 69 r.y:n säntömääräinen vuosikokous**

pidetään Jaalassa Aurantolan Kestikartanossa,  
Aurantolantie 525, sunnuntaina 15.9.2002  
kello 13.00 alkaen.

Kello 14.30 tarjotaan kokousväelle ruokaa.

Paikalla on mahdollista yöpyä.

Voit tutustua kokouspaikkaan nettiosoitteessa  
<http://www.aurantola.fi>.

Ennakkoilmoittautuminen on suotavaa,  
jotta kartanon väki voi varata ruokaa riittävästi.

Ilmoittautumiset ja majoitusvaraukset  
(05) 386 164 tai [sharp@aurantola.fi](mailto:sharp@aurantola.fi).

Tervetuloa viettämään kokouspainotteista  
kokoontumisajoa jo lauantaina.





# -kokous Göteborgissa 18.5.2002

Tällä kertaa kokous oli lähellä, Göteborgissa. Joten kerrankin pääsin kokoukseen pyörällä. Itse kokouksessa oli runsaasti muitakin osallistujia kuin viralliset kokousedustajat. Kaksikin saksalaisporukkaa oli tekemässä Itämeren kierrosta, ja yhdistivät FEMA-kokouksen siihen. Lisäksi SMC:ltä (isäntä) oli runsaasti edustajia paikalla ja SMOTO:lta kaikkiaan neljä edustajaa.

Jälleen kerran normaalien hallinnollisten asioiden (kulut yms.) lisäksi listalla oli joukko varsinaisia poliittisia asioita.

FEMAn jäsenmaksu ja käytettävissä olevat äänet

Ensimmäisenä varsinaisena kokousasiana oli jäsenmaksujen ja äänten perusteiden muuttaminen. Aiheesta oli jo keskusteltu edellisessä kokouksessa, jolloin kaikki jäsenorganisaatiot olivat ilmaisseet alustavan mielipiteensä. Suurin muutos nykyiseen systeemiin on jäsenmaksujen leikkureiden nostaminen, sekä myös jäsenmaksujen yleinen korotus. Myös 69:n FEMA-jäsenmaksu tulee nousemaan noin 17%. Nousu on suurempi organisaatioille, joilla ei ole suoria henkilöjäseniä, vaan jäseninä on kerhoja, kuten esimerkiksi SMOTO. Näille organisaatioille jäsenmaksun kasvu on merkittävä. Samoin myös kaikkein suurempien organisaatioiden jäsenmaksu nousee, koska leikkuria on nos-

tettu. Esimerkiksi SMC:n jäsenmaksu nousee huomattavan paljon.

Biker Union Saksasta halusi pitää äänten jakautumisen nykyisenlaisena, koska se heidän mielestään on oikeudenmukaisempi myös pienten organisaatioiden välillä. Uusi järjestelmä on kuitenkin yhä 'pienten puolella' siinä mielessä, että viisi suurinta organisaatioita ei pysty ilman muutaman pienemmän organisaation tukea ylittämään 2/3 enemmistöä. Uusi jäsenmaksu- ja äänten jakautumismenettely hyväksyttiin ylivoimaisella äänten enemmistöllä.

## Liikennepoliitiikka valkoinen kirja

Antonio teki yhteenvedon EU:n liikennepoliitiikan valkoisen kirjan valmistelusta. Alunperin ei koko raportissa mainittu moottoripyöriä, tai muita motorisoituja kaksipyöräisiä lainkaan (PTV, power two wheelers).

Alunperin valkoisen kirjan piti keskittyä kaupunkialueiden (Urban transport) ja halki Euroopan (trans-Europe) liikenteisiin. Tämänhetkessä versiossa jätetään kaupunkialueiden liikenne paikallisille viranomaisille. Moottoripyörät mainitaan kahdessa eri asiayhteydessä, melu ja onnettomuudet.

Julkisessa kuulemisessa FEMAlla ei ollut puheoikeutta, mutta ETSC (turvallisuusjärjestö) mainitsi onnettomuuksien pienentämisen olevan vaikeata.

Tämänvuotisessa MEP-ajelussa painotetaan, että moottoripyöräily ei ole vain urheilua, vaan se on myös osa jokapäiväistä liikennettä.

## DRL (ajovalojen käyttöpakko)

Komissiossa on päädytty ns. framework direktiiviin (Pederstian Protection Agreement). FEMA on yrittänyt saada DRL paikallisen lainsäädännön alaisuuteen. Ja tämä näyttää toteutuvan, ministerineuvosto ehdottaa, että DRL ei kuuluisi harmonisoinnin pariin. Toisaalta YK:n tasolla ovat samat valtiot ottamassa ko. säännöksiä pakottavina käyttöön!

Samassa yhteydessä keskusteltiin hardwired valoista. Todettiin että kysymyksessä ei ole poliittinen asia, vaan ennemminkin kuluttajan oikeus valita pyörä, jossa on valokatkaisin. Asiaan palataan varmasti syksyllä.

## Päästörajat

Ministerineuvosta ja parlamentti ovat päässeet sopuun, ja päätös tehdään toukokuun lopulla. Valmistaja voi valita käyttäkö hän euro3:ssa (käyttöön vuonna 2006) myöhemmin valmistuvaa WMTC -testiä (world motorcycle test cycle) vai MECTC + EUDC -testiä (pyörille sovitte autojen päästötesti). Vaaditaan myös päästörajajen kestävyyttä, eli päästöjen on oltava rajojen sisällä myös 35 000 km jälkeen. Siitä ja sen toteuttamistavasta ei ole vielä tarkempaa tietoa. Osapuolet (MS, FEMA, ACEM, FIM) ovat sopineet tapaavansa säännöllisesti heinäkuusta vuoden loppuun asti tämän kysymyksen puitteissa.

## EU/USA Terästullit

Vastavetona USAn terästulleille EU päätti laittaa jokin aika sitten USAn terästuotteille lisätullin. FEMA jäsenorganisaatioineen on lähestynyt vrkamiehiä vaatien, että tullin ei tulisi koska USAssa valmistettuja moottoripyöriä (pääasiassa H-D). Kuluttajan kannalta tulli olisi korottanut pyörien ja varaosien hintoja. Lisäksi oli pelättävissä että USA korottaisi eurooppa-pyörien tulleja vastaavasti ja se ei olisi ollut hyväksi eurooppalaiselle teollisuudelle. Lobbaus onnistui ja komissio poisti mpt listalta.

## Globaali harmonisaatio

YK:n globaaliin harmonisaatioon liittyvissä kokouksissa on keskusteltu yleisellä tasolla älykkäistä liikennejärjestelmistä (ITS) ja erityisesti ajoneuvojen nopeuteen vaikuttavista järjestelmistä (ISA). FEMA on onnistuneesti painottanut, että moottoripyöriä ei tulisi koskea mitkään muut säännökset kuin yhteiset testausmenetelmät (päästö- ja jarrutestit). FEMA on myös esitellyt parin vuoden takaista tutkimustaan läikkyvien dieseltankkien vaaroista.

## Peruskoulutus

FEMAssa on keskusteltu peruskoulutukseen keskittyvästä erillisistä projektis (Initial Rider Training). Komissio on näyttänyt projektille alustavasti vihreää valoa. On kuitenkin esitetty kysymys, onko ko. asiassa mitään tekemistä Riders Rights -asioiden kanssa? Eli tulisiko FEMAn pannaostaa tämänkaltaiseen projektiin lainkaan.

Todettiin kuitenkin kyseessä olevan niin tärkeän asian, että FEMAn tulisi olla mukana sen kehittämisessä. Projektin tar-

koituksena on tutkia koulutuksen nykytilannetta eri maissa, määrittellä hyvän koulutuksen sisällöt ja menetelmät sekä tehdä asiaan liittyviä suosituksia.

Ajokoulutuksen kehittäminen on MP69:lle perinteisesti tärkeää, ja tämä projekti tulee olemaan meille varmaan läheinen. Meillä myös varmasti on tässä asiassa paljon annettavaa FEMA:lle.

### **Moottoripyörien peräkärret Espanjassa**

Espanjassa ei ole sallittua olla peräkärriä mp:ssä. Komission mukaan tämä on vapaan liikkumisen vastaista. Espanjan mukaan kysymyksessä on turvallisuusasia. FEMA hankkii tietoja peräkärriä vaikutuksesta vakuutukseen eri maissa. Jos vakuutusyhtiöt eivät pidä peräkärriä riskitekijänä, ja sen perusteella peri lisämaksua, ei kyseessä varmaankaan ole riski!

### **Ajokorttidirektiivi**

BMF (British Motorcycle Association) eh-

dotti, että FEMA painostaisi jarrutuksen + väistön poistamista ajokorttidirektiivistä. Jäsenorganisaatioiden mielipiteet menevät ristiin ko. asiassa, joten FEMA:n ei ole helppoa ottaa minkäänlaista kantaa asiaan. Lopulta kävi ilmi, että kukaan ei ollut täysin varma siitä, mitä direktiivissä tarkalleen ottaen sanotaan, joten emme suorittaneet edes äänestystä asiasta. Kun ei kerran tarkkaan tiedetty, mistä pitäisi äänestää!

### **PR**

MEP-ajelun järjestäminen on hyvässä vauhdissa. Se järjestetään Strassbourgissa 3. heinäkuuta. Ikävä kyllä ajeluun piti ilmoittautua jo kesäkuun alussa, joten tämän lehden ilmestyessä ei siihen enää pääse.

Belgiassa järjestetään taas syksyllä (20.-22.9.) FEMA-festivaali. Luvassa on hieno kokoontumisajo merenrannalla. Lisätietoja allekirjoittaneelta.

## **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**

## **Moottoripyörä-**

## **MPS 2002:**

# **suunnistusviikonloppu**

### **Nyt kuudennen kerran...**

## **31.8. - 1.9.2002 Kokemäki**



Kaikille moottoripyöräilyn harrastajille avoin MP-suunnistusreiteillä maustettu kokoontuminen.

Tarjolla 25 € hintaan:

- kaksi mps-reittiä
- mökkimajoitus omin liinavaatein (ainakin nopeimmille ilmoittautujille...)
- kenttälounas lauantaina ja aamupalaa sunnuntaina

Ilmoittautumiset

23.8. mennessä:

p. 040-5244909

p. 02-5468365

[ari.uotila@nic.fi](mailto:ari.uotila@nic.fi)

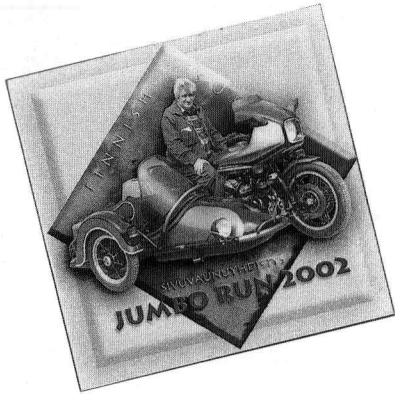
Lisätietoa:

[www.nic.fi/~auotila/mps.htm](http://www.nic.fi/~auotila/mps.htm)



# **MPS 2002**

**69**

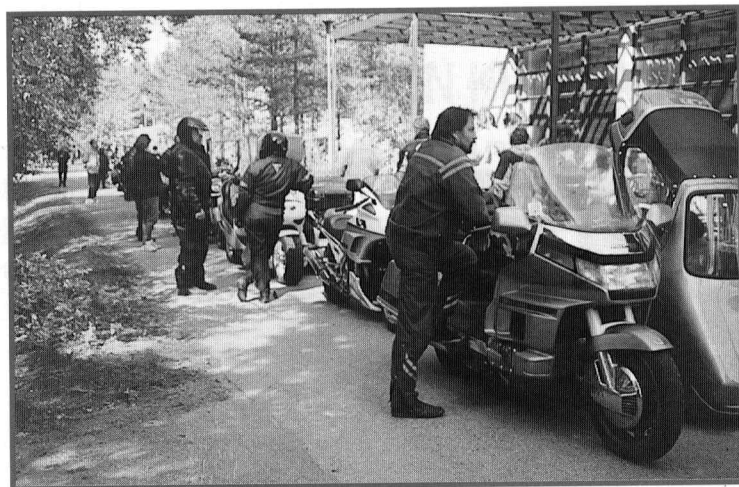


# JUMBO RUN

Jumbo Run 24.-26.5.2002, Killinmäki, Kirkkonummi. Minkälainen kokoontuminen se mahtaa olla. Mitähän se oikein pitää sisällään? Vammaisten ajeluttamista sivuvaunupyöriillä. Kuuleman mukaan saanut alkunsa Brittein saarilta jo vuonna -61. Sieltä levinnyt useampaan maahan. Suomeen se rantautui v.85 Ahvenanmaalle. Vammaisia minun vaunussa anteeksi meidän (vaimon ja lasten huomautus) sotkemassa "kallista" yhdistelmää...ei ikinä. Mutta mielenkiinto herää. Ei kun tavat kyytiin ja menoksi. Ajelen pikku tei-

tä kohti Kirkkonummea. Paljon rauhallisempaa kuin isoilla teillä. Ainoa moka tulee kehä 3:n ajoitus. Parhaaseen ruuhka-aikaan, mutta perille kuitenkin. Telttä pysäytyn ja odottelemaan lauantaiaamua, jolloin ajelutettavat saapuvat.

Ensimmäiset ajelutettavat saapuvat klo 10.00. Lastaaminen käy kuten satamassa eli sukkelaan. Kirkkonummen ympäristö on todella upeaa ja poliisi ystävällistä. Minkä saimme todeta, kun kaikki eivät mahtuneet liikennevaloissa samalle viireälle. Eka lenkki oli n. 30 km. Sen jälkeen

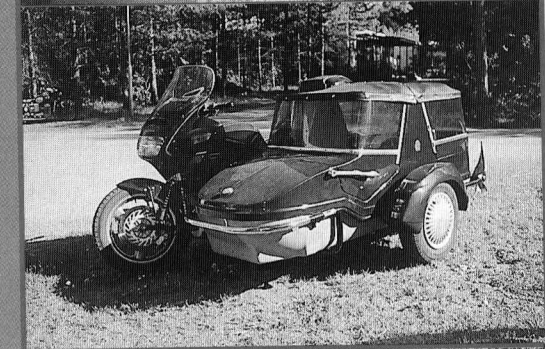


Esa Ylönen odottelee kyytiläistä.

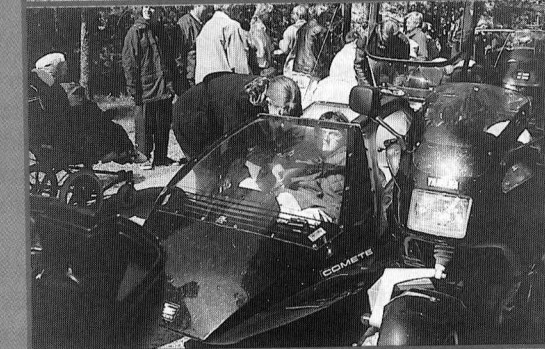
Lähtöä odotellessa.



BO Carlssonin Pan European/Watsonian Oxford tilavaunu 4- hengelle.



Valmiina lähtöön.



Tää on kivaa....





**Paikalliset  
Dansut.**

**Lähdetään jo...**



lyhensimme hieman lenkkiä sillä ajelu-tettavia oli likemmäs 100 henkilöä ja vaunuja oli paikalla 17 kappaletta. Moni vaunusta oli kaksi paikkaisia, joten hoitaja ja hoidokki mahtui samaan vaunuun. Syönnin jälkeen homma jatkui. Omaisille oli järjestetty arpajaisia ja bändi soitti lavalla hittibiisejä. Hommaa pääteltiin joskus puolen neljän pintaan. Kilometrejä kertyi puolentoista sadan paikkeille, joten ympäristöön ehti tutustua hyvin.

Hoidokit olivat odottaneet tapahtumaa innolla. Jo pitkin kevättä oli keskusteltu moottoripyöristä järjestetty valokuva näyttely ja jälleen odotettu. Perjantai iltana heitä kävi jo meidän juttusilla, kun olimme majoittuneet pihapiiriin.

Jumbosta jäi todella hyvä mieli. Voi antaa jotain ainutlaatuista vammaisille ja oppii itsekin ymmärtämään heitä, että he ovat tärkeä osa meitä.

Lauantai-ilta ja osa yötä meni saunoessa ja turistessa grillikatoksessa, joten sunnuntai aamuna pirteänä ylös, syönti, teltan purku ja kotimatkalle.

Jos homma kolahti kohdalle niin ensi keväänä jälleen tapaamme Jumbon merkeissä Hyvinkään ympäristössä. Tapaamisiin.

*PS. Kiitos kirje Killinmäeltä:*

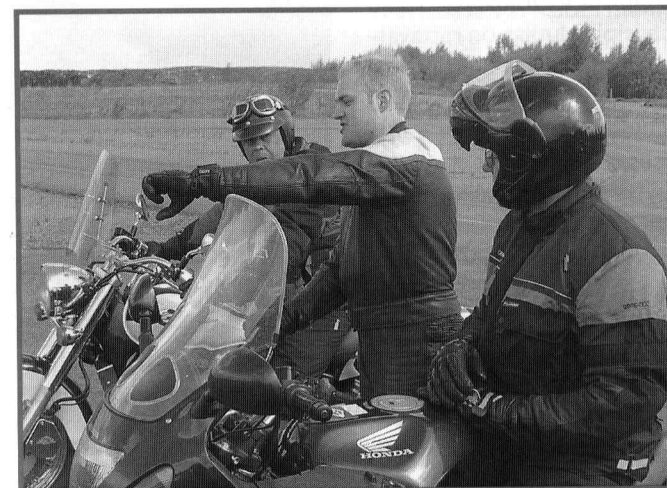
*Hyvät motoristit. Me Hiidenkiveläiset olemme teille ikuisesti kiitolliset siitä, että järjestitte meille mukavan päivän. Odotimme sitä jännityksellä toiset vähän pelkäsivät, mutta kun tulitte kaikki olivat innoissaan. Ensin minua pelotti, mutta sitten lähdin ajelulle ja se oli mukavaa. Niin sanovat kaikki jotka siellä olivat. Kiitämme kaikkia seitsemätoista ajajaa.*

**Sydämellisesti Vappu**

*Tämä oli yhden vanhustenostaston asukkaana kirje.*

◆ Teksti ja kuvat: Veijo Änäkäinen

# Motoristi Survival 2002



**Keskustelua hallintalaitteille yltämisestä tiukkaa käännöstä tehtäessä.**

Moottoripyöräharrastuksen jatkuva nousukausi heijastuu vilkkaana kysyntänä myös kursseja kohtaan. Vaikka tänä vuonna järjestettiin kolme Survival-kurssia, niin kaikki halukkaat eivät silti pääseet mukaan. Moottoripyörän kanssa selviytymisessä auttaavaa koulutusta sai vain noin 150 onnekasta. Ennen kursseja kouluttajiemme puhelimet ovat pirisseet lähes taukoamatta. Seuraavalle kaudelle onkin suunnitteilla internetlomake ilmoittautumista varten, jotta myös kouluttajat saisivat viettää rauhassa vapaa-aikaansa. Onhan kyseessä kuitenkin harrastus eikä se saisi missään vaiheessa tuntua pakonomaiselta työtä. Sama koskee kaikkia muitakin kerhon luotto-tehtäviä.

Talvikaudella kouluttajat tapaavat säännöllisesti toisiaan ja kehittävät kurssien sisältöä paremmaksi kesän kurseilta saamansa palautteen perusteella. Itse osallistuin MP69:n kurssille ensimmäisen kerran keuhkolla 1997. Silloin kurssin majoittuminen ja teoriaosat olivat Sammalniemessä Juupajoella ja ajoharjoittelu Kuorevedellä lentokentän huoltotiellä. Hyvästä ajoharjoittelusta kävi myös siirtymätaipeleet sorateita pitkin.

Tämän viiden vuoden aikana on kurssi kehittynyt ja sisällön painopistettä on siirretty luennoilla istumisesta enemmän käytännön harjoitteluun. Lisäksi kurssilaiset on pyritty jakamaan ajokokemuksen ja moottoripyörän tyyppin mukaan ryhmiin,

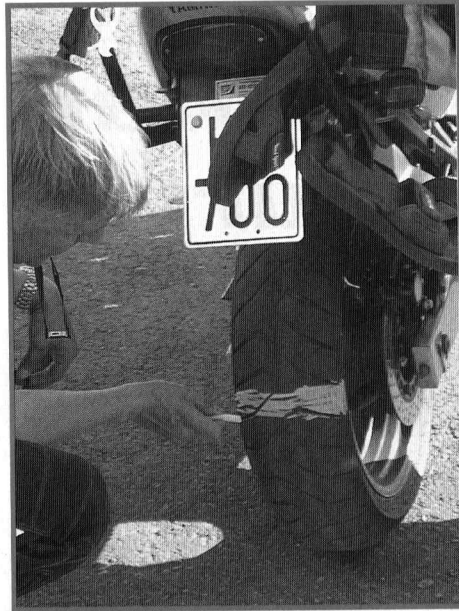


jotta harjoitukset eivät olisi liian helppoja eivätkä toisaalta liian vaikeitakaan vaan sopivia kunkin motoristin kehityksen kannalta.

Ryhmissä tapahtuvaan koulutukseen kuuluu aina enemmän tai vähemmän oman suoritusvuoron odottamista. Jokaiselle ei riitä omaa henkilökohtaista kouluttajaa. Odottamista ei voida kokonaan eliminoida. Jos harjoittelutilaa on riittävästi, niin odotusajaksi voisi mahdollisesti keksiä jotain omaehtoista harjoittelua tai keskustelua muiden ryhmäläisten kanssa. Kouluttamisesta kiinnostuneet voivatkin ottaa yhteyttä MP69:n hallitukseen, niin saadaan rinkiä kasvatettua. Usean kerran Survival-kurssille osallistumisen luontevana jatkeena olisikin tuo kouluttajaksi kasvaminen, sillä opettamalla muita ja kurseille valmistautuminen opettaa paljon myös itse opettajaa. Ehkä juuri siksi peruskoulun tai lukion opettajatkin osaavat opettamansa asiat hyvin, koska he joutuvat kerta toisensa jälkeen kertaamaan muille kertomansa asiat.

Kurssipaikka on nyttemmin siirretty lähemmäksi suurempia asutuskeskuksia. Tampereen poliisiopisto tarjoaa hyvät tilat teoriatunneille kuten myös ajoharjoitteleuunkin. Aikaa ei enää suotta tuhraannu siirtymiin. Itse kylläkin kaipaen iltojen koontumisajotunnelmaa yhteisen nuotion ääressä. Kaupungin houkutukset oluthanoineen ovat nyt liian lähellä hajottaen kurssiporukan tehokkaasti. Olisiko mahdollista siirtää kurssit jonkin moottoriradan läheisyyteen? Ehkä ei, sillä kesäviikonloppuisin radoilla ajetaan kilpailuja tai siellä voi olla muuta toimintaa. Jotain voitaisiin kuitenkin keksiä porukan koossa pitämiseksi ja jättää pubeissa valvominen vähemmälle.

Uusmotoristien joukossa on myös heitä, jotka ovat joskus 20-30 vuotta sitten



**Liidun avulla havainnollistettiin kosketuspinnan käyttöä kaarreaajossa.**

**”Tässä on hyvä mutkatie”. Yhteinen karttahuuhde kahvittelun lomassa.**



ajaneet mopolla ja ovat nyt ostaneet ison moottoripyörän. Tiistaisin on Pyynikinmäellä nähtävissä se tosiasia, että monelle olisi pyörän hallintaa parantava kurssi tarpeen. Yllättävän moni roikottaa jalkojaan moottoripyörän sivuilla ruuhkassa tornille pyrkiessään, kun oikea paikka jaloille olisi siellä tapeilla. Hitaasti ajaessa nopeutta pitää hillitä takajarrulla eikä taspainoa tehokkaasti horjuttavalla etujarrulla.

Mitä siellä kurseilla sitten opetetaan? Siellä opetellaan käytännössä ihan tavantomaisessa moottoripyörällä ajamisessa tarvittavia taitoja ja niksejä. Siellä ei opeteta nopeaan rata-ajoon liittyviä temppeja vaan keinoja välttää vaarallisiin tilanteisiin joutumisen. Jos kuitenkin käy niin onnettomasti, että ennakoivasta ajotavasta huolimatta joutuu kiperään tilanteeseen, on kurssilla opituilla taidoilla mahdollisuus selviytyä yllättävästä tilanteesta. Hyvä motoristi ei joudu sellaisiin tilanteisiin, joista taitava voi vielä selviytyä. Kurssilla opittuja keinoja täytyy kuitenkin harjoitella omaehtoisesti lisää joko yksin tai kavereiden kanssa ryhmässä, sillä vasta riittävä harjoittelu tekee mestarin.

Kurssin alussa käytiin ryhmässä läpi motoristeille kohtalokkaita onnettomuuksia. Niistä kukin haki sellaisia teki-joitä, jotka hän tunnisti myös itselleen riskkeiksi. Taidon ja sitä kautta myös nopeuksien nousemisen vuoksi löysin itse ni eri onnettomuustyypeistä verrattuna viisi vuotta sitten tutuiksi tuntuneisiin tilanteisiin. Tällä hetkellä yritän mentaalisesti opettaa itseäni motoristiksi, joka ei provosoidu muista tiellä kulkijoista ja

heidän tekemisistään. Toisaalta olen myös suuntaamassa harrastustani entistä pienemmille teille, missä liikennemäärätkin ovat pääväyliä pienemmät.

Kun teoriaosasta päästiin, niin siirryimme poliisiopiston ajoradalle ryhmittäin harjoittelemaan pyörän hallintaa hidasa-ajon, jarrutusten, pujottelun ja väistöjen merkeissä. Parhaiten menneiden vuosien kursseilta mieleeni on jäänyt ihka ensimmäinen yritykseni ajaa moottoripyörällä mahdollisimman hitaasti - siinä kuitenkin onnistumatta. Moottori sammui, mutta



**Älkää tehkö tätä kotona. Hepe esittelee erilaisia ajoasentoja.**

sain sen nopeasti sähköstartilla heräämään uudelleen henkiin. Kytkimen tai takajarrun käyttämisestä nopeuden hallintaan minulla ei ollut aavistustakaan. Tapeilla jalat kuitenkin taisivat olla.

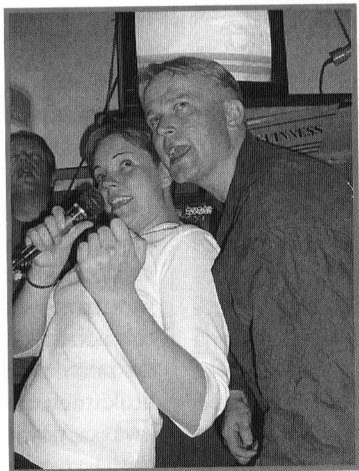
Kuinka moni on yrittänyt pysäyttää moottoripyöränsä 120 km/h nopeudesta tehokkaasti. Tehojarrutus 40 km/h nopeudesta on todella vaikea, ellei sitä ole etukäteen harjoitellut. Yllättäen eteen tulevassa tilanteessa etupyörä lukkiutuu herkästi, jos jarrukahvasta nykäistään lii-

an nopeasti. Yhdessä hieman kääntyneen ohjaustangon kanssa lukkiutunut etupyörä kaataa moottoripyörän nopeasti. Kouluttajan tarkkaillessa suoritusta jarrutukset aloitetaan ensin alhaisesta nopeudesta. Kun oikea jarrutustekniikka on löytynyt, voidaan nopeutta nostaa ilman, että ensimmäisenä pelkona on etupyörän lukkiutuminen ja moottoripyörän kaatuminen. Ihan viimeisillä senteillä etupyörä saakin mennä lukkoon, mikä ei enää ennätä pyörää kaatamaan.

Tiellä tapahtuvaa U-käännöstä harjoiteltiin ns. tallinajossa. Tennisallojen puolitikkaista oli rakennettu eri levyisiä tallin pohjapinta-alaa muistuttavia suorakulmioita. Jos onnistui ajamaan ympyrää kauden metrin "tallissa" ohjaus topparissa, onnistuu vastaavia taitoja vaativa käännös maantielläkin.

Oman harjoittelun lisäksi saimme seurata mitä kaikkea moottoripyörällä pystyykään tekemään yksin ja kaksin Hepen esittäessään ystävättärensä kanssa taitoajoa. Niitäkään temppeja ei osaa kukaan suorilta suorittaa, vaan siihen tarvitaan päättäväistä harjoittelua ja hyvää fyysistä kuntoa. Myös me tavalliset motoristit voimme nauttia ajamisesta enemmän, jos hyväkuntoisina jaksamme paremmin.

Ensimmäistä kertaa kurssille osallistuva Elin Dahlqvist koki kurssin tarpeelliseksi harrastuksen alussa. Hän harjoitti jopa pyörän rahtamista junassa Tampereelle, mutta rohkaisi itsensä ajamaan kurssi-paikkakunnalle pienem-



**Jarmo, Minna ja KooHoo** karaoken pauloissa "Moottoripyörä on moottoripyörä...".

piä teitä pitkin ja yöpymällä välillä. Rekat ja henkilöautot ovat pelottavia tekijöitä ensikilometrejä ajavalle haparoivalle motoristille. Niinhän ne pienet lapsetkin ovat ensiaskelillaan horjuvia kunnes kävelmisestä tulee riittävän harjoituksen kautta vakaata. Elin oli pienen suunnistusvirheen vuoksi löytänyt ralliautojen pehmittämän soratien ja saanut jopa vettä niskaansa. Molemmat sellaisia elementtejä, joihin motoristi törmää ennemmin tai myöhemmin ja joista huolimatta on osattava ajaa luontevan turvallisesti.

Elinan mielestä kurssilla opetettiin oikeita asioita eikä esimerkiksi pujotteltu vain pujottelun vuoksi. Pujottelurata oli tehty vaihtelevaksi sen sijaan, että se olisi ollut suorassa linjassa olevien keilojen jono. Eihän ne autot tai muutkaan esteet tiellä aivan suorassa linjassa ole.

Kurssin maantiesuuden yhteydessä kurvailimme kahville Vehoniemen automuseoon. Uusmotoristien harhakäsityksistä soralla ajoa kohtaan kuvaa hyvin yhden kouluttajamme kuulemat sanat "Ai, voiko soratiellä jarruttaakin?". No toki ja jopa molemmilla jarruilla. Etujarru on edelleen tehokkain riippumatta siitä ajetaanko soralla vai asvaltilla. Tarkkuutta ja jatkuvaa pinnan tarkkailua soratiellä ajaminen vaatii, mutta ei siellä asfaltillaakaan

pidä tuodittautua riittävään pitoon. Tielle voi olla valunut mitä tahansa pinnan liukastavaa ainetta. Yksi motorististävänä Kouvolan seudulta oli tänä suvena kiihdyttäessään kaatunut soratielle tarkoitettuun suolaliuokseen, joka oli säiliöautosta valunut asvaltelle risteykseen tehden siitä petollisen liukkaan.

Lauantain ja sunnuntain kestävän kurssimuotoisen "kokoontumisajon" päätöskahvien yhteydessä jaettiin kurssilaisille todistukset. Pöydällä oli lista, johon nimensä kirjottamalla saattoi varata paikan seuraavan kesän kurssille. Tiedustellessani syitä tulla kurssille kerta toisensa jälkeen minulle kerrottiin, että kurssi on sisältöään hyvä kokoontumisajo ja sille on hyvä tulla harjoittelemaan uuden pyörän käyttäytymistä. Myös ajoa kyytiläisen kanssa

on syytä harjoitella. Jotain kurssin suosta kertoo se, että Sami Partanen ajoi nykyisestä asuinpaikastaan Kölnistä Tampereelle pelkästään osallistuakseen Motoristi-Survivaliin. Moottoripyörämatkailuun liittyviä lisäkokenemuksia hän sai vetohihnan katketessa Buelistaan. Juuri sitä ennen oli keskusteltu, että ei ne hihnat yleensä katkeile. Olisiko soratieosuudella hihnan ja hihnapyörän väliin hypännyt kivi?

Marja Kallio totesi kurssitodistusta hakiessaan, että näiden kahden päivän jälkeen hän vasta havahtui ymmärtämään kuinka paljon erilaisia tiedostamattomia vaaroja hänen matkallaan kurssille oli ollutkaan. Kurssi voi olla halpa henkivakuutus ainakin se on hyvä tapa aloittaa ajo-kaus.



## Kutsu ilta-ajelulle 26.8.

Seija Uotila kutsuu 69:n motoristit ilta-ajelulle maanantaina 26.8. Pukkilaan. Tarjoan kahvit ja pientä purtavaa. Paikka on sama kuin viime vuonna Porvoontie 195. Ajo-ohje: Mäntsälä E tietä nr. 55 itään. Pukkilan rist. tielle 162 n. 13 km. Askolan rist. opaste tielle 1635 n. 2 km. Mökkiä vastapäätä iso ruma lato. Porvoo-Monninkylä suunnasta tietä 1635, hiidenkirnujen ohi Askola-Pukkila rajalta n. 2 km. Tervetuloa! Puhelin 040-8654503.

Seija Uotila

# Ensimmäinen Survival

Eka kurssi jätti todella paljon ajattelemista, mutta jätti myös sen tunteen, että ehkä olen varmempi kuski. Se jos mikä laitto ajattelemaan. Jos kerran olen varmempi ja jopa ehkä myös hieman taitavampi kuski kurssin jälkeen niin millaisia riskejä silloin tietoisesti otan? Joten vaikka ajotaitoa tulee lisää se ei silti vähennä onnettomuus-riskiä. Vaikka osaat käyttää vastaohjausta jyrkässä mutkassa silti siinä saattaa olla irtosoraa. Vaikka sitä luottaakin itseensä enemmän ei tarvitse silti olla tyhmä. Pitää muistaa etteivät tiet ole turvallisemmaksi muuttuneet viikonlopussa jonka vietän Survivalilla.

Joten jäin miettimään.... Olenko nyt turvallisempi liikenteessäliikkuja kuin ennen. Olenhan kuitenkin riskiryhmää pelkästään jo ikäni/ajokokemuksen ja myös kulkuneuvoni takia, toisaalta jos olen löytänyt nämä asiat itsestäni ja kiinnittänyt niihin huomiota, kaiken muun lisäksi, niin silloinhan olen oppinut jotakin.

Harjoittelun merkitystä korostettiin jo kurssilla, joten päätin iskostaa homman ihan selkäyttimeen saakka, sillä sitä ei ihan viikonlopussa kuitenkaan pysty tekemään. Kuten edellisessä motoristissa Ripa kertoo että pyörä on ollut "hieman" rikki

niin olen onnellinen että se ei sentään hajonnut väistössä. Takaiskari petti ja oli lähellä ettei allekirjoittanutta keräilty asfaltista kilon paloina, mutta olen silti oppinut jo hieman väistämään. Pyörän vioista voisinkin kyllä kirjoittaa oman jutun joten jätetään se siihen.

No Survival itsessään oli kyllä positiivinen kokemus, vaikka se mitä siellä opin ei ehkä kaikki niin kivaa ollutkaan. Tajusin, niinkuin paidan kuvassakin että olen todellisessa viidakossa, missä vilisee välinpitämättömiä autoilijoita, jalankulkijoita ja muuta kevyttä liikennettä. Aina ei voi voittaa, mutta voi yrittää. Jos muut eivät ole taitavia liikenteessäliikkuja niin voihan sitä itse yrittää. Turvallisuudesta en tiedä, mutta olen ainakin valppaampi liikenteessä nyt kuin ennen. Pelottaa.

Mutta. Missä olivat ne muut kevarikuskit jotka kuuluvat kaikkein kokemattomimpaan ryhmään. Jäin kaipaamaan edes paria ikäistäni kuskiä ehkä seuran tai edes sen takia että jollakulla muullakin olisi pienempi pyörä kun 500-1100 kuutioinen tehohirmu..

**Eetu Kaivola**

◆ Teksti Aki Kuusisto ◆ Kuvat Pertti "Potsi" Saarenheimo

## K-18 14.-16.6.2002 Juupajoella

Tämän kesän piikkiralli sattui hiukan hankalaan ajankohtaan, sillä viikonlopulle oli osunut muitakin tapahtumia, suurimpana väen verottajana Provinssirock Seinäjoella. Onneksi aitojakin motoristeja löytyi vielä ja porukkaa oli taasen kasassa "sopivasti", eli tunnelma oli korkealla koko viikonlopun ajan.

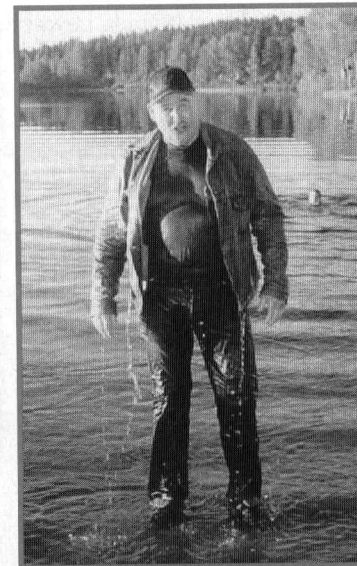
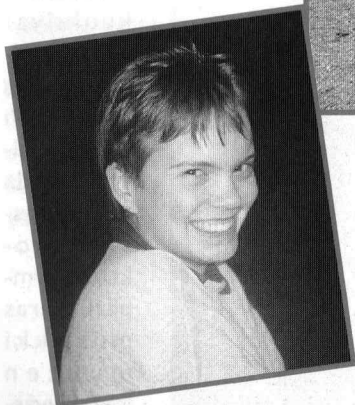
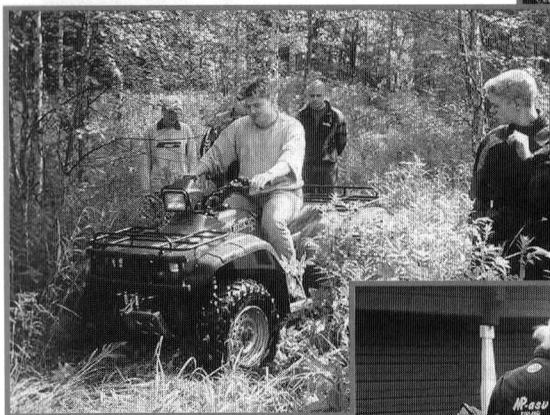
Kontrolli ja itse kokoontumispaikka olivat suhteellisen helppoja löytää, vaikka tästäkin taitaa olla eriäviä mielipiteitä osalla väestä. Kontrolli oli sijoitettu Pirkanmaan matkamotoristien kerhotalolle Lylyyn, josta oli opastus perille. Muutama kevaristi sattuikin ajamaan perille suoraan, kun rallipaikan kyltit osuivat silmiin ennen kontrollia. Sopivan sorapätkän jälkeen löysikin itsensä punaisen talon pihasta, jossa oli riittävästi majoitustilaa, olihan lisänä vielä valtavan kokoinen aitta!

Paikan päältä löytyi kaikki hyvän viikonlopun tunnusmerkit, eli sauna, järvi ja nuo-

tiopaikka rannalta. Aito puusauna ja mukavan lämmin vesi ovat aina paikallaan. Ohjelmaa oli järjestetty muutaman kilpailun ja mönkijäajelun verran, eli perinteinen saappaanheitto oli luonnollisesti mukana. Mönkijäsafarista kiinnostuneet suuntasivat lauantaina takaisin kontrollipaikalle, josta ajomaasto alkoi. Hauskaa oli, niin suolla kuin pellollakin! Käsitteleyrätakin kaksipyöräisiä varten saatiin tänä vuonna kuntoon muutaman yrityksen jälkeen. Leikkimielisestä kilpailusta huolimatta palkinnot saatiin jaettua. Ilmojen lämpeneminen oli selvästi havaittavissa muun muassa eräiden osallistujien yllättävästä hiustenlähdestä. Elikkä Pertti-look levisi kulovalkean tavoin, ilmeisesti jopa Ouluun asti.



Stereot kuuluivat asiaan ja tällä kertaa kaiuttimien puihat taisivat saada olla rauhasa vuorokauden ympäri. Paras musiikki muuten löytyi Jyvä-

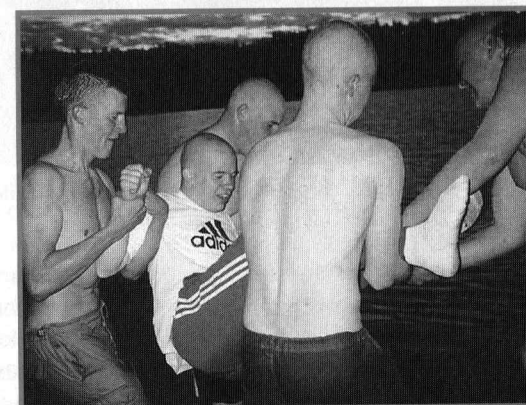


kylän suunnalta, ja parhaat jutut Joensuusta, näin aamuyön arviointien perusteella. Muutenkin paikkakuntia oli hyvin edustettuna, varsinkin Vammalasta jäi jokseenkin lähtemätön vaikutelma...

Osallistujien lisäksi paikalla poikkesivat vierailulla tamperelaiset Juku, Hate ja Jani. Ilmeisesti verestämissä menneiden aikojen muistoja. Myös Potsi oli luonnollisesti paikalla, kuten kuvista huomaa.

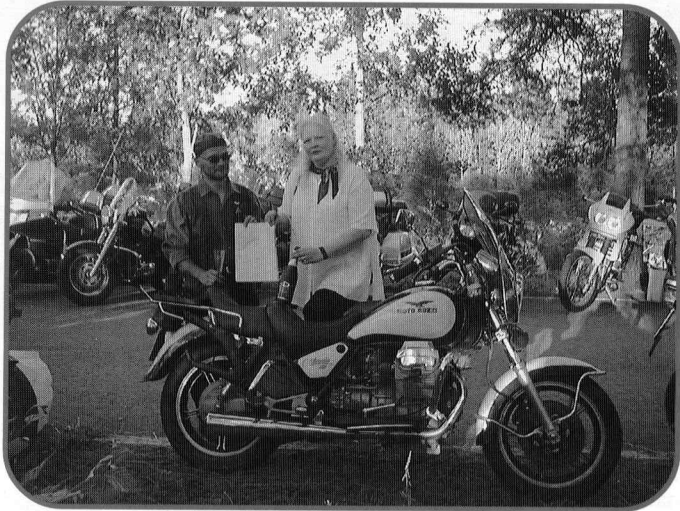
Koneen kokoa ja kuskin ikää rajoittavat säännöt olivat ”vakioasiakkaiden” kanssa hiukan höllemät, taisin olla toista kertaa mukana olleista ainut joka ei venyttänyt muuta kuin piikkinsä elinkaarta viikolla.

Toivottavasti ensi vuonnakin voidaan hiukan joustaa, K-18:ssa kun tuo meininki on tosiaan ainutlaatuista!



- ◆ Teksti: Timo ja Tuula Levola
- ◆ Kuvat: Jukka Lind

# Suuret häät



Virallinen vihkikuva.

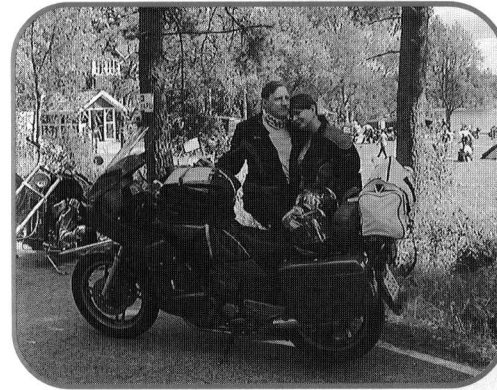
Yhteinen taipaleemme on alkanut keväällä 1996. Kolmena ensimmäisenä vuotena kiertelimme kahdestaan ympäri Suomea ja Ruotsia, missään kokoontumisajoissa emme käyneet, ehkäpä siksi, että meillä kummallakaan ei ollut yhtään kokemusta kokoontumisista. Vuonna 1999 ystävämme Eeva ja Jukka Lind, jotka ovat vanhoja (tai siis ikinuoria!) Kontio-konkareita alkoivat houkutellessa meitä mukaan.

Ensimmäinen Kontio-kokemuksemme Nuorgamissa teki niin lähtemättömän vaikutuksen, että silloin päätimme, että mukaan on lähdettävä joka vuosi!

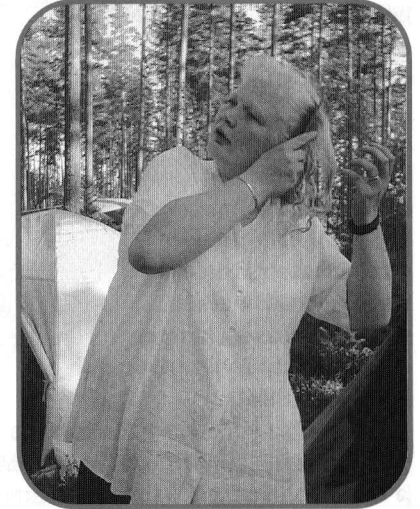
Tänä vuonna Kontiopaikka oli niin lähellä kotia, että sinne oli lähdettävä ns. mutkan kautta, jotta mittariin kertyisi edes vähän enemmän kilometrejä. Ke-

vään korvalla olimme Lindien luona kyläilemässä ja suunnittelemassa reissua, mitä kautta Alajärvelle suuntaisimme. Siinä jutustellessa puhe kääntyi myös naimisiinmenoon, tai oikeastaan kai siihen, miksi emme moiseen olleet vielä ryhtyneet. Ja syitähän oli monia: Tupu on aina halunnut pitää suuret häät, jollaisiin meillä ei kai lähimpään kymmeneen vuoteen vielä olisi varaa, Timppaa rehellisesti sanottuna kai hirvitti ajatus siitä, että pitäisi kravatti kaulassa (!) kulkea pitkin kirkon käytävää ja muutenkin meillä oli sellainen olo, että pitäisi keksiä jotain persoonallisempaa ja enemmän meidän oloistamme, kuin perinteiset kirkkohäät.

Siinä juttellessamme Jukka heitti ilmoille ajatuksen, että "entäpä sitten Kontiossa?"



Eeva ja Jukka Lind.

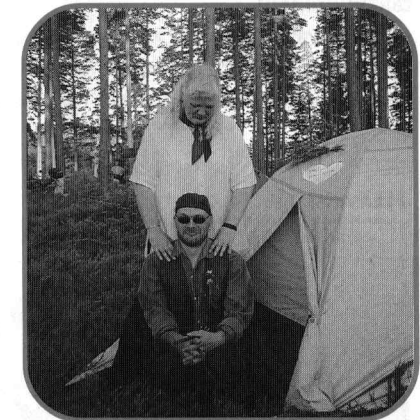


Morsian tälläytyy.

Me innostuimme ajatukseen lähes heti. Suunnitelmassa oli paljon loistavia puolia: todella suuret häät, (joissa vielä vieraat maksavat juomansa itse!), ei kirkonkäytävää eikä kravattia, persoonallisuutta löytyy, mahdollisuus juhlaa samanhenkisten ihmisten kanssa, miehen on jatkossa helppo muistaa hääpäivä sekä vielä mahdollisuus saada nimensä aikakirjoihin tekemällä Kontio-historiaa.

Tuumasta toimeen. Jukka hoiti yhteydet tuomariin ja järjestäjiin, joista kaikki suhtautuivat asiaan heti positiivisesti ja innostuneina. Eeva ja Tupu ryhtyivät miettimään, kuinka metsän keskellä saadaan morsio tällättyä juhlauntoon, kun ainoana kauneudenhoitovälineinä mukana ovat vain kampa, hammasharja ja pyörän peili (tuloksen näitte!). Sitten vaan säntäsimme esteettömyystodistusta hankkimaan ja sormusta ostamaan.

Vaikka persoonallista otetta kaipasimme, joitain hääperinteitä on sentään aivan pakko noudattaa. Niinpä lauantai-aamuna Eeva ja Tupu kulkivat pitkin tienvarsia keräämässä kukkia (millä aikaa miesväki vahvisti itseään olusilla ja



Hääsviitti.



Moto Guzzi hääsussa.

## Vastanaineet.

katselemalla uimapukuisia naisia!), joista Eeva viherpeukaloineen kokosi todella kauniin kimpun sekä morsiamelle että sulhasen liivin rinnukseen. Aiheeseen sopien sulhasen kimpun oli kiinnitetty liiviin moottoripyöräpinssillä!

Illalla oli vuorossa morsiuksauna (tosin hivenen kylmä, mutta välipä hällä) ja hampaiden pesu sekä hiusten kampaaminen. Siinä olikin sitten morsiamen koto tälläytyminen!

Illalla vaatteita vaihtaessamme huomiointiin myös muut perinteet: kenkään sujutettiin kolikko, vaatteissa oli uutta ja



vanhaa, jotain sinistä (huivi kaulassa) ja jotain lainattua (Eevan toinen sukka).

Kotimatalle lähdimme kyltti pyörän perässä ja tölkit narussa kolisten.

(Jukka joutui uhrautumaan todella suuresti tölkkien saamiseksi, sillä aina kun hän sai tyhjennettyä niitä sopivan määrän, kerääjäpojat hakivat ne pois ja Jukka joutui aloittamaan homman alusta...)

Saimme uskomattoman hienon ja taausti unohtumattoman häpäivän!!

## Kiitos

Tätä kaikesta haluamme lähettää suuret ja lämpöiset kiitokset seuraaville:

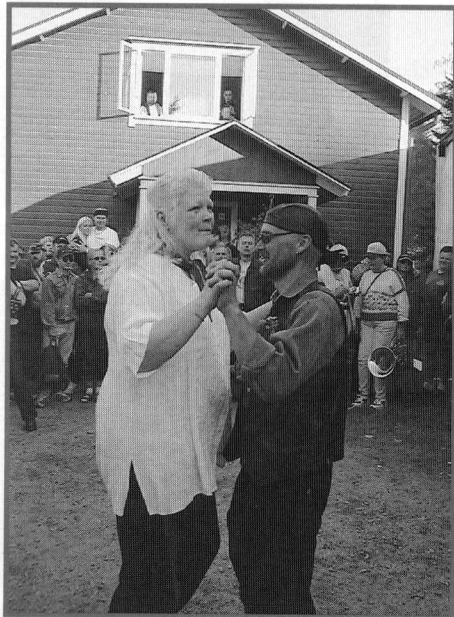
– Eevalle ja Jukalle ideasta, järjestelyistä, toteutuksesta ja rohkaisusta (loppuipa se siveetön elämä, vai mitä Jukka!)

– käräjätuomari Olli Veneskoskelle, joka kesken lomansa ryhtyi vapaaehtoisesti töihin ja erittäin kauniilla puheella saatteli meidät avioliiton satamaan

– Kontiojärjestäjille, MP 69 ja MC Crater, erityisesti rallipäällikkö Reijo Nygårdille suosiollisesta luvasta avioitua Kontiossa, sekä Kartanohotelli Ruurikkalan väelle tunnelmallisesta häpäikasta ja yllätyksestä

– Antille ja Ahdille ansiokkaasta videokuvauksesta (näittekö Ahdin kuvauskulmat? Väilillä kontillaan vaunun alla ja väilillä katos-ta roikkuen!)

## Häpäalssi.



– Tuijalle ja Jukalle improvisoidusta häälähjakeräyksestä ja varsinkin Tuijalle sitkeästä (ja tuottoisasta!) keräämisestä

– Marjalle ja Tarmolle rohkaisusta, kannustuksesta, mukanaelämisestä ja loistavasta esimerkistä: jo 35 vuotta naimisissa!

– Hannulle, Riikalle ja kaikille nimeltä mainitsemattomille pirkanmaalaisille ja Roil's MC:n porukalle kannustuksesta ja onnitte- luista

– kaikille häävieraile onnitte- luista, halauksista ja upeasta suhtautumisesta

– kaikille häälähjakeräykseen osallistuneille. Keräyksen tuotto oli 276.20? (1642.20 mk), 25 Eestin kruunua, suolakurkku, makkara ja sateenvarjo! (Kuinka moni muu voi kehua saaneensa häälähjaksi suolakurkun?!) Mor- sian on tosin jäänyt kaipaamaan sitä mies- henkilöä, joka keräykseen lupasi lahjoittaa itsensä sulhasen sijaiseksi, eipä ole vielä pai- kalle löytänyt...

**Kiittäen Tuula ja Timo Levola**

Hei,

**Suomen kesä näyttää parhaimpia puoliaan juuri nyt tätä kirjoittaessani, mutta talvi tulee väjäämättä ja Talviralli.**

**Vuoden 2003 Talviralli etsii vielä järjestäjää eli jos jäsenistö- tä löytyy innokkaita rallijärjestäjiä, ottakaa yhteyttä.**

**Mukavia ajokelejä ja turvallisia kilometrejä kaikille toivottelee Kerhoemo Pirkko**

**Puh. 040-5030126**

**Email: pirkko.herranen@mp69.org**



# Myöhemmän iän motoristi



## eli miksi odotin 35 vuotta

Ostin moottoripyörän kun katsoin olevani sopivan ikäinen. Ostin sen itselleni 50-vuotislahjaksi. Sukulaisilta sain keino- tuolin. Mustia molemmat, ja liikettä piisaa...

Olen nyt seitsemännen kesän motoristi ja käytän 500-kuutioista Enfield Bullietia samaan tarkoitukseen kuin alun perinkin: ajan 210 km kesäaunnonle ja saman takaisin. Tampereelta Kymenlaakson Jaalaan joko Lammin tai Padasjoen kautta. Yksinäisiä tunteja hiljaisina kaartuvilla syrjäiteillä. Reppu selässä, panssarivaunun ajajan rukkaset kädessä.

Kun ostin pyörän alkoivat harrastaja- psykologit tentata: siksikö että haluat pa-

lata nuoruuteen; siksikö että haluat todistaa oppivasi uusia konsteja, siksikö että haluat matkia muita saman ikäisiä? Kun vastasin että ostin sen jotta pääsen mökille ja pois silloinkin kun vaimo tarvitsee autoa, näin naamasta etteivät kysyjät us-koneet.

Siinä tekivätkin ihan oikein, sillä en ker-tonut koko totuutta.

Viisitoistavuotiaana olin risusavotassa ja metsänistutuksessa kotona Keski-Sa-vossa.

Matkaa oli 24 kilometriä, ja se poljettiin vaihteettomilla polkupyörillä. Muutamal-la vähän vanhemmalla miljonäärillä oli moottoripyörä. Toinen oli punainen Ariel,

toinen musta Norton. Oli kuuma kesä ja ajattelin että kerran vielä minäkin...

Oppikoulussa oli kaverilla veljensä 350-kuutioinen Jawa. Kaveri opetti minut ajamaan sillä ehdolla ettei mennä rautatien lähellekään. Velipoika oli kuollut junan alle samalla Jawalla vuotta aikaisemmin. Ajaminen syyspimeillä rantateillä oli toista kuin polkupyörällä, vaikka vaihteet jo oli-kin.

Silloinkin ajattelin että kerran vielä minäkin...

Niin meni taas vuosi tai kaksi. Kesään-sioita oli kertynyt ja ilmoitin kotona että moottoripyörää tuumin. Isä sanoi että lak-kaa tuumimasta. Se on vaarallinen ja syö kaikki rahat joilla koulua pitäisi käydä. Taivuin isän tahtoon, koska jotenkin tun-sin että hän oli oikeassa.

Vein rahat pankkiin, mutta jupisin että antaapa ajan kuluu...

Elämänhallinta ikävuosina 20-50 on vaativa projekti. Nuoruuden haaveet to-detaan hahatteluiksi ja arkistoidaan. Silti ne voivat hypähtää esiin, jos aivokuorta hivellään konnotaatioilla elikkä sivumiel-teillä vaikkapa viinin voimalla. Surumielin toteaa ettei tullut tehtyä mitä aikoi, jäi sekin kokematta, ei ehtinyt.

Siksi ostin moottoripyörän.

Opettelin ajamaan aivan alusta. 35 vuotta vanha jawakokemus ei auttanut yh-tään.

Kun motoristiura oli näinkin monen mutkan takana, otan ajamisesta nyt kai-ken irti.

Yleensä en pysähdy kertaakaan, vaik-ka matka kestää kolme tuntia. Silloin sitä tietää tehneensä matkaa, ajaneensa nuoruuden aikaisella moottoripyörällä juuri niin kuin silloin kerran kuvitteli.

Eipä jäänyt hanke puolitiehen.



# Ei laske vettä lävitseen



**Ripa**

Nämä nykyiset ties-mitkä-kalvot ovat todellisia unelmia: sama vaate pitää veden ulkopuolella mutta laskee kosteuden ulos. Ainakin jos on uskomisen mainosmiesten kertomaan.

Tietysti sillä ulosmenevällä kosteudella pitää olla tilaa myös päästä ulos. Jos Tampereen ja Oulun välisellä matkalla sataa kunnolla - kaloja ei näkynyt, mutta luultavasti ne eivät vain ehtineet uida näin kauas sisämaahan - niin aivan varmasti varusteista muutama paikka antautuu. Jos ulkona on vettä tarpeeksi, niin ei se kosteus sieltä puvun sisältä minnekään pysty haihtumaan.

Toinen seikka on sitten se kuivatuspuoli. Kerran kunnolla kastuttuaan vedenpitävät hanskat ja saappaat ovat hankalat jopa hotellihuoneessa. Niin, kyse oli työmatkasta, joten hotelli ei kirpaissut omaa lompsaa. Kuivuminen on varsin heikkoa jos työpäivän päälle tehdyn reissun jälkeen sattuu uinahtamaan onnellisesti toviksi, ennenkuin ehtii ripustaa kamat kunnolla. Ja herää sopivasti hotellin aamiaiselle.

Ei minua pieni kosteus häiritse, semminkin kun koko reissulla ei ehtinyt tulla kunnolla kylmä. Hajukaan ei toivottavasti haitannut, sillä vaihdoin työmaalle päästyä melkein koko vaatekerran. Muovikasista otettuun, kuivaan jos kohta hiukan

ryppyiseen, asialliseen ja asiakkaita kohtaan kohteliaaseen, lievästi pesuaineelta tuoksuvaan vaatetukseen.

Mutta se haju jäi mietityttämään. On selvä että jos ajokamat pestään kerran vuoteen, ja saappaita tai hanskoja ei koskaan, niin niihin piintyy kantajansa ominainen, hmm, tuoksu se kait on, sillä kyse ei ole hajuvedestä. Oman lisänsä tuovat sitten liiskaantuneet hyönteiset, bensa ja öljy, joita aina osuu uloimmaiseen vaatekertaan. Luulisi kuitenkin ettei omaa hajuaan haista?

Hotellihuoneen lamput ja hiustenkuivaaja saivat sitten illalla uusia tehtäviä. Tuollainen pieni loisteputkilamppu on juuri sopivan tehoinen, sen päällä kuivuu niin hanska kuin saapaskin, eikä pala. Huone oli kieltämättä oudon näköinen, sillä kahden yölampun lisäksi olin keksinyt uusiokäyttöä myös työpöydän valaisimelle. Ajopuku oli käännetty nurin, ja muutama väliasu ja sukka sun muu vaatekappale roikkui siellä täällä. Telkkaria töllöttäessäni sitten vielä huiskin hiustenkuivaajalla hajamielisesti silloin tällöin sitä märempää hanskaa.

## Yhä aikuisempi

Viime kerralla kerroin kuinka poika on joutunut akkiarvaamatta keräämään kai-

ken aikuisuutensa jotta kestäisi männän äkkikuoleman, uusien käytettyjen osien tuskaisen etsinnän, pyörän kokoamisen ja isän sekoilut rengaskokojen kanssa. Mikä ei tapa, se vahvistaa, ja vastoinkäymiset hyvässä lykyssä kasvattavat lisää rintakarvojakin.

Mutta ei se vastaan käyminen siihen toki ole loppunut. On ihan normaalia, joskin harvinaista, että pyörän sytytyspuola luovuttaa. Normaalia lienee myös, että se antaa vastusmittariin jotakuinkin järkeviä arvoja, joten vikaa etsitään sitten muualta. Siis sieltä, missä vikaa ei ole, joten etsintä on aika turhauttavaa.

Tavallista on myös, että takaiskari tulee tiensä päähän. Tavallista tuskin kuitenkaan on, että se siinä samalla katkeaa. Onneksi ei käynyt pahemmin, kun tapaus sattui kyytiläisen kiivetessä pyörän selkään.

Se, että vilkun johto katkeaa jostain vaatii tietysti oman aikansa. Siinä samalla voi miettiä, koetteleeko pieni mutta kiu-sallinen vastoinkäyminen enemmän hermoja kuin suuri ja kallis vika.

Koko tämä revohka ei tietysti kuulosta mitenkään erityiseltä jos ajaa vanhemmalla pyörällä. Mutta että kaikki tämä sattuu elämän ensimmäisen kolmen ajo-kuukauden aikana. Olisikohan pitänyt markkinoida tätä pikemminkin korjaamis- kuin ajoharrastuksena?

Kun tuota listaa katsoo, niin taitaa olla kohta poika aikuisempi kuin isänsä kansanaan. Ties vaikka sillä olisi jo enemmän rintakarvojakin?

**Risto Kaivola**





## Tunnetko Haltialan kartanon?

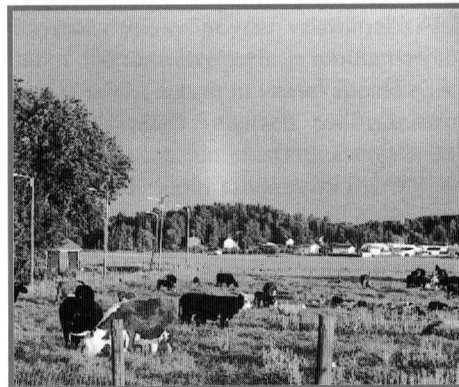
Täällä pääkaupunkiseudulla aina aika-ajoin mietimme missä kokoontuisimme ajelun päätteeksi kahville. Oli suuri yllätys "löytää" mukava kahvipaikka josta ei tiennyt entuudestaan mitään. ja vain kymmenen kilometrin päässä Helsingistä, idyllisessä maalaismaisemassa. Haltialan tila sijaitsee Vantaan joen äärellä Laamannintien varrella.

Haltialan kartanorakennusta ei enää ole mutta paikalla toimii suur maatila. Itse kartanorakennuksen kohtaloksi koitui tulipalo ja rakennus purettiin lopullisesti 1950-luvulla. Helsingin kaupungin omistamalla tilalla pehtoori Jari vastaa maanviljelystä ja vaimonsa Seija kahvila-ravintolan pitämisestä. Kuusiset ovat molemmat motoristeja ja pitkäaikaisia MP69:n jäseniä. Tilalla voi tutustua mm. lampaiisiin, vuohiin, lehmiiin jne. kotieläinpuiston muodossa. Hevospoliisien hepätkin lepäävät Haltialassa. Ulkoilureittejä on lukemattomia kilometrejä ja tilan mailla kohisee kaksi koskea. Kalastuksen harrastajille hiedoksi!

Näyttäessäsi 69:n jäsenkorttiasi saat Haltialassa 20 %:n alennuksen lounaasta (klo 11-14) sekä kahvilatuotteista. Lounaaksi Haltialassa tarjoillaan perinteistä kotiruokaa. Kioskikahvila on kesäisin auki klo 22 saakka. Voin vakuuttaa että niiden munkkien takia kannattaa ajaa kauempakin. Nähdään Haltialassa!

### Marjaana Laine

#### Haltialan tilan eläimiä laitumella.



# ROHKEASTI KISAAMAAN



Road racing-kausi on enää muutamaa kilpailua vaille plakkarissa. Kilpailuviikonloppuina on saatu nauttia niin auringonpaisteesta kuin sateestakin – jopa yhtä aikaa. Oma budjettini mahdollisti osallistumisen kauden neljään ensimmäiseen kisaan. Tekisi kovasti mieli olla mukana Räyskälässäkin, missä pyörien vauhtivarat punitaan. Varikoilla liikkuvien huhujen mukaan Zeelenberg olisi 1998 Monzassa täryttänyt tutkaan miehekkäät lukemat nykyisellä pyörälläni.

Mutta ennenkuin innostun liikaa tulevasta täytyy sanoa, että tällä kaudella on tullut kylmää vettä niskaan – saavikaupalla. Avauskisassa Kemorassa ajoin kylläkin kohtalaisesti, vaikka sössin startin ja lähdin viimeisenä matkaan. Olin sadekelin kisassa parhaillani B600:sten kolmas, mut-

ta hieno ajo päättyi konttaamiseen viimeisellä kierroksella. Ehkä silloin heräsi liian voimakas itsesuojeluvaisto, sillä jään tällä hetkellä 2-3 sekuntia viime vuotisista kierrosajoistani. Jos esimerkiksi Alastarossa olisin ollut vuoden takaisilla ajoillani tänä vuonna paalupaikalla, ei nyt kymmenen nopeimman joukkoon ollut mitään asiaa.

Niinpä ajattelin pitää ajamisesta taukoa ja myydä Thundercatin jollekin onnekaalle. Pyörälläni on nimittäin menestyksenkäs tausta; Wilco Zeelenberg ajoi Supersporteissa 1998 MM-sarjan seitsemänneksi ja Jari Lehtovirta 1999 Suomen mestariksi! Siitä voi päätellä, että pyörä on rakennettu muutama vuosi sitten niin hyväksi kuin Supersport-säännöt sallivat. Kyseessä on siis todella potentiaalinen pyörä B600- ja Free for All-luokkiin, jonka nopeus riippuu vain kuljettajasta itsestään. 6700 eurolla eli 40 000 vanhalla markalla voit päästä kiinni hienoon harrastukseen hyvällä pyörällä. Mukaan saat tuplavanteet, varakatteita, välityksiä ja varaosia.

Tämä on viimeinen juttuni Motoristilehteen, toivotankin kaikille kuusysiläisille oikein vauhdikasta loppukesää.

**Hannu Häyrynen**  
MC Muoviluohti

050-5168615  
hannu.hayrynen@baromedia.inet.fi  
[www.muoviluohti.fi](http://www.muoviluohti.fi)

# Maistiaiset MZ RT125

Kerhomme MZ250ETZ sai minut kiinnostumaan uudemmistakin Mitseistä. Tampereen Pirkkahallissa kevään messuilla näin maukkaan näköisen kevarin RT125. Sain vielä Tokimoton Karri Tuoviselta kutsun tulla kesällä koeajamaan kyseinen peli. Juhannuksen jälkeen kävinkin Vantaan pikkuteillä uuden karheata RT:tä kokeilemassa.

Uudella MZ:lla ei ole juurikaan mitään tekemistä ennen Saksojen yhdistymistä koottujen kaksitahtisten Mitsien kanssa. Vanha tehdas on siirretty Turkkiin ja nykyi-

nen Zshopaun tehdas on uusi ja länsimaisen nykyaikainen. Uusiin malleihin voit tutustua nettiosoitteessa [www.muz.de](http://www.muz.de). Maahantuojan löydät taas osoitteesta [www.tokimoto.fi](http://www.tokimoto.fi).

Jos olisin vielä 16-vuotias ja minulla olisi A1-kortti taskussa, niin valitsisin menopeliksi RT125:n. Se on moottoripyörän näköinen ilman mitään turhia katteita tai liiallista kromin kiiltoa. Lisävarusteiden avulla siitä voi rakentaa vaikkapa matkailuun sopivan kulkineen.



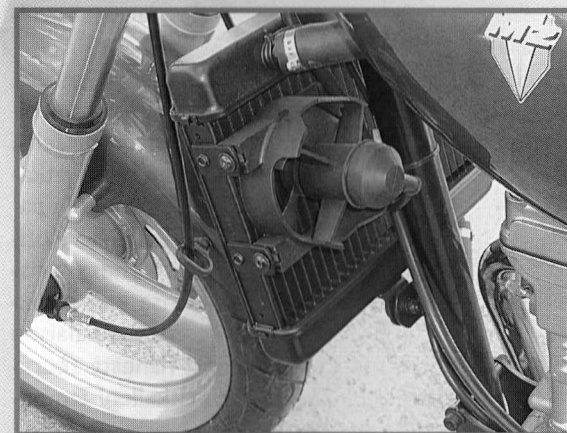
**Uusi MZ RT125 on muotoilultaankin onnistunut kevytmoottoripyörä.**



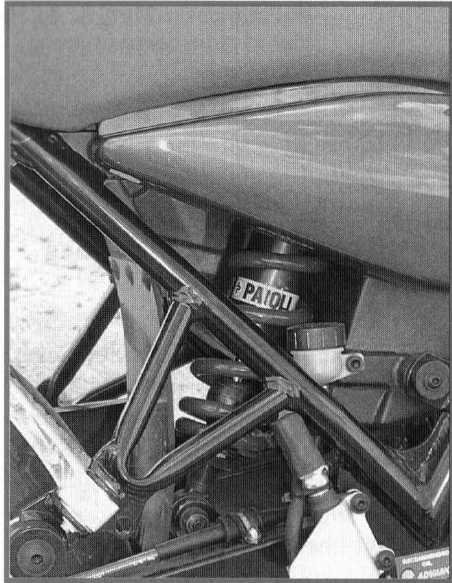
**Mittaristosta löytyy kaikki muu tarpeellinen, paitsi kello.**



**Peilit ovat kauniit ja niistä näkee taakse hyvin.**



**Nestejäähdytys yhdessä puhaltimen kanssa takaa, ettei moottori pääse ylikuumentamaan kaupungin ruuhkassakaan.**



**Tukeva runko yhdessä laadukkaiden jousituskomponenttien kanssa kantaa hyvin raskaammankin kuljettajan.**

Vaikka RT125 on vain 11kW kevytmoottoripyörä, niin sen runko ja jousitus kantaa tällaisen lähes satakiloisen kōrilään todella tukevasti. Ajo ei tuntunut missään vaiheessa huteralta. Lisäksi ajoasento on mukavan väljä sekä hallintalaitteet sijoitettu siten, että tiukan ympyrän ajamiseen ohjaus toparissa ei ole vaikeaa. Satula ei ole liian pehmeä eikä kova, ainakin tuolla noin 50 km lenkillä minun takalistani tykkäsi istua sen päällä.

Mittaristo ja hallintalaitteet ovat vakiintuneen tavan mukaisilla paikoilla ja helpot käyttää. Peileistä näkee hyvin taakse ja niiden muotoilukin on onnistuttu tekemään silmää miellyttäväksi.

Moottori on MZ-tehtaan suunnittelema ja tekemä yksisylinterinen nelitahtinen tuottaen 11 kW tehon 9000 rpm kierroksilla. Moottori herätetään henkiin sähköstartilla. Koska koeajamallani yksilöllä oli sisäänajo juuri alussa, en kokeillut pe-

lin maksimisuorituskykyä. Huippunopeutta luvataan 110 km/h, mikä riittää pienemille teille ja kaupunkipyöritykseen aivan hyvin. Moottori vetää sitkeästi jo alakierroksilta saakka, mikä yhdistettynä helpoon pyörän käsittelyyn auttaa ajoa kaupungin ruuhkassa. Jos haluaa hyödyntää tarkkaan optimaalisen kierrosalueen, onnistuu se kuusilovisen vaihteiston avulla. Vaihteisto toimii hyvin, mutta vaatii kuitenkin siirtojen viemistä loppuun saakka. Onnistuin pari kertaa vaihtamaan huolimattomasti löytäen välivapaan.

Kevyt 133 kg ajokunnossa painava RT125 on parhaimmillaan pienillä mutkaisilla kestopäällysteiteillä eikä se vierasta sorateitäkään. Nykyaikaiset leveät katurenkaat 110/70-17 ja 130/70-17 tekevät kuitenkin soralla ajamisesta hieman "laakerimaisen". Risteyksiin pysähtyminen on vaivatonta tehokkaiden levyjarrujen avulla.

Koeajamani RT125 tuntui niin hyvältä, että voin suositella sitä kuusitoistavuotiaan nuoren tai vaimon ensimmäiseksi moottoripyöräksi. Mielelläni olisin jatkanut sillä kotiin saakka, mutta jouduin palaamaan vuoden 1984 ETZ250:llä. Kotimatalla tapasinkin sopivasti yhdessä risteyksessä Inkoosta poikansa kanssa palaamassa olevan nykyään tuusulalaisen Kotilaisen Joukon ja sain hänestä seuralaisen ja oppaan paluumatkalleni Tampereelle.

◆ Teksti ja kuvat: Veijo Änäkäinen

## ***Kuivat saappaat***

Pyynikin viikkotapaamisesta on monenlaista hyötyä. Yhtenä märkänä kesäisenä tiistaina jutustelin Petri Lajusen ja Minna Jokisen kanssa tornilla pitkään. Taisi olla jo iltakymmenen, vasta kun lähdimme tornilta pois ja jatkoimme matkaa Petri luokse katsomaan kuvia ja juomaan toiset kahvit - kiitoksia vaan Petrille kahvista ja tortusta.

Kahvittelun lomassa Petri esitteli meille hankkimiaan kengänkuivaimia. Hänen esitelmästään innostuneena menin heti seuraavana päivänä ostamaan itselleni samanlaiset. Vallitseva säätälakin suosi testiäyttöä, sillä lyhyelläkin ajolenkillä sain varusteet kesäsateen kastelemiksi.

Pulautin kuivaimet sisältä ja päältä kostuneisiin goretexsaappaisiin. Töpseli sei-

nään ja kuivausprosessi alkoi. Aluksi ei tuntunut tapahtuvan mitään, mutta jo muutaman minuutin kuluttua tuntui pulikan pinta selvästi lämpimältä. Lämmitin on tarkoituksella pienitehoinen (8W), jotta se ei kuivattaisi kenkiä liian nopeasti. Liian nopea kuivattaminenhan tekee nahkasta jäykän korpun. Seuraavaksi päiväksi kengät olivat kuivat sisältä ja päältä.

Ruotsalaisvalmisteiset ELRAM-kuivaimet voit ostaa Tampereelta sähkötarvikkeita myyvältä TV-ORA:sta, Hallituskatu 14. Hintakin on motoristiystävällinen 23,50 euroa. Kokonsa ja painonsa (200g) puolesta ne soveltuvat pakattavaksi matkalle mukaan, tosin niiden käyttö vaatii normaalia 230V verkkosähköä.



## Omile Pärinäpojille

Paperille sanat pakkaan  
omaksi sain motoristin rakkaan.  
Nuoruuteni keväänä kerran  
alttarilla eessä Herran.

Saimme sitten poikaa kaksi  
olon tunsin mukavaksi.  
Kätöseni yhteen liittäin  
taivaan Isää kaikesta kiittäin.

Vuodet vierä pojat varttui  
ikää hiljallensa karttui.  
Kiinnostivat mopot - pelit  
menoa haitanneet ei kelit.

Kerran töistä tullessain  
yllätyin - olin kummissain.  
Oli tallissa kaksipyöräinen.  
Poika mietti millä maksan sen  
olen siihen alaikäinenkin.  
Sopimukseen viimein päästihin  
se kauppa sitten purettiin.

No poika viimein prätkän sai.  
Oli arki taikka sunnuntai  
aina oli vauhti päällä  
joka ikisellä säällä.  
Kotiin aina ooteltiin  
yöhön ikkunasta katsottiin.

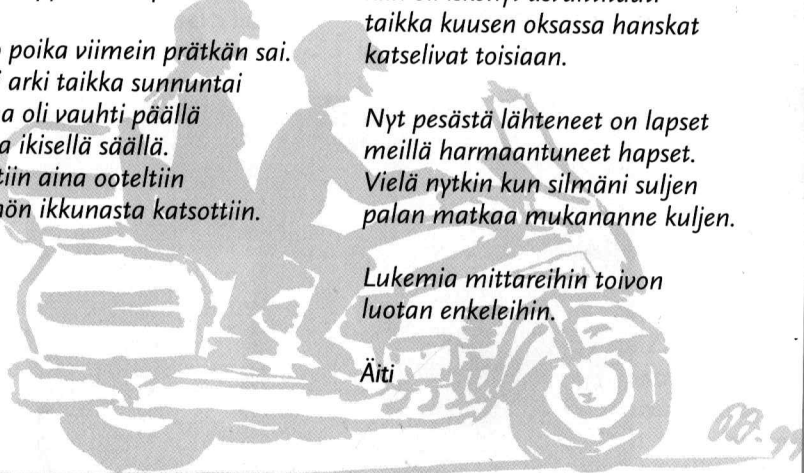
Monta kertaa ohi meni  
moni hieno ajopeli.  
Usein käsi heilutteli  
hei hei, äiti isoveli.

Haavereita myöskin sattui  
usein äidin silmä kastui.  
Oli poika kurasta märkä  
silloin oma meno ei ollut tärkeä  
tai joskus oli kämmen auki  
kun oli iskenyt asfalttitauti  
taikka kuusen oksassa hanskat  
katselivat toisiaan.

Nyt pesästä lähteneet on lapset  
meillä harmaantuneet hapsat.  
Vielä nytkin kun silmäni suljen  
palan matkaa mukanne kuljen.

Lukemia mittareihin toivon  
luotan enkeleihin.

Äiti



## 69 SHOP HINNASTO

POOLOPAITA .....	23,55 €
COLLEGE .....	18,50 €
T-PAITA .....	10,10 €
BUFFIT .....	12,60 €
RUKAKUKSA .....	15,95 €
SNAPSIKUKSA .....	8,40 €
MONITOIMITYÖKALU .....	16,80 €
LIPPIS .....	10,10 €
MOTORISTIKANSIO .....	5,05 €
KANGASMERKKI .....	3,35 €
LINSSITARRA .....	1,70 €
ISO TARRA .....	0,85 €
PIENI TARRA .....	0,50 €
POSTIKORTTI .....	0,50 €
PYÖRÄMERKKI .....	18,50 €
PERUSLAATAT .....	8,40 €
VUOSILAATAT .....	2,50 €
AVAINNAUHA .....	5,90 €
RINTANEULA .....	5,90 €
SOLMIONEULA .....	9,25 €
EUROLASKIN .....	6,70 €
SUOMEN KARTTA .....	10,10 €
MOOTTORIPYÖRÄT CLASSIC .....	28,60 €
ROADRACE .....	21,85 €
SUPERBIKE .....	21,85 €
CUSTOM .....	16,00 €
MOTOCROSS .....	16,00 €
YLEISVOITELUSPRAY .....	5,90 €
SILIKONSPRAY .....	5,90 €

**Soita ja tilaa!**

**69 SHOP, Asko Vesinen**

**Kivalterintie 22 A 12, 00640 HELSINKI**

**p. 09 757 1621, työ 09 752 712, matkap. 041-469 8269**

**email: shop@mp69.org.**