



.F534

MP 69 ry

PL 69

00691 HELSINKI

Tapoja tehdä osoitteenmuutoksesi

1. Lähetä allaoleva kuponki postimerkillä varustettuna Päivi Jalavalle
2. Lähetä postista saatava "Osoite muuttuu" -postikortti Päivi Jalavalle
3. Tee ilmoituksesi kerhon kotisivuilla WWW:ssä
4. Muista mainita jäsennumerosi, sen saat vaikkapa tämän lehden osoitelemasta 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

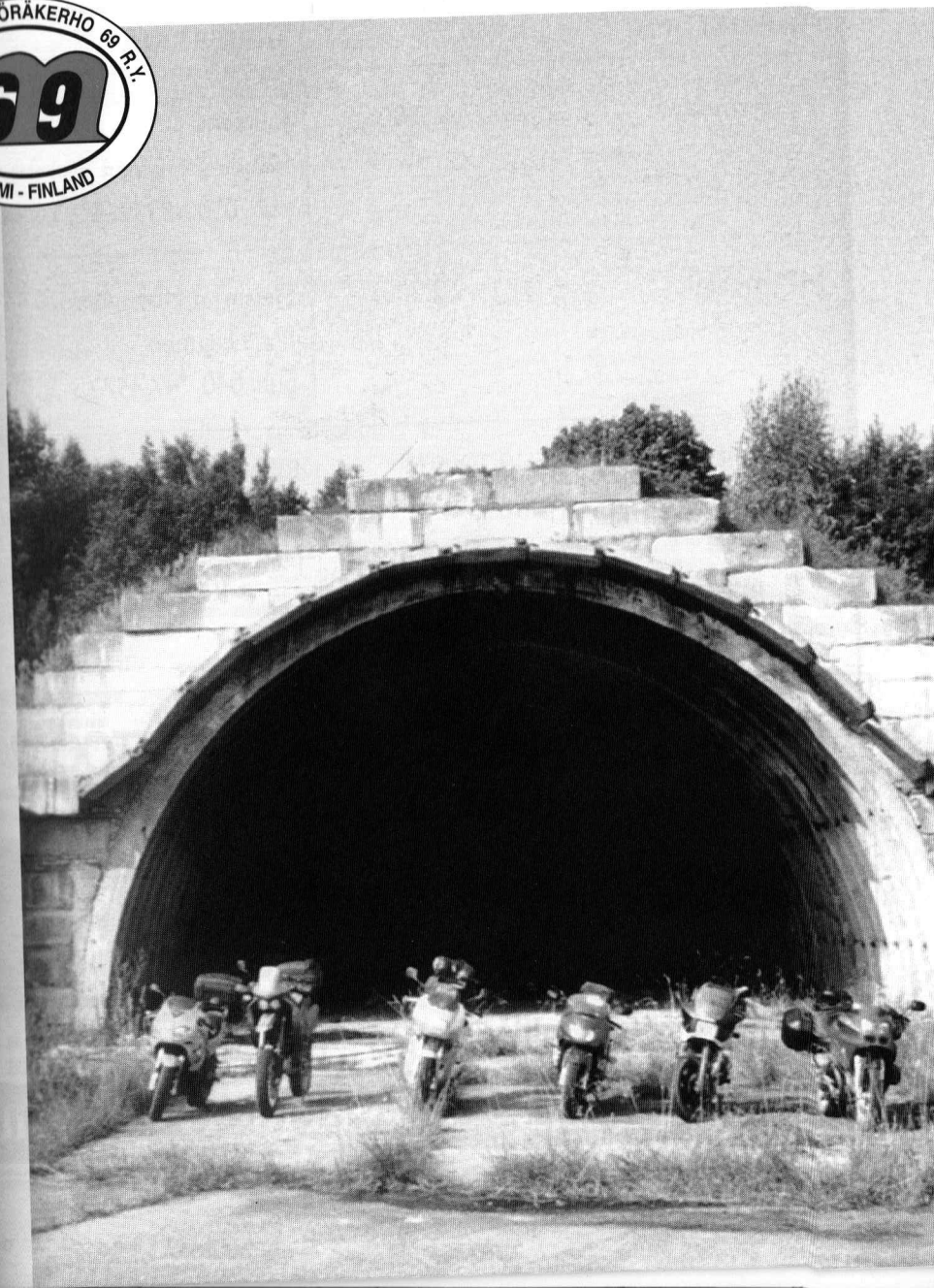
Päivi Jalava

Ollikantie 40 B 10
33960 PIRKKALA

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

Nro 5 • LOKAKUU 2002

MOTORISTI



MP69:n tulevia tapahtumia

TAPAHTUMA	AIKA	JÄRJESTÄJÄ
Pystymettä	25.-27.10.2002	Joutseno Hannu Toiviainen puh. 0500-833366
MP-messut	31.1 - 2.2.2003	Helsingin Messukeskus Petri Lajunen puh. 040-747 4572
Talviralli	7.-9.2.2003	Ruovesi Pirkko Herranen puh. 040-5030126

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

Motoristi

Nro 5 Lokakuu 2002. 33. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.

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

Painopaikka: Tekstiaso Oy & Offset, Tampere 2002

Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen

Postitus: Postlink Oy Tampost

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

Kannen kuva: Lentokonesuojia hylätyllä Haapsalun lentokentällä Eestissä. Kuvaaja Tero Ahlqvist.

HALLITUS

Puheenjohtaja

Reija Helminen
Luhtaankatu 12 G 40
33560 Tampere
Matka 040 760 6969
reija.helminen@mp69.org

Varapuheenjohtaja

Petri Lajunen
Marttilankatu 4
37200 Siuro
Matka 040 747 4572
petri.lajunen@mp69.org

Sihteri

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

Kassanhoitaja

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

Kerhoemäntä

Pirkko Herranen
Tilanhoitajankaari 7 A 2
00710 HELSINKI
Matka 040 503 0126
pirkko.herranen@mp69.org

Päätoimittaja

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

Koulutusvastaava

Petri Tuovinen
Nuolialantie 23 C 14
33900 Tampere
Matka 0400 878 170
petri.tuovinen@mp69.org

NMR-vastaava

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

Aluetoimintavastaava

Tony Lind
Korteniityntie 2
33980 Pirkkala
Matka 0400-558 922
tony.lind@mp69.org

Nuorisovastaava

Pekka Suontausta
Vernerinkuja 14
38200 Vammala
Matka 050 356 3216
pekka.suontausta@mp69.org

Jäsenkirjuri

Päivi Jalava
Ollikantie 40 B 10
33960 Pirkkala
Matka 040 5733 198
paivi.jalava@mp69.org

Kerhotavarakauppias

Asko Vesinen
Kivalterintie 22 A 12
00640 HELSINKI
Puh. t. (09) 7527 1902
Fax t. (09) 7527 1327
asko.vesinen@mp69.org

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

Osoite:

PL 69, 00691 HELSINKI

Jäsenmaksutili:

Merita Tampere-Hervanta 224318-12479

Postisiirtotili:

800013-1427226

<http://www.mp69.org>

mp69@mp69.org



www-vastaava

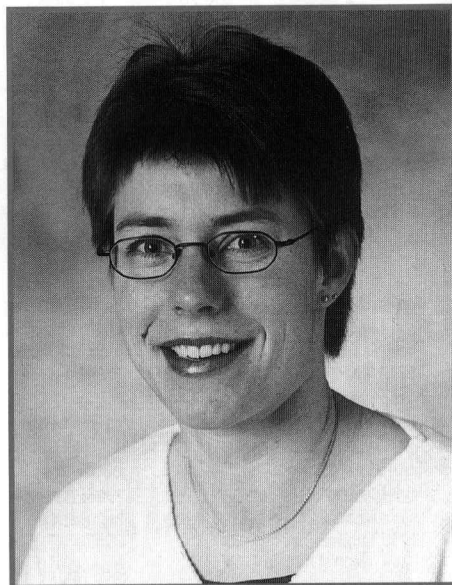
Jukka Lindfors
Matti Tapion katu 1 A 2
33720 Tampere
Matka 050 588 3122
jukka.lindfors@mp69.org



Pam, kuului vuosikokouksen puheenjohtajan vasarasta ja niin oli minulle tulevan hallituksen puheenjohtajuus suotu. Kiitän jäsenistöä luottamuksesta ja yritän omalta osaltani täyttää paikkani.

Kuka olen?

Asun tällä hetkellä Tampereella ja työskentelen erityisluokanopettajana samaisessa kaupungissa. Koska leipätyöni on melko aktiivista puurtamista murrosikäisten nuorten kanssa, tuo moottoripyöräilyn parissa harrastaminen päivään oivan vastapainon. Viidestoista kesä taisi tuossa juuri taittua pyörien kanssa touhutessa. Kerran syttynyt kipinähän ei sammu, välillä se voi kylläkin hivenen laantua, noustakseen taas entistä ehompana takaisin. Si tähän se motorismi on.



Näinkin ison kerhon pyörittämiseen tarvitaan aktiivisia jäseniä. Vuosikokous valitsi uuden hallituksen ja uskon että olemme nyt tulevalle kaudelle saaneet innokkaan ja motivoituneen hallitustiimin, jonka tarkoituksena on viedä motoristi-henkeä kunnialla eteenpäin. Silti toivon jäsenistöltä aktiivista palautetta toiminnasta ja ennen kaikkea uusia eteenpäin vieviä ideoita.

Vuosikokouksessa jäsenistöltä tuli myös toive kerhon imagon laajentamiseksi. Tämän voimmekin ottaa hallituksen yhdeksi tavoitteeksi, joskin tähän voi jokainen jäsen itsekin vaikuttaa. Toimimalla ja ole-

malla ylpeä kerhon jäsenyydestä ;). Niin metsä vastaa kuin sinne huudetaan, sa-notaan.

Kiitän tässä vielä omasta ja kerhon puolesta edellisen toimikauden hallituksen jäseniä. Osa teistä jatkaa puurtamista ja osa on jättänyt "isot saappaat" seuraaville. Kiitos teille kaikille antamastanne arvokkaasta ajasta kerhon ja moottoripyöräilyn hyväksi.

Ruskan värittämää, turvallista syksyä!

T: Reija



Pää- toimittajan terveiset

Vuosi kerholetemme toimittajana on takana. Täytynee todeta, että paljon olen tuona aikana oppinut lehden toimittamisesta, kerhotoiminnasta ja kerholaisen tavasta osallistua lehden kokoamiseen. Artikkeleita ei vielä kukaan ole liikaa vaan päinvastoin. Kerholaiset puuhaavat monenlaisia asioita moottoripyöriensä kanssa, mutta siitä huolimatta aineistopäivän lähestyessä tuskailen mistä saadaan lehteen juttuja.

Olen pahoillani, että edellisessä lehdessä sivuvaunukuvat oli skannattu dioista väärinpäin. Toivottavasti valokuvat ovat tässä lehdessä "oikeinpäin", jotta ei kenenkään tarvitse "ampua puskasta" ni-

metöntä puhelua keskiviikkoiltaani piristämään.

Kuluvana kesänä on liikenteessä tapahtunut liian monta hengen vaatinutta onnettomuutta niin jalankulkijoille kuin motoristeillekin. Syitä on kauniin ja lämpimän kesän lisäksi varmaan useita. Omalta osaltamme voimme parantaa motoristien mainetta antamalla suojaetelulle astumassa olevalle jalakulkijalle kohteliaasti tietä. Voimme myös ottaa haasteen vastaan ja pysähtyä liikennevaloihin jo keltaisen sytyttyä, kuten jo liikennesäännötkin meitä opastavat. Liukkaasti sujuvaa syksyä kaikille.

Veijo Änäkäinen

**Seuraavan lehden
aineistopäivä on 12.11**

Ties Kuinka Mones Pystymettä Kokoontuminen

25.-27.10.2002

JOUTSENOSSA

Tervetuloa kaikki kykeneväiset.

Paikka on upea, tiet mukavat ja säät takuuvarmat. Viihtymisenne takaavat lähdevesi, toimiva riuku ja varmasti riittävä määrä luomupolttopuuta sekä jokaiseen pystymettään kuuluva perinteitä vaaliva omatoiminen ohjelma.

Opasteet 6. tiellä Joutsenon ja Imatran välillä sekä tiellä 3952. Vastaanotto alkaa perjantaina puolenpäivän aikoihin.

Tuloomme Joutsenoon on suhtauduttu varsin myönteisesti, joten käyttäkäämme paikkakunnan palveluita hyväksemme. Sieltä löytyy kaikki tarvittava piirakkapuodista pitkäripaiseen.

Lisäravintoa voinee viikonlopun aikana hankkia myös lähi- seudulla uivista lohikaloista.

Mahdollisimman vähäisiin tiedusteluihin vastaavat mielihyvin Hannu Toiviainen 0500-833 366 ja Kaj Ekblad 0400-610 901.

Moottoripyöräkerho MP69 ry
Marjaana Laine
Vanajantie 13-15 C 12, 00510 HELSINKI

PÖYTÄKIRJA

15.9.2002



VUOSIKOKOUS

Aika: Sunnuntai 15.9.02 kello 13:00
Paikka: Aurantola, Jaala
Läsnä: Liite I

1. Kokouksen avaus
Kerhon puheenjohtaja Tony Lind avasi kokouksen klo 13:00.
2. Kokouksen järjestäytyminen
Valittiin kokouksen puheenjohtajaksi Tero Laine ja pöytäkirjanpitäjäksi Marjaana Laine, pöytäkirjantarkastajiksi ja ääntenlaskijoiksi Jarkko Vuori ja Osmo Winter.
3. Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen
Kokous on laillisesti kokoon kutsuttu ja päätösvaltainen kun kokouskutsu on julkaistu kerhon lehdessä vähintään kaksi viikkoa ennen kokousta. Todettiin kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.
4. Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen
Hyväksyttiin kokouksen työjärjestys. Liite 2.
5. Toimintakertomus, tilinpäätös ja vastuuvapaus
Puheenjohtaja Tony Lind esitteli toimintakertomuksen (liite 3), sekä kassanhoitaja Kirsi Lindfors tilikauden 2001-2002 tilinpäätöksen (liite 4) ja tilintarkastuskertomuksen (liite 5).

Toimintakertomus hyväksyttiin. Vastuuvapauden myöntäminen hallitukselle tilinpäätöksestä ei myönnetty, vaan siirrettiin seuraavan vuosikokouksen päätettäväksi. Edellytettiin että samat tilintarkastajat tarkastavat tilit uudelleen.

6. Hallituksen jäsenten vaali

Esiteltiin hallituksen tekemä ehdotus uudeksi hallituksen kokoonpanoksi. Kokous ehdotti rahastonhoitajaksi Kirsi Lindforsia.

Hallituksen ehdotus hyväksyttiin sellaisenaan eli seuraavan hallituksen kokoonpano on:

Puheenjohtaja	Reija Helminen	Tampere
Varapuheenjohtaja	Petri Lajunen	Tampere
Kerhoemäntä	Pirkko Herranen	Helsinki
Sihteeri	Marjaana Laine	Helsinki
Päätoimittaja	Veijo Änäkäinen	Tampere
Koulutusvastaava	Petri Tuovinen	Tampere
NMR-vastaava	Anne Aaltonen	Helsinki
Nuorisovastaava	Pekka Suontausta	Vammala
Aluetoimintavastaava	Tony Lind	Pirkkala

Kassanhoitajaksi valittiin Kirsi Lindfors Tampereelta.

7. Tilintarkastajien ja heidän varamiestensä vaali

Tilintarkastajiksi valittiin Guy Wikström ja Minna Hallikainen ja varatilintarkastajiksi Kari Hanski ja Jarkko Vuori.

8. Päätös jäsen- ja ainajäsenmaksun suuruudesta

Päätettiin jäsenmaksun suuruudeksi 17 Eur, ainajäsenmaksun suuruudeksi 15 x 17 Eur eli 255 Eur. Liittymismaksu ja jäsenmaksu yhdessä on 20 Eur.

9. Toimintasuunnitelma ja talousarvio kaudelle 2002-2003

Tony Lind esitteli toimintasuunnitelman kaudeksi 2002-2003. (Liite 6).

Todettiin että Pystymettä ja Moottoripyöränäyttely tulee lisätä toimintasuunnitelmaan. Esitettiin toimintakertomukseen lisättäväksi julkisuuskuvan parantamista ja lisäämistä. Tästä ei tehty päätöstä.

Kirsi Lindfors esitteli talousarvion kaudelle 2002-2003. (Liite 7).

Toimintasuunnitelma ja talousarvio hyväksyttiin edellä mainituin muutoksin.

10. Päätös jäsenmaksun maksamatta jättäneiden kerhosta erottamisesta

Hallitus esitti että jäsenmaksunsa maksamatta jättäneet (201 henkilöä) erotettaisiin kerhosta. Ehdotus hyväksyttiin. (Liite 8)

11. Muut esille tulevat asiat.

Kysyttiin lahjoituksena saadun MZ:n käytöstä. Todettiin että moottoripyörä on Veijo Änäkäisen korjaama ja jatkossa mm. koulutuksen käytössä.

Ehdotettiin tilikauden siirtämistä vuodenvaihteeseen ja vuosikokouksen pitämistä ajokauden alkaessa. Asia annettiin hallituksen mietittäväksi. Asia vaatii sääntömuutoksen.

Hallitus esitti vuosikokoukselle kunniajäsenyyden myöntämistä henkilöille, joiden jäsenmuero on alle 100 ja joille kunniajäsenyyttä ei vielä ole myönnetty. Lisäksi hallitus esittää kunniajäsenyyttä seuraaville kolmelle henkilölle: Jussi Vanha-Aho, Antti Korteso ja Guy Wikström. Esitys hyväksyttiin. Todettiin kuitenkin että hallituksen tekemässä listassa on henkilöitä, jotka jo ovat saaneet ainajäsenyyden. (Liite 9)

12. Ilmoitusasiat

Päärakennuksessa on ruokaa vuosikokoukseen osallistuneille.

13. Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 14:30.

Tero Laine
Puheenjohtaja

Marjaana Laine
Pöytäkirjan pitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Jarkko Vuori

Osmo Winter

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y:N

TOIMINTAKERTOMUS 2001 - 2002

KULUNUT VUOSI

Toimintavuosi 2001-2002 on sujunut kerhon toimintojen osalta vähintäänkin tyydyttävästi. Kerhon perusasiat ovat pääosin kunnossa ja moottoripyöräilyn suosion kasvu on näkynyt myös kerhomme jäsenmäärän kasvuna.

HALLITUS JA TOIMIHENKILÖT

Vuosikokouksen valitseman hallituksen kokoonpano oli:

puheenjohtaja	Tony Lind	Pirkkala
varapuheenjohtaja	Minna Jokinen	Tampere
sihteeri	Marjaana Laine	Helsinki
kassanhoitaja	Kirsi Lindfors	Tampere
kerhoemäntä	Pirkko Herranen	Helsinki
päätoimittaja	Veijo Änäkäinen	Tampere
NMR-vastaava	Anne Aaltonen	Helsinki
koulutusvastaava	Jarmo Jokilampi	Kangasala
aluetoimintavastaava	Mikko Heikkinen	Tampere
nuorisovastaava	Pertti Paajanen	Nokia

Ja hallituksen kutsumat toimihenkilöt:

kerhokauppias	Asko Vesinen	Helsinki
jäsenkirjuri	Henna Saarinen	Tampere
webmaster	Jukka Lindfors	Tampere
	Reija Helminen	Tampere

JÄSENISTÖ

Kerhon jäsenmäärä on viime vuodesta kasvanut, ollen 10.9.2002 2026 maksanutta jäsentä. Tosin jäsenmaksunsa maksamatta jättäneitä ja näin ollen erotettavia on 201 henkilöä.

TOIMINTA

22-23.9 KH ja Jammu veivät maastoajosta kiinnostuneet metsiin ja poluille Enduro-pöräyksen merkeissä.

Pohjoisen Pystymettän järjestivät vanhat konkarit Mikko Laitila ja Veikko Harjuniemi Meltauksen kairaamiseksi 21-23.9.

Ajokauden päätti Pystymettä Lammilla Tammissen Mikon johdolla 26-28.10.2001. Talviajokauden avasi Talviralli 8-10.2.2002 Raahessa Tuomas Keskkikorsun johdolla.

Perinteinen koulutustapahtuma, Motoristi Survival, järjestettiin jatkuvasti kasvavan kysynnän vuoksi, kuluneen ajokauden aikana kolmasti. Paikkana Poliisikoulun tilat ja ajoharjoitusrata Tampereella

Ensimmäistä kertaa Sivuvaunuyhdistyksen tapahtumat olivat kuluneena vuonna kerhomme "siipien suojissa". 24-26.5 järjestettiin Jumbo Run Killinmäen hoitolaitoksessa, Kirkkonummella Nykäsen Vesan johdolla.

25. Motoristin Kirkkopyhää vietettiin 26.5. Isojoen kirkossa. Järjestelyistä vastasi Pekka Voutilainen.

Naismotoristit kokoontuivat Kangaslammelle Marika Miettisen ja Tuula Reijosen johdolla perinteiseen Akkaralliin 7-9.6.

Nuorten oma K-18 järjestyi nuorisovastaava Pertti Paajasen johdolla 14-16.6. Suosio piikkikuskien tapahtumassa oli hieman viime vuosia parempi, vaikka nuorten ajasta kilpailevat monet muutkin tapahtumat, kuten esim. erilaiset festarit.

Ajokauden päätapahtuman Kontiorallin isäntänä toimi tänä vuonna MC Crater ja Reijo Nygård. Ennätyksellinen osanotto, lähes 3000 osallistujaa, ja mahtavat puitteet, saivat ralliväen viihtymään heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna.

Virtasalmen Motoparkiin kokoontuivat sivuvaunupyörät 19-21.7 Esa Ylösen johdolla.

Perherallin järjestelyistä vastasi tänä vuonna Jouni ja Paula Valkeejärvi. Elokuuissa tapahtumassa viihtyivät niin isot kuin pienetkin motoristit.

Ulkomainen tapahtumamme Eestin etappiajo järjestettiin 23-25.8. Haapsaluun. Etappien mielenkiintoisuudesta huolehti taas paikallistuntemusta omaava Kaija Rytönen ja kotimaan järjestelyt hoiti Hanna Korteso.

Pohjoisen Pystymettä järjestetään viikko vuosikokouksen jälkeen. Järjestelyistä vastaavat tänäkin vuonna Mikko Laitila ja Veikko Harjuniemi sekä Napa-piirin Moottoripyöräilijät. Kyseessä on 20. Juhlapystis.

Tänä vuonna hallitus kutsui jäsenet Jaalaan Aurantolaan vuosikokoukseen 15.9.02.

NUORISOTOIMINTA

Nuorisovastaava Pertti Paajasen organisoima K-18 toimii tälläkin kaudella nuorison tapaamispaikkana. Piikkikuskien osallistumiskynnys tuntuu olevan kovin korkea, osallistujamäärästä päätellen, vaikkakin viime vuosien osallistujamäärät ylitettiin ja Potsi kastettiin perinteiden mukaan. Edelleen lienee syytä harkita keinoja nuorten motoristien mielenkiinnon herättämiseksi.

EDUSTUKSET JA YHTEISTYÖ

MP69 on Liikenneturvan jäsen. Koulutusvastaava on hoitanut osallistumisemme normaaleihin kokouksiin. Voimme todeta että moottoripyöräilijöiden jatkokoulutus lepää tällä hetkellä lähes tulkoon täysin kerhomme harteilla.

MP69 on jatkanut jäsenyyttään Helsingin kaupungin liikenneturvallisuusyhdistyksessä. Yhteysenkilöinä ovat toimineet hallituksemme jäsenet pääkaupunkiseudulla.

Kerho on Suomen Retkeilymajajärjestön jäsen. Sihteerimme on toiminut yhteysenkilönämme.

MP2002- näyttelyyn rakennettiin osasto varapj:n ja pääosin pääkaupunkiseudun kerholaisten voimin I-3.2. Koko hallitus ja Helsingin seudun jäsenet olivat aktiivisesti mukana osastolla koko näyttelyn ajan.

KANSAINVÄLINEN YHTEISTYÖ

NMR-vastaavamme Anne Aaltonen on hoitanut kansainvälistä yhteistyötä osallistumalla vuoden kuluessa kansainvälisiin kokouksiin.

KOULUTUS

Päivän mittaisia Survival Day-tehokoulutuspaketteja on järjestetty useille moto-ristiryhmille kysynnän mukaan. Kurssin aikana käydään läpi oleellimmat turvalliseen ajamiseen liittyvät tekijät ryhmätyön ja ajoharjoitusten keinoin. Kurssitilaisuuksia on järjestetty eri puolilla Suomea. Kurssilaisia on kuluneena vuonna ollut huomattavasti enemmän kuin aikaisempina vuosina.

Perinteinen Motoristi Survival-kurssi pidettiin jälleen Tampereella, nyt kolmasti. Kurssi-paikaksi Jarmo Jokilampi valinnut Poliisikoulun tilat. Kurssilaisia näille kolmelle kursseille ilmaantui n. 100.

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

Yksittäiset MP69:n kouluttajat ovat kohottaneet kouluttajavalmiuksiaan osallistumalla Suomen Moottoripyöräkouluttajat ry:n toimintaan ja uusia kouluttajia on "ajettu sisään" kouluttajan tehtäviin.

VARAINHANKINTA

Vaikka kuluneen kauden tulos on alijäämäinen yli 3000 euroa, johtuen pääasiassa

koulutuksen kuluista, on kerhomme talous vakaalla pohjalla. Koulutuskurssien hintojen hienoinen korottaminen ei kattanut kasvaneita menoja. Kontiorallin tarkka tuotto ei ole vielä tiedossamme, mutta uskomme tilanteen muuttuvan oleellisesti tilitysten jälkeen.

KERHOJULKAISU

MP69:n äänenkannattaja, Motoristi-lehti, ilmestyi jäsenistölle ja postituslistalla oleville tahoille kuusi kertaa toimintavuoden aikana. Sisällön tuottamisessa jäsenistöllä on suuri merkitys.

KERHOTAVARAKAUPPA 69SHOP

Kerhotuotteiden myynti kattaa edelleen tuntuvan osan kerhon varainhankinnasta. Valikoimaa on kasvatettu entisestään ja ostotilaukset voi tehdä myös sujuvasti sähköpostitse.

KERHOSIVUT 69 WEB

Lindforsin Jukan ylläpitämät sivut ja päivitykset ovat saaneet positiivista palautetta ja sivumme ovat saaneet vakiintuneen käyttäjäkunnan ja palautetta olemme sivuistamme saaneet kiitettävästi.

YHTEENVETO

MP69 siirtyy uudelle vuodelle voimissaan ja vireänä. Toiminnan kulmakiviä ovat koulutus, kokoontumisajot ja jäsenistöä yhdistävä Motoristi-lehti sekä uutena mukana tullut Sivuvaunuyhdistyksen toiminta. Näin olemme saaneet mukaamme lisää aktiivisia motoristeja ja voimme ylpeänä todeta olevamme kaikkien motoristien kerho. Moottoripyöräilyharrastuksen voimakas kasvu tietyssä ikäluokassa on näkynyt kerhonkin toiminnassa. Liittyvien jäsenten keski-ikä on huomattavasti piikki-ikäistä vanhempaa. Nuorison houkuttelevuus mukaan kerhomme toimintaan onkin melkoinen haaste tulevaisuudessakin.

Jaala 15. Syyskuuta 2002

Moottoripyöräkerho 69 ry:n hallitus

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y:N

TOIMINTASUUNNITELMA 2002 - 2003

Tulevanakin toimintavuonna tulemme huolehtimaan sääntöjen määräämistä tehtävistä. Osallistumme aktiivisesti koulutuksen kehittämiseen ja antamiseen. Olemme tarvittaessa vieranomaisten ja muiden tahojen käytettävissä moottoripyöräilyyn liittyvissä kysymyksissä sekä esittelemme harrastustamme yleisöille näyttelyissä ja tilaisuuksissa.

Tärkeä osa toimintaa tulee jatkossakin olemaan jäsenille suunnatut tapahtumat:

- MP-näyttely helmikuun ensimmäisenä viikonloppuna
- Talviralli helmikuussa/järjestäjä avoin
- Motoristi Survival-kurssit keväällä/69:n koulutusvastaava
- Motoristin Kirkkopyhä kesäkuun ensimmäisenä sunnuntaina
- Nuorison oma K-18-kokoontuminen kesäkuussa/nuorisovastaava
- Naisten oma Akkaralli kesäkuussa Nousiaisissa
- Kontioralli heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna/MC Levi
- Perheralli elokuussa
- Eestin Etappiajo elokuun lopulla/Hanna Kortesus
- Vuosikokous syyskuussa/hallitus
- Moottoripyöräsuunnistus syyskuussa
- Pohjoisen Pystymettä syyskuun lopulla
- Enduropöräys lokakuussa
- Pystymettä lokaluun lopulla

Sekä nyt toista kautta kerhomme "suojissa" mukana olevat Sivuvaunuyhdistyksen tapahtumat

- Jumbo Run toukokuussa
- Sivuvaunujen Kesäkokoontuminen heinäkuussa
- Sivuvaunujen Syyskokoontuminen syyskuun lopulla

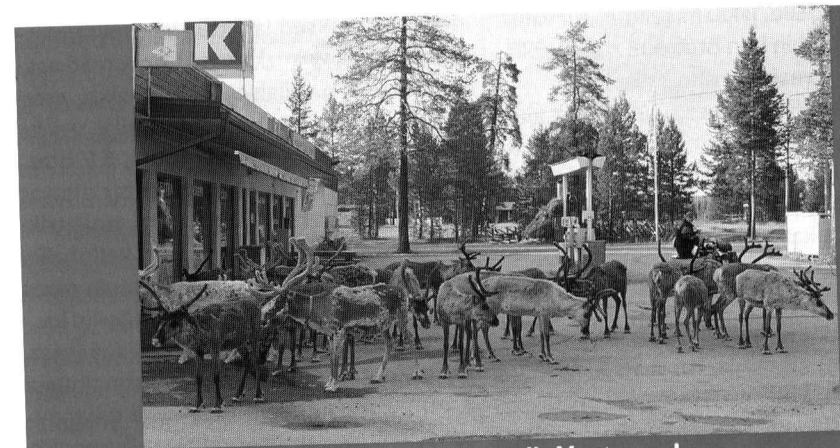
Kerholehti Motoristi tullaan julkaisemaan perinteisesti kuusi kertaa vuodessa. Lehden sisältöön tulee edelleenkin vaikuttamaan jäsenet, joiden jutuista lehti pääosin koostuu.

Tiedotuksen hoidamme pääosin ylläpitämällä suosittuja www-sivujamme, sekä tietenkin jäsenlehtemme avulla.

Kansainvälistä yhteistyötä tullaan tekemään aikaisempien vuosien tapaan FEMA:n ja NMR:n kanssa. Pyrkimyksenä vaikuttaa moottoripyöräilyä koskeviin säädöksiin sekä suuren yleisön kuvaan harrastuksestamme.

Yhteistyö Liikenneturvan ja SMOK:n kanssa jatkuu.

Jaalassa 15.9.02
MP 69:n hallitus



Jonoa kaupan ovella Vuotsossa!

Kontioon 2002

Kontion kontrollipaikka sijaitsi tänä vuonna harmillisen lähellä ja vieläpä siten, että kerhomme jäsenet (2 kpl) asuvat sen vastakkaisilla puolilla. Tästä johtuen perinteistä soratielähestymistä ei oikein saatu luonnosteltua kartalle. Parinsadan kilometrin lähestymisajolla ei kuitenkaan pääse rallitunnelmaan, joten päätimme vetästä pikku lenkin Kautokeinin kautta. Samalla saatiin toteutettua jo jonkin aikaa päässä muhinut ajatus yrittää suorittaa Saddle Sore 1000 eli 1000 mailia 24 tunnissa. Näitä "rautaperseajoja" hyväksyy Suomessa IBA Findland ry, joka toimii amerikkalaisen emoyhdistyksen alaisuudessa ja sen sääntöjen puitteissa.

Ajo päätettiin aloittaa Pulkkilasta, kerhomme Pohjois-Suomen vastaavan asuin-sijoilta ja suunnata kohti pohjoisen hiljaisempia teitä. Muutoinkin pohjoinen on

meille luonteva matkustussuunta. Reitti suunniteltiin Genimap-karttaohjelmalla (samaisella ohjelmalla mitataan myös virallinen matkan pituus) ja tankkauspaikat ja taukopaikat suunniteltiin valmiiksi. Luettelo pysähdyspaikoista kellonaikoihin tulostettiin tankkilaukun karttataskuun, siitä oli kätevä seurata aikataulussa pysymistä. Reitti sinänsä oli tuttu ja yksinkertainen eli suunnistamiseen ei pahemmin karttaa tarvittu. Reitti oli pääpiirteissään seuraava: Pulkkilä - Oulu - Hetta - Kautokeino - Karigasniemi - Inari - Sandankylä - Kemijärvi - Kuusamo - Kajaani - Pulkkilä. Lähtöajaksi asetimme klo 9 aamulla siksi, että saisimme lähteä liikkeelle heti hyvin nukutun yön jälkeen ja että aurinko olisi koko ajan selän takana. Myötävälöön ajamisella on varsinkin auringon paistaessa yöllä matalalta valtava merki-

tyks näkyvyydelle, jaksamiselle ja turvallisuudelle. Etenkin kun ötököitä ropisi yöllä visiiriin kuin vesipisaroita sateella.

Tarvittavat lomakkeet (Lähtö, tulo, ajatiedot ja lokikirja) tulostettiin IBA Finlandin sivuilta ja sovittiin vielä (emäntien vaatimuksesta), että suoritus keskeytetään, jos se alkaa vaikuttaa toivottomalta. Turhia riskejä ei oteta, suuria ylinopeuksia ei ajeta ja jos väsyttää, niin otetaan tirsat. Kyseessä ei ole mikään kilpailu, vaan tarkoitus on opetella turvallista pitkän matkan ajoa. Poliisipartioita tuli matkan varrella vastaan puolen tusinaa mutta eipä heillä tuntunut olevan moittimista. Ehkä he valkoisen Pamarin ajaessa takimmaisena ajattelivat homman olevan jo hoidossa – sillähän on jo poliisit perässä!

Kalustona meikäläisellä oli vanha tuttu Tykkilavetti Africa Twin mallia -91 ja Paulilla tällä kertaa Bemu R100RS -82. Paulin DR500 sai retken luonteen vuoksi tällä kertaa jäädä talliin lepäämään. Afrikkalainen on kyllä muuten oiva matkapeli mutta satulassa on matka-ajoa ajatellen toivomisen varaa, se on niin kuin kakkosnelosen päällä istuisi.

Retken ruokavaliosta vielä sen verran, että ennen lähtöä söimme tukevasti arvelen, ettei syöminen heti alkumatkasta voi pahasti unettaa. Matkaeväänä meillä oli pikkupurtavaa, itse olin tyytyväinen banaani-makkara-cokis -dieettiini. Minulla oli mukana myös tarkoitukseen sopivaksi kehuttua Nutridrink-täysravintoa (Apteekista) mutta sen maku oli kamala (makuasia!) ja se sai mahan kiertämään. Viimeinen purkki on vielä jääkaapissa ja sen nauttimista voi päiväyksen mukaan harkita ensi kevääseen saakka. Pääasia lieinee, että syö vähän ja usein. Pieni nälkä ei väsytä, kunhan verensokeri pysyy kohtuullisella tasolla eikä heittele pahasti. Energiajuomat (Patteri) ovat hätäapu, sillä juo-

man vaikutuksen lakattua väsymys voi iskeä hyvinkin voimakkaana. Loppumatkasta nautin yhden sellaisen lähinnä siksi, ettei muuta juotavaa ollut enää jäljellä.

Niinpä sitten torstai-aamulla 4.6. otettiin Pulkkilan TB:llä todistajilta tarvittavat tiedot lähtölomakkeeseen ja tankattiin tankit täyteen. Tankkauskuitin kellonaika on se, josta suoritus alkaa, ja kuitein myös dokumentoidaan koko reitti. Teboilin kassakoneen kello oli 10 minuuttia jäljessä, joten menetimme jo ennen starttausta tuon 10 minuuttia. Tällä retkellä tuli muuten kiinnittäneeksi huomiota sellaiseenkin seikkaan, että kassakoneiden kellot ovat harvoin oikeassa ajassa ja joskus päivämääräkin heittää.

Keli oli mitä hienoin ja tie joutuista, joten olimme Oulussa yhdessä hajuksessa. Haukiputaan jälkeen sitten tulikin ongelmia, sillä Bemarin itään päin osoittava pytty lakkasi sytyttämästä. Aikamme ihmetelyämme huomasimme, että kaasarin uimurikammion pohjalla on muutama vesipisara. Kippasimme vedet tienposkeen ja kipaisimme varmuuden vuoksi hake-massa kohdalla olevalta huoltikselta tentua ja niin matka voi jatkua. Parikymmentä minuuttia siinä tuhraantui mutta olimme vielä Genimapin laskemassa aikataulussa, joten ei hätäiä mitää.

Oulun ja Tornion väli on aina siitä kulkiessani ollut ruuhkainen, mutta tiet ovat hyviä – suurin osa moottoriliikennetietä, moottoritietä tai leveäkaistaista tietä – joten matka joutui sutjakkaasti ja saimme kurottua aikatauluun pelivaraa. Tarkoitus oli saada alkumatkasta päiväsaikaan pientä etumatkaa, jotta olisi sitten yöllä väsyneenä varaa löysäillä ja pitää enemmän taukoja. Ensimmäinen tankkaus oli merkitty Ylitornioon, 283 km päähän Pulkkilasta, ja saavuimme sinne n. 1/2 tuntia etuajassa. Yllättävän hyvin genimapin

kilometrit pitivät paikkansa, sillä Pamarin mittari osoitti reissun päätyttyä samoja lukemia kuin mitä ohjelma antoi Afrikkalaisen mittarin näyttäessä viitisentoista kilometriä enemmän.

Ylitornion Hettaan ajo sujui mukavasti leveällä hiljaisella tiellä eikä Muonion paikalla tullut sadekuuro pahemmin menoa haitannut. Hieman ennen Hettaa sattui vaaratilanne, kun suoralla kahta täysperävaunuyhdistelmää ohittaessani vasemmalta pusikosta alkoi tunkea matkailuauton nokkaa tielle. Sain kurvattua kuorma-autojen väliin ja matkailuauton kuljettajakin ymmärsi keskeyttää aikeensa mutta kyllä siinä ylimääräistä adrenaliinia erittyi jonkin verran. Hetassa tuli toinen sadekuuro kestäen juuri sen aikaa, kun yritimme tankata. Vettä tuli kaatamalla, eikä siinä oikein passannut pitää tankin korkkia auki katoksettomalla mittarilla. Alkumatkan kokemusten mukaan kun polttomoottori ei kesälläkään käy vedellä! Lokikirjan täyttö ja paperityöt myös saivat lisää vaikeusastetta kaatosateesta. Kuitin lämpöpapereita näköjään ei tykännyt vedestä ja tuntui hajoavan käsiin muutamasta pisarasta. Varmuuden vuoksi hain kioskista suklaapatukan saadakseni toisen kuitin. Kioskin kassakoneen kello olikin sitten muutaman tunnin pielessä mutta arvelin näiden tositteiden piisaavan ja saatiinhan se pensakuittikin myöhemmin suoriteltua lukukelpoiseksi.

Lenkki Hetasta Norjan kautta Karigasniemelle on hieno, varsinkin Kautokeinin ja Karigasniemen välinen osuus. Tie on tosin kaposta mutta hyvinhän siitä moottoripyörällä mahtuu. Maisemat ovat pohjalaisen tasamaan asukin silmään upeita ja tien pinnoite hyvälaatuista. Tällä välillä



Lokikirjaa täytetään aina pysähdysten yhteydessä.

teimme useita pysähdyksiä milloin mistäkin syystä, joten matka ei joutunut kovin liukkaasti. Joka tapauksessa olimme Karigasniemellä tunnin verran edellä Genimapin aikataulusta. Parhaiten keskinopeutta saakin nostettua lyhentämällä ja vähentämällä taukoja. Esimerkiksi, ohitimme samaisen Venäjän rekkarissa olevan, tumman neitokaisen ohjastaman ässämersun Oulun ja Kautokeinin välillä 5-6 kertaa. Vaikka ajoimme jonkin verran nopeammin, ei tarvinnut hääviä paussia pitää, kun Mersu painoi ohi. Viimeiset ohitukset tehtiinkin hymyssä suin kättä nostaen. Kautokeinin jälkeen autoa ei enää näkynyt, mahtoiko tyyppä jatkaa Altan suuntaan.

Karigasniemellä tankkasimme ja saimme kuitit tositteeksi matkan etenemiseksi. Seuraava pikapysähdys oli kohta pian Inarin jälkeen, missä tyhjensimme ja

tankkasimme kuskit ja jaloittelimme vähän. Tässä vaiheessa ei vielä väsyttänyt yhtään, mutta takapuoli alkoi vaatia taukoja tiheämpään tahtiin. Pamarin penkillä olisi kyllä istuskellut pitempäänkin, mutta Afrikkalaisen jakkara ei ole mikään matkamiehen unelma. Vehje lieneekin tarkoitettu ajettavaksi osittain tapeilla seisten. No, matka jatkui ja vuotossa pidettiin seuraava tauko noin puolitoista tuntia etujassa, yhdeksän maissa illalla. Pysähdyimme K-kaupan pihamaalle, missä lorvi n. 50-päinen porotokka. Eivät ne meitä pahemmin vierastaneet, mutta siirtyivät kui-

Lämpötilakin oli nenänpääntumalla jo selvästi alle kymmenen asteen. Pilvet pelästyivät varusteitamme ja väistivät itään – vaan olisivat varmasti tulleet päälle ilman sadeasuja.

Vuotson jälkeen näimme tienposkessa GoldWingin kuskeineen ja kaverilla oli selvästi ongelmia, sillä katteita oli irroteltuna. Ajoimme ohi mutta sitten rupesi omatunto kolkuttamaan, eihän motoristikaveria voi pulaan jättää. Kurvasimme takaisin ja selvisi, että kaveri oli hollantilainen ja että Bussista oli sähkököt hukassa, edes kelloon ei tullut virtaa. Huvittavaa

oli, että kaveri väitti olevansa sähkömies, vaikka wingin kaikki liittimet olivat hapettuneet ja vihreän mömmön peitossa ja solenoidin liitin oli sulanut klöntiksi. Sateen jälkeen ongelmat olivat alkaneet, eikä ihme, eivät tuollaiset hapettumat vetä kaippaa. Emme kuitenkaan pystyneet auttamaan, joten soitelimme apua paikalle. Kaveri ihmetteli, että "does your No-

kia work here, in middle of nothing?". Jätimme sitten tuon optimistisen sähkömiehen, joka sanoi laittavansa teltan pystyyn ja jatkavansa remonttia aamulla. "Kyllä minä sen vielä käyntiin saan, olenhan sähkömies!"

Wingin sähköjä etsiessä meni vajaa tunti ja olimme enää puolisen tuntia etujassa. Seuraava tankkauspaikka oli Sodankylässä, minne saavuimme ennen yhtätoista. Africa Twinin tankkiin meni 23,99 litraa menovettä, joten olihan siellä vielä

Tauko Lammella.

0,01 litraa jäljellä. Ihmekö tuo, että lievää nykimistä oli havaittavissa muutama kilometri ennen tankkauspistettä. Afrikkalainen ryyppikelee tällaisessa reippaassa matka-ajossa näköjään lähemmäs kahdeksan litraa sadalla, Pemari kulkee pari litraa vähemmällä. Pelkoseniemellä otimme pankkiautomaatista saldokyselyn, jotta voisimme todistaa ajaneemme sen kautta. Muuten Genimap olisi tarkistuksessa laskenut matkan pituuden jotain mettäreittä pitkin. Kemijärven jälkeen pysähdyimme pikaisesti oikomaan jäseniä ja totesimme saaneemme venytetyksi etumatkan jo yli tunnin mittaiseksi, lähinnä lyhykäisten taukojen ansiosta.

Kuusamossa tankattiin ja niillä paikkeilla tuli myös vastaan pilvivyöhyke ilman samalla lämmetessä selvästi. Tie oli tästä eteenpäin koko loppumatkan märkä mutta sateessa ei silti kovin pitkiä paloja tarvinnut ajaa. Kovimmat sateet sattuivat Kuusamon ja Suomussalmen välille ja tuo puolentoista sadan kilometrin etappi olikin reissun rankin. Jälkeenpäin ajatellen siinä olisi voinut pitää ylimääräisen tauon, olihan aikataulussa pelivaraa runsaasti. Alkoi jo tuntua, että on tullut jonkin verran ajelluksi, joten pian Suomussalmen jälkeen jaloittelimme ja haukkasimme vähän evästä.

Kajaanissa Kokkolantien risteyksessä tankatessamme olimme pari tuntia etujassa ja saatoimme ajaa lopun Chumin tapaan varmistellen. Jossain ennen Pyhän-

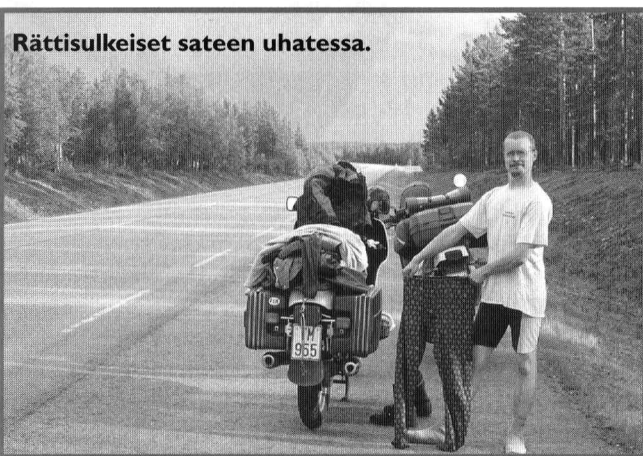


tää tuli 1000 mailia (1609 km) täyteen pyörän kellon näyttäessä 05:33 - sen kunniaksi piti oikein pysähtyä ja ottaa muutama kuva. Pyhännältä yritimme kuittia huoltoasemalta, mutta automaatti oli rikki. Emme nähneet asiasta sen enempää vaihua, sillä kuitti ei ollut matkan määrittelyn kannalta välttämätön. Virallisen lopetusajan (seitsemän maissa) saimme kuittiin tankatessamme Pulkkilan ABC:lta ja pituutta suoritukselle kertyi kaiken kaikkiaan genimapin mukaan 1674 km. Siinä tankatessamme huoltamon pihaan sattumalta kurvasi tuttuja miehiä kuorma-autolla, joten todistajia ajon lopetuslomakkeeseen ei tarvinnut etsiä sen kauempaa.

Vaikka kroppa oli jo puuduksissa, ei silti nukuttanut vielä (melkein) yhtään. Suihkun ja ruokailun jälkeen muutaman tunnin uni kuitenkin maittoi ennen kuin lähdimme suunnistamaan kohti Kontion kontrollipaikkaa. Jos rallipaikka tuntuu olevan liian lähellä, yllä mainittu on yksi mainio tapa virittäytyä rallitunnelmaan.

Lisätietoja pitkän matkan ajoista:

Markku Haapamäki & Pauli Ylikoski



Rättisulkeiset sateen uhatessa.

tenkin hiljalleen viereisen talon puutarhaan, mistä talon emäntä yritti niitä epätoivoisesti ajaa pois. Hän saikin lopulta ajettua porot keskelle nelostietä saaden minimuotoisen liikenneuuhkan aikaan.

Jatkoimme taas matkaa mutta jouduimme melkein saman tien pysähtymään sadepukusulkeisiin edessäpäin näkyvien synkkien pilvien vuoksi. Gore-Texiemme vedenpitävyys on jo aiemmin tullut todettua reilusti alle 100-prosenttiseksi eikä tässä vaiheessa vielä ollut varaa kastua.

SÄILYTYSTILAA TALVEKSI PYÖRÄLLESI

**Vuokraamme säilytystilaa
15.10.2002-15.4.2003**

(myösmuut ajankohdat mahdollisia).
moottoripyörille. Varastotila on lämmin, ulkopuolisilta suljettu ja omaisuus on vakuutettu.

SÄILYTYSHINTAAN KUULUU:

moottoriöljyn ja -suodattimen vaihto tarvikkeineen,
huoltotarkastus (nesteet, jarrupalat, renkaat,
ketjut, rattaat, vaijerit yms.) polttoainesäiliön
tyhjennys ja akun irroitus ja varaus.

Kirjallinen raportti em. tarkastuskohteista mahdollisia
jatkotoimenpiteitä varten.

HINTA 280 € !!

Fergologistics

Abraham Wetterintie 6

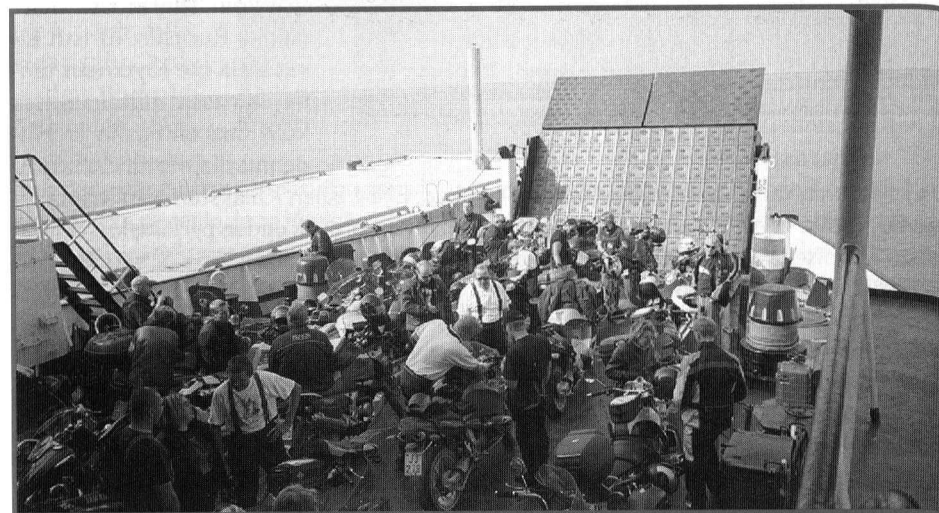
Käyntios. Sorvaajankatu 1-3

00810 HELSINKI

09-8700 933

e-mail mphuolto@hallinta-ltm.fi

Eestin Etappi 2002:



Annos Viron ruotsalaiskulttuuria

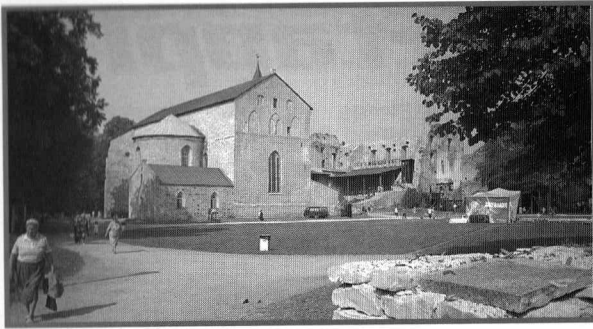
Viron länsirannikolla ja saarilla on ollut ruotsinkielisiä asukkaita jo 1200-luvulta alkaen. Neuvostoliiton valtauksen kynnyksellä suurin osa vironruotsalaisista pakenivat Ruotsiin mutta näiden asukkaiden tavoista ja perinteistä on jäänyt näkyviä jälkiä virolaiseen kansanperinteeseen ja kulttuuriin ja viime aikoina ruotsinkielen opiskelu on taas mahdollista muutamassa koulussa Läänemaalla. Tälle alueelle suunnautui tämän vuoden Eestin Etappi. Osallistujia oli n. kahdeksankymmentä kerholaista n. viidelläkymmenellä pyörällä.

Noarootsin niemimaa

Tallinnan passintarkastus teki taas maail-

manennätyksen, siis hitaudessa, mutta päästiin kuitenkin matkaan kohti ensimmäistä kokoontumispaikkaa Niitväljan golfkentällä, hienossa kesäsäässä.

Ilman Kaijan erinomaisia nuotteja olisimme taatusti eksyneet jo Tallinnan ulosmenoreitillä. Kuitenkin tuli kiire pysyä vauhdissa mukana. Lounaan jälkeen oli mahdollista valita joko asfaltti- tai sora-reitti. Valitsimme ensimmäisen. Seuraava kokoontumispaikka oli Pürksi, Noarootsin niemimaalla, missä tutustuimme Viron ainoaan ruotsinkielispainotteeseen lukioon kunnanjohtaja Ülo Kalkin ja rehtori Laine Belovesin opastuksella. Oppilaat tulevat koko Viron alueelta ja koulun suosio on niin suuri, että halukkaita on enemmän kun pystytään ottamaan vastaan. Mielinkiintoisia kohteita matkalla yöpymispaikkaan olivat Horsbyn vanha kirkko



ja Lyckholmin kartano – entinen kartano-raunio, jonka omistajasuku on kunnostanut asumis- ja museokäyttöön. Päivän viimeinen lenkki vei sitten yöpymispaikalle Roostan Puheküllassa. Tämä ruotsalais-omistuksessa oleva lomakylä oli kaikinpuolin mukava ja laadukas paikka yöpyä, jopa mopoille oli järjestetty vartiointi. Päivällisen yhteydessä kohotimme maljan kerhon perustajäsenen Aimon 65-vuotis syntymäpäivän kunniaksi. Saunan ja porealtaan jälkeen ensimmäinen päivä oli sitten pulkassa.

Vormsin saari

Vormsi on Viron länsirannikon neljänneksi suurin saari. Sinne lähdimme omalla lautavuorolla Rohuneemen satamasta. Menomatkalla satamaan kävimme tutustumassa neuvosto-ajan vanhaan lentotuki-kohtaan, sen kiitorataan ja hangaareihin. Vaikuttava kokemus joka kaikessa surkeudessaan on monumentti vallankäytön piittaamattomuudesta luontoa ja ihmistä kohtaan. Kiitorata houkutteli myös muutamia klubilaisia pieneen kiihdytyskokeiluun. Asfalttiteitä Vormsin saarella on vain muutama kilometri, mutta soratiet olivat mukavia ajaa myös matkapyörällä, vaikka pöly lensi, antaen uuden värin ajovaatteille ja mopoille. Saarella oli aikoinaan

Magnushov niminen kartano josta on vain muutaman ulkorakennuksen rauniot enää jäljellä. Saarella asui ruotsinkielinen väestö aina toiseen maailmansotaan asti jolloin suurin osa heitä pakeni Ruotsiin. Turistit eivät vielä ole löytäneet tänne samassa mittakaavassa kuin Saarenmaalle ja Hiidenmaalle, mutta lounaspai-

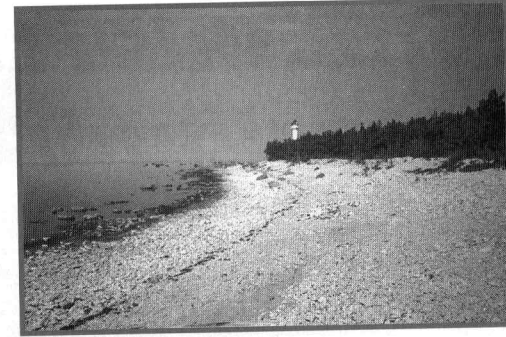
kan, Elle-Mallen Külalistemajan isäntä Elmar kertoi asukkaiden pyrkimyksistä houkutella lisää matkailijoita saarelle. Vormsin saarella on kiehtova ja dramaattinen historia ja on todella luonnonkaunis ja rauhallinen, ja sopiva paikka myös esim. polkupyöräilijöille. Lounaan jälkeen ajettiin saarta päästä päähän ja todettiin vanhojen ruotsinkielisten kylänimien säilyneen ja vielä olevan yleisessä käytössä. Erityisen upea paikka on Rumpon niemi, mutta sinne oli vain asiaa enduro-pyörillä. Vormsin Pyhän Olavin kirkon hautausmaalla on runsaasti paikallisen perinteesen kuuluvia ns. rengasristejä, joilla on sekä pakanallinen että kristillinen tausta. Käytiin myös Saxbyn rannalla kuvaamassa majakkaa ja sitten takaisin Hullon kylään, kyläkaupan pihalle istumaan paikallisen ”pihaparlamentin” ihmetykseksi. Iltapäivällä lähdimme samalla lautalla takaisin Rohuniemeen ja sieltä yöpymispaikalle. Iltapäivä päättyi makkaranpaistoon Roostan rannalla. Muutama rohkea amatööri kävi jopa kuutamouinnilla.

Haapsalu

Viimeisen päivän kohde oli Haapsalu. Tämä miellyttävä 12500 asukkaan pikkukaupunki on perustettu jo 1200-luvulla, eli yhtä vanha kuin Turku. Matkalla sinne kä-

vimme aamu-virkkuina myös tutustumassa taiteilija A. Laikmaan ateljeehen ja kotiin, joka sijaitsee aivan päätien varrella. Haapsalu koki uuden kukoistuskauden 1800-luvulla kun sen

mutakylpylät tulivat tunnetuiksi myös Pietarin eliitin piireille. Jopa Venäjän tsaari ja Piotr Tjajkovski ovat käyneet siellä parantamassa vaivojaan. Kaupungin vanhin rakennus on piispanlinna 1200-luvulta. Kaupungissa on edelleen kolme toimivaa mutakylpylää, jotka ovat tuttuja myös monelle suomalaiselle. Opastettu kaupunkieritys vei sitten rannalle, promenadille,



jonka varrella sijaitsee kunnostettu Kuursaal, eli rantapaviljoni. Tämä oli ennen vanhaan suosittu ajanviettopaikka, jossa järjestettiin erilaisia ohjelmia, syötiin ja tanssittiin. Ennen lounasta ehdimme vielä käydä tatsomassa Rantaruotsalaisten museota, johon on kerätty erilaisia näyttelyitä paikallisesta historiasta ja kulttuurista. Lounaan jälkeen ajoimme päätietä Tallinnaan ja matka päättyi siihen. Mukava reissu, kaikin puolin hyvin järjestetty, ruokaa oli riittävästi, sää suosiollinen. Taas kerran on annettava suurkiitokset Kajalle ja Minnal-

le erinomaisista valmisteluista. Näiden kokemusten perusteella vuoden 2003 Etappi Etelä-Viroon, Valgan maakuntaan on jo meidän osalta merkitty kalenteriin.



**Stefan Nylander
Jaana Nieminen**

Kannonkiertoa moottoripyörällä

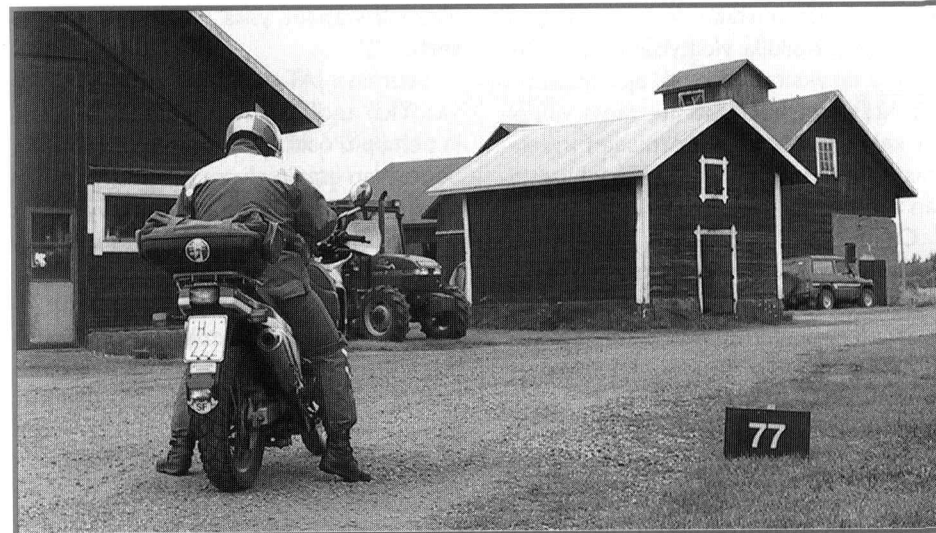
Miten tämä on mahdollista? Viime vuonna olen ollut parissa harjoitusajossa kokeilemassa autosuunnistusta. Moottoripyörällä olen ajanut kohta kaksikymmentä vuotta. Mutta kun nämä kaksi lajia yhdistetään, on mahanpohjani inhottavan täynnä perhosia. Tälle viikonlopulle oli ollut olevinaan muuta menoa, mutta päätin kuitenkin lähteä kokeilemaan MP-suunnis-

tusta. Soitin järjestäjälle Ari Uotilalle kysyäkseni oliko ylimääräisiä karttoja painettu. Ari toivotti tervetulleeksi, joten singahdin vielä vessan kautta ajohousuihin ja matkaan.

Autosuunnistuksessa kartanlukijalla on yleensä käytössä sekunnit näyttävä kello, erittäin tarkka osamatkamittari eli trippi, ja ylemissä luokissa compuksi kutsuttu

Mitä MP-suunnistus on?

- ◆ Kilpailussa on tarkoitus noudattaa järjestäjän antamaa reittiä ja ihanneajoaika.
- ◆ Reitin noudattamista tarkkaillaan reitin varrelle sijoitetuilla numerokylteillä, eli reittitarkastusasemilla (RT), joiden numerot tulisi löytyä kilpailukortista oikeassa järjestyksessä.
- ◆ Suoritusajaa tarkkaillaan sekä julkisilla (JAT) että salaisilla (AT) aikatarkastusasemilla. Nopeutta voidaan lisäksi valvoa tutkalla.
- ◆ Paremmuusjärjestyksen ratkaisee sekä suunnistuksen tarkkuus, että suoritukseen käytetty aika ja nopeus. Esim. yhdestä puuttuvasta RT:stä sakotetaan 10 minuutin myöhästymistä vastaavalla virhepistemäärällä.
- ◆ Laji noudattaa pääosin Autosuunnistuksen sääntöjä (Autosuunnistus on AKK:n alainen laji, ja säännöt tarkistetaan vuosittain.)
- ◆ Aloittelijan vähimmäisvarustus on moottoripyörä ja kynä. Karttaneline, tankkilaukku tai tankkiin teipattu muovitasku helpottaa kartanlukua.
- ◆ Kellon käyttö edellyttää jatkuvaa ihanneajojen seuraamista ja aloittelijaa se usein houkuttelee hutilointiin. Muutamaa minuuttia nopeammalla suorituksella saattaa reittivirheiden vuoksi hankkia itselleen helposti puolen tunnin myöhästymistä vastaavat virhepisteet.
- ◆ Lisätietoja voit hakea kerhon omien internet-sivujen kautta. Valitse "Toiminta" ja sieltä "MP-suunnistus".



Reittimerkki löytynyt, mihin tästä?

ajotietokone, johon jokaisen etapin voi ohjelmoida joko ajoajan tai keskinopeuden mukaan. Karttapöydän varustukseen kuuluu suhdeviivain eri mittakaavoille, kynäteline, jossa on useampia kyniä, karttavalvo tai useita, erilaisia puristinklipsejä kilpailukortteille, ajomääräykselle ja tietyt itse karttapöytä. Kaikki tämä on lisäksi säältä suojattuna auton sisällä.

Olin kuullut juttuja MP-suunnistuksesta, kuinka ihmisillä on pyörissäänkin mitä ihmeellisimpiä pyöriviä karttanelineitä, kelloja, kynätelineitä ja ties mitä oivalluksia. Eihän minulla mitään sellaisia ollut, enkä tähän hätään ehtisi niitä rakentaa. Päätin kuitenkin lähteä luottaen KTM:n omaan kelloon, joka ei tosin näyttänyt sekunteja, ja tankkilaukussa olevaan karttatasakuun, vaikkei sinne mahdu A4-kokoista karttaa. Laitoin lisäksi kaksi kuulakärkikynää laskettelurinteestä ostettuihin 'joihin' jotka roikkuivat parissa ajopuvun

vetoketjussa. Lisäksi otin mukaan rullan ilmastointiteippiä, joka yleensä ratkaisee kaikki pulmat.

Ehdin perille Harjavallan Hiittenharjun Teboilille viisi minuuttia ennen suunniteltua lähtöä. Käskynjako oli jo menossa: Autosuunnistussäännöistä poiketen TARK. AS-kylttejä ei käytetä reittitarkastusasemilla; ainoastaan numerokylttejä, jotka voi sijaita kummalla puolella tahansa ajoreittiä. Kaikille karttapisteväleille annetaan vain ihanneajaja, eli keskinopeutta ei tarvitse noudattaa. Aikatarkastuspisteeseen saa näin tulla etuajassa, jolloin kilpailukortin voi luovuttaa ihanneajalla AT-vahdille. Ainoastaan myöhässä tulemisesta sakotetaan.

Reitin kerrottiin olevan ajettavissa myös isolla katupyörällä. Reitti kulkisi paikoin kapeitakin hiekkateitä, joihin pihanurmia ja jopa sorakuopan pohjaa. Mutta koska suunnistaessa nopeus pysyy suhteelli-

sen alhaisena, mistään motocrossista ei ollut kyse. Kaikilla yksityisalueilla, kuten pihalla tai yksityisteillä, sai ajaa huoletta, sillä Ari oli ansiokkaasti kiertänyt viimeiset kaksi viikkoa talosta toiseen kyselemässä lupia, joita oli myönnetty kiitettävän avokätisesti.

Osallistujien pyöräkanta oli kirjavaa. Jyväskylän seudulta, missä järjestetään pikupoluillekin menevää endurosunnistusta, oli mukana muutama konkari ihan oikeilla enduroilla. Muutaman isomman katuenduron lisäksi isommasta kalustosta mainittakoon Triumph RS, BMW K1200RS ja Honda Pan European. Olipa yksi iso customikin lähtenyt matkaan.

Reitti alkoi Hiittenharjun ulkoilualueelta, jossa oli ensimmäinen pyöritys. Pie-nellä alueella pyörittiin suurimittakaavaisella kartalla, johon on merkitty jopa yksittäisiä puita ja sähköpylväitä. Tähän oli varattu aikaa vain viisi minuuttia eikä kukaan selvittänyt sitä ihanneajassa.

Seuraavaksi tuli 25 minuuttia pitkä jakso, johon sisältyi pari piha-aluetta ja siirtymää pääosin taajamassa. MP-suunnistuksessa (kuten myös AS:ssä) kartta edustaa vain ratamestarin näkemystä maastosta. Tämä tarkoittaa sitä, että kartassa pitää olla vähimmillään reitin ajamiseen riittävät suunnistusperusteet. Useat ratamestarit harrastavat karttojen 'vanhentamista' eli jättävät merkitsemättä jotain rakennuksia ja tieuria tarkoituksella. Milloin maasto ei täsmää, pitää vain löytää pomminvarmoja kohteita joihin luottaa. Tällä välillä kartassa puuttui yksi korttelinvälitietä ja yksi tie oli muutettu noudattamaan vanhaa tienpohjaa. Ensimmäinen vain hämäsi, mutta toinen oli niin hyvin tehty ja juuri ennen julkista aikataarkastus- asemaa (JAT:ia) että kaikki hyväksyivät uuden tien kartan mukaiseksi reitiksi ei-

vätäkä löytäneet yhtä reittitarkastuspis-tettä.

Seuraava JAT-väli noudatti samaa kaa-va. Yksi teollisuushalli puuttui kartasta ja tieltä piti osata poiketa parissa pihassa. Seuraavan etapin alussa oli taas ratamestarin pyyhekumikättä alkanut syyhyttää, niin paljon teitä oli pyyhitty pois. Reitti- viiva näytti noudattavan isoa tietä, mutta itse asiassa se koukkasi yhden pihan kaut- ta, ylitti kartassa näkymättömän päätien ja jatkoi hevoshaan reunaa. Loppu oli pää- osin siirtymää takaisin Hiittenharjulle, jos- sa viimeinen kaksiminuuttinen (taas tavoit- teaika johon kukaan ei päässyt) pyörittiin tanssilavan maastossa kierrellen puita ja lipputankoja 1:2000 -mittakaavaisella kar- talla.

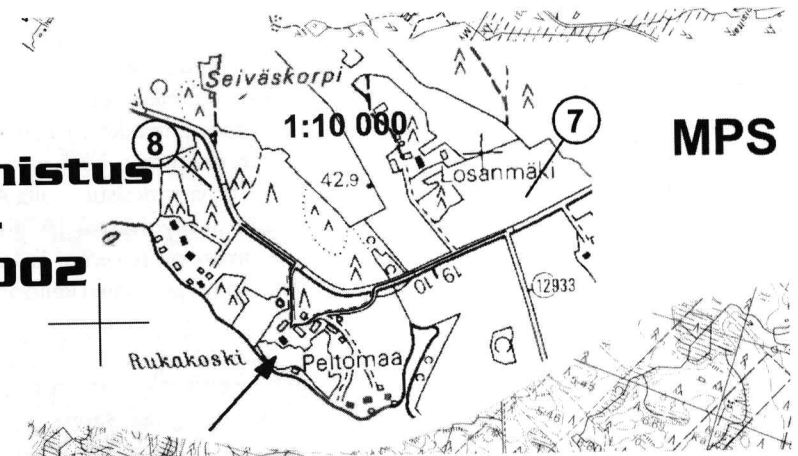
Olin teipannut oikean reiteni ilmas- tointiteipillä, johon saattoi kirjoittaa reitti- pisteiden numeroita pysähtymättä. Aina ennen JAT:eja ne oli muistettava kopioi- da kilpailukorttiin, ennen kuin JAT-vahti kirjoittaa korttiin ajan. Sen jälkeen niitä ei saa enää korttiin laittaa. Ennen tanssi- lavapyöritystä unohdin kuin unohdinkin merkitä yhden pisteen korttiin ja se lapsus maksoi minulle toisen sijan.

Maalista siirryimme Uotilan Arin ko- tiin, missä söimme maistavaa soppaa ja joimme pullakahvit Arin laskiessa tulok- sia. Siitä jatkoimme Aittakarin leirikes- kukseen jonka saunalla reitti ajettiin läpi vielä monta kertaa. Yöllä ylitsemme kulki ukkosrintama ja toivoimme yhteen ää- neen, että aamulla ei sataisi.

Sunnuntain reitille lähdettiin leirikes- kuksen pihasta. Tämän päivän reitille Ari oli kokeillut ruotsalaistyylisiä reittipisteitä. Niiden sijainti on merkitty reitille, mutta ne on sijoitettu vaikeammin havaittaviksi kuin normaalit reittipisteet.

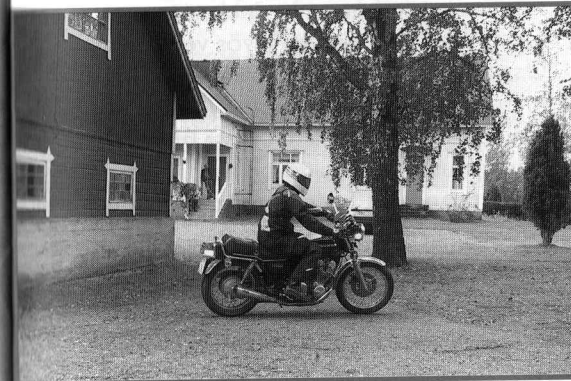
Päivän kolmannen reittipisteen jälkeen

MP suunnistus 31.8.- 1.9.2002



MPS

Miten tämä piha tulisi ajaa?



Ei tästä vielä saisi kääntyä

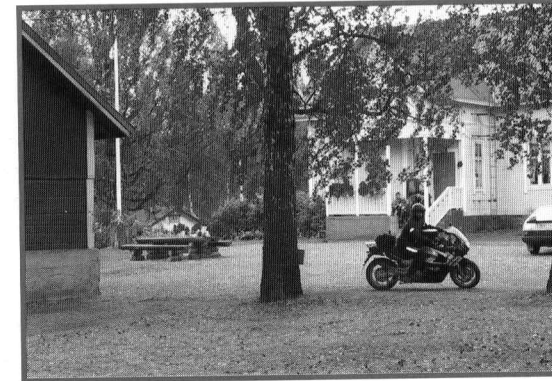
Sunnuntai 1.9.2002

	Aika	Reitti	YHT.
1 Tero Ahlqvist	692	2	1 892
2 Ilkka Tonteri	1404	1	2 004
3 Tomi Skippari	426	3	2 226
4 Risto Mäkelä	1045	2	2 245
5 Eero Tonteri	1075	2	2 275
6 Kari Jalonen	1102	3	2 902
7 Lassi Koskenvuo	1478	3	3 278
8 Ari Maansalo	1203	4	3 603
9 Jukka Pehkonen	1587	4	3 987
10 Tero Laine	1033	5	4 033
11 Kari Myllymäki	482	6	4 082
12 Janne Hyvönen	1097	5	4 097
13 Marko Tamminiemi	1949	5	4 949
14 Tea Tamminiemi	2198	9	7 598

TULOKSET

Lauantai 31.8.2002

	Aika	Reitti	YHT.
1 Eero Tonteri	500	2	1 700
2 Tomi Skippari	461	3	2 261
3 Kari Jalonen	467	3	2 267
4 Jukka Pehkonen	1348	2	2 548
5 Ilkka Tonteri	401	4	2 801
6 Tero Ahlqvist	415	4	2 815
7 Tero Laine	1357	3	3 157
8 Risto Mäkelä	598	5	3 598
9 Ari Maansalo	1753	4	4 153
10 Lassi Koskenvuo	1205	5	4 205
11 Antti Urrila	570	10	6 570
12 Janne Hyvönen	646	12	7 846
13 Pirkko Herranen	5982	11	12 582



...vaan täältä, koivun takaa, (huomaa kyltti puun takana)

karttaa käännellessä näin jonkun huitovan viljakuivurin nurkalla käsiään. Jukka P. oli pienen suunnistusvirheen seurauksena onnistunut ajamaan BMW:nsä mahastaan kiinni mättäälle. Olin ensimmäinen joka osui paikalle ja avustin Jukan jälleen liikkeelle. JAT oli sijoitettu pihapiiriin ja oli niin ottavasti merkitty, että monet ajoivat siihen oikaisten viimeisen mutkan. Kartan mukaan olisi pitänyt ajaa aivan erääseen aittaan kiinni, missä oli RT-kyltti hiekkakasan takana piilossa.

Seuraavan jakson huipentuma oli iso sorakuoppa, jossa pyörittiin taas utopistisen ihanneajan perässä. Kun JAT oli taas näköpiirissä ja pyyhekumi oli viuhunut, kaikki ajoivat karttaan merkitsemätöntä päätietä perille, vaikka reitti olisi kiertänyt vanhaa tietä.

Päivän viimeinen etappi toi kilpailijat Kauvatsan kirkonkylään, jossa laskettiin tulokset. Yllätyksekseni olin niukasti ykkösenä, vaikka minulta puuttui kaksi reittipistettä ja kakkoseksi tulleelta vain yksi.

Hän oli tullut ennen sorakuoppaa olleelle AT:lle rutkasti ennakossa ja koittanut paikata ajamalla seuraavalle JAT:ille ihanne-aikaan. Ennakkoon tulemisesta sakoetaan enemmän kuin myöhästymisestä, joten oma ratkaisuni tulla AT:lle ihanne-aikaan ja myöhästyä JAT:ilta vastaavasti enemmän oli parempi ja korjasin potin. Taktikointi ja vilkaisu kelloon oikealla hetkellä ratkaisi pelin.

Kokonaisuutena viikonloppu oli mahava. Reitit oli ammattitaidolla laadittu, ruoka oli hyvää, sauna ja majoitus korkeatasoisia. Ja kaiken kruunasi hyvä seura. Huolimatta kilpailusta kaikki tukivat toisiaan ja jakoivat omia vinkkejään avoimesti. Varusteita tietysti myös vertailtiin. Osanottajia oli saapunut paikalle vain kolmesta vaikke aikaisempina vuosina väkeä on ollut lähes tuplaten. Tästä lähin MP-suunnistus kuuluu vakio-ohjelmaani vuodesta toiseen, ja tulen kiusaksi asti houkuttelemaan muitakin mukaan.



North Sea HOG Rally 16.-18.08.2002 (Jesperhus, Tanska)

Päätös oli tehty ja ilmoittautuminen lähetetty sähköpostilla Tanskaan! Edessä oli ensimmäinen ulkomaille suuntautuva moottoripyörämatkamme, tapahtuman olimme löytäneet HOGin eli Harley Owners' Groupin lehdestä jo aikaisin keväällä.

Päätimme verestää nuoruusvuosien muistoja ja pakkasimme mukaan uuden kevyen teltan, vaikka mökkejäkin oli saatavilla. Sivulaukkuihin sullottiin lisäksi makuupussit sekä (onneksi turhaan...) lämmintä vaatetta viileän sään varalle. Selkänojaan kiinnitettävään nahkaiseen rullakassiin saimme sopimaan vaihtovaatteet ja tankkilaukkuun loput tavarat – amatööripakkaajakin sai kaiken tarpeellisen mukaan.

Siirtyminen Tanskaan

Sää oli ollut mitä parhain ja ennusteetkin näyttivät hyvältä. Kuitenkin - puolimatka-ssa Tampereelta Turun satamaan yllätti meidät ukkoskuuro, joka onneksi kuitenkin oli ainoa sade koko viikon aikana.

Odottelimme täpötäyden lautan lähtöä lähes 30-päisen ranskalainen Harrikka-ryhmän kanssa. Kuvittelimme ryhmän olevan myöskin tulossa Tanskan kokoon-tumisajoon, mutta Chapter Lyon olikin jo matkalla omasta Arctic- rallistaan suoraan kotiin.

Lähes 500 km:n matkan Tukholmasta Göteborgiin voi huristaa suurimmalta osin moottoriteitä 110 km:n maksiminopeudella. Moottoripyörällä oli kuitenkin



H-D pakattuna kotipihassa.

kin mukava ajella välillä hitaampia maiseimateitä pitkin ja aikaa on syytä varata vähän runsaammin. Torstai-iltapäivällä saavuimme Göteborgiin hyvissä ajoin ja ylitimme salmen Tanskaan noin 3 tunnissa. Oli jo myöhäistä saavuttuamme perille Frederikshavniin ja harjoittelimme uuden teltan pystytystä lähimällä leirintäalueella – lähes pimeässä.

Perillä Tanskassa

Ajelimme komean kesäisessä säässä upeiden maisemien halki Morsin saarelle Nyköbingin

kaupunkiin. Kohteemme JESPERHUS on valtava lomailukeskus. Jesperhusin kukkatarhat ovat Pohjois-Euroopan suurin kukkapuisto. Vuonna 1965 perustetussa, alunperin yksityisessä puutarhassa on miljoonia kukkia, kukkasista koottuja taide-teoksia, Tanskan suurin vesiputous, aasialainen puutarha ja lukuisia kahviloita ja mukavia penkkejä istuskelua varten.

Jesperhusin yksi omistajista on innokas HOG-aktivisti ja hänen tuellaan ”Chapter 1 Aros / Denmark” oli luonut hienot puitteet rallille.

Perille saavuttuamme saimme vastaanotossa nimellämme varustetun kassin esitteineen, ohjelmineen ja HOG Rally-paitoineen. Olimme etukäteen aprikoineet, millaista väkeä tapahtuma keräisi. Saimme kuitenkin kokea jo heti ensihetkestä lähtien lämpimän tunnelman - teretuliaisjuomia tarjoillut HOG Danmar-



Hog Rally Jesperhus.

kin edustaja jopa muisti nimemme (myöhemmin paljastui selitykseksi ehkäpä se, että olimme ainoat mukana olevat suomalaiset)!

Viikonloppua oli tullut viettämään noin 130 henkilöä yli 50 Harrikalla, osa perheistä seurasi mukana autoilla. Perjantain illallinen tarjottiin kukkapuiston Viidakkoravintolassa. Nautimme tanskalaisia herkkuja pöytäseurueemme kanssa ja ruokailun ajan taustalla soinut -70-80-luvun rokki vei

meidätkin mukanaan, kun viimeisetkin jälkiruokajäätelön rippeet oli nuoleskeltu suupielistä.

Lauantai oli varsinainen tapahtumapäivä. Aamiaisen jälkeen Harley-Davidson-myyntipiste avattiin ja osa pyöristä lähti ”Po-ker Run”- suunnistuskisaan, jossa ajettiin ohjeiden mukaan ympäri Morsin saarta partiolaisten toimiessa avustajina. Me ajelimme omia reittejämme Nyköbingin kujilla ja tutustuimme myös kukkatarhan uskomattomiin istutuksiin.

Partiolaiset olivat tämän vuoden rallin hyväntekeväisyyskohteena. Yleisölle tarjottiin tilaisuus päästä aidon Harley-Davidsonin kyytiin pientä maksua vastaan ja parikymmentä toinen toistaan komeampaa moottoripyörää kiersi ympäri leirintäaluetta. Halukkaita kyytiläisiä ja innokkaita katselijoita riitti kokonaisen tunnin ajaksi - aurinko porotti eikä pyörän pääl-

lä takuulla tullut kenellekään vilu! Tapahtuma tuotti partiolaisille sievoisen summan kruunuja – ja Harrikoille paljon positiivista mainetta!

Pienen lepotaunon jälkeen oli vuorossa taito- ja tempukisat. Suomen (ainoana) edustajana osallistuimme kisaan, jossa osatehtävinä oli mm. tynnyrin pyöritystä Harrikalla, kyydissä istujan yritys haukata palanen langan päässä roikkuvasta makkarasta, hidasajoa sekä normaali ”pölokajaviesti” - kilpailijoilla oli varmasti yhtä hauskaa kuin yleisölläkin.

Suihku oli poikaa ennen lauantaan illalista. Maalaistalon pihalla odotti komea leirituli ja vikkelä-sorminen hanuristi sekä juomia ja ruokaa itsepalvelugrillien äärellä. Ruokailun jälkeen oli vuorossa palkintojen jako; kovinkaan suurena yllätyksenä ei tullut saamamme palkinto kauimpaa

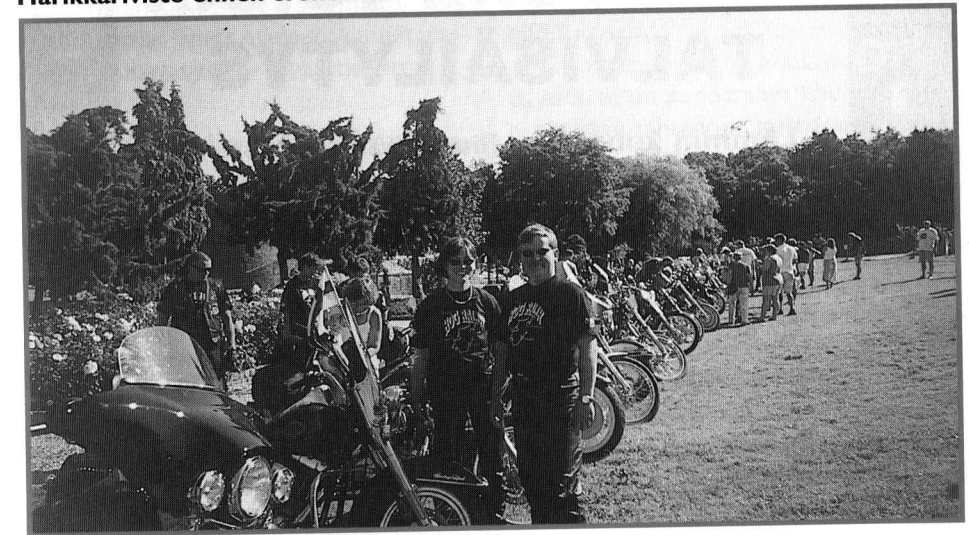


Tynnyrin pyöritystä.

tulleina. Ilta oli lämpöinen ja venyi pikkutunneille saakka. Onneksi rauhallinen telttailualue oli vain muutaman minuutin kävelymatkan päässä - kylläpä oma makuupussi ja teltta tuntuivatkin ihanalta paikalta!

Sunnuntain yhteisaamiaisella tuore maalaisleipä ja maukkaat tanskalaisleikkeet maistuivat nuutuneimmillekin juhlijoille. Pian oli kuitenkin aika kasata teltta

Harikkarivistö ennen erohetkeä.



ja sulloa maallinen omaisuus laukkuihin. Ennen uusien ystävien hyvästelyä ja ryhmämme hajaantumista ympäri Tanskaa, Saksaa, Norjaa ja Suomea, kokoonnuimme vielä ryhmäkuvaan. Moottoripyörät ajettiin riviin ja siinä sitten sekä omistajat että kukkapauston yleisö saivat ihailta kiiltävää kromia ja mustaa nahkaa...

Sanoimme näkemiin Jesperhusille ja päätimme, että ensi vuodeksi koetamme saada paremman suomalaisedustuksen tähän koko perheen Harrikka-ralliin. Mon-

ta kokemusta rikkaampana, monia uusia ystäviä saaneina ja 2.000 kilometrin matka takana voimme täydestä sydäimestä suositella ensi vuonna järjestettävää tapahtumaa "The 4th North Sea Family Party at Jesperhus". Pyörän päällä istuu todella monenlaisia mielenkiintoisia ihmisiä ja tanskalainen vieraanvaraisuus on aitoa!

Leena ja Jukka Lintusaari
(lintusaa@kotiposti.net)

Ajovarusteet / tarvikkeet Tampereen ja Hämeenlinnan puolestavalista Viialasta

MOOTTORIPYÖRÄN TALVISÄILYTYS

Lämmin kuiva tila. Murtohälytin josta hälytys suoraan vartiointiliikkeeseen. Säilytyksen hinta talvelta 100€/pyörä (syys-huhtikuu)

Teemme talven aikana edullisesti pyöriin huollot, remontit, rengastyöt ym... Talvisäilytyksessä olevien pyörien huolloista laskutamme 30€/h + osat.

www.KATAFORI.fi Keskuskatu 2, 37830 Viiala
Avoinna ark: 10.00-17.30 la 10.00-13.00 P. 03-5435889

Tahallaan eksymisestä



Ripa

Eksyminen tarkoittaa sitä ettei tiedä missä on, tai miten pääsee sinne minne on mennossa. Tarkkaan ottaen eksyminen ei siis ole mahdollista, kun aurinko paistaa ja ilmansuunnat, suurimmat taajamat ynnä isot, yksi- tai kaksinumeroiset valtatie ovat suurinpiirtein selvillä.

Mutta sitten taas voi ajatella, että kun valitsen tuon tai tämän pikkutien josta en tiedä minne se menee, enkä oikeastaan edes tiedä miten tähän risteykseen tulin, niin olen selvästi eksyksissä.

Tällainen harhailu tietysti edellyttää että ei ole kiire, ja että ajaminen maistuu. Harhailu taitaisi olla paras sana, mutta voiko harhaankaan mennä tietoisesti, voiko valita harhareitin?

Loppujen lopuksi, mitä sitä miettimään. Olelliset asiat jäävät mieleen: kauniit maisemat, mukavat tiet – tähän tiedätte.

Koulutuksesta

Melko laajaksi on paisunut MP69 järjestämä Motoristi Survival -koulutus. Hyvä niin, tuskin koulutus olisi saanut niin paljon kysyntää ja osallistujia, jos se kovin huonoa olisi. Toisaalta, voisihan sitä vitsaila, että ainoana on helposti myös paras.

Vuosikokous painotti sääntöjä, joissa tarkasti pitäytyen koulutusta voisi järjestää vain jäsenille. Samassa pykälässä kyllä sitten puhutaan myös reilusta motoristihengestä, joten kovin suurta sääntörikettä

tuskin on tehty, kun kurssille aina joskus joku muukin osallistuu. Pitäähän sitä jäsenhankintaakin tehdä, ja siinäkin suhteessa Survivalit lienevät olleet antoisia tilaisuuksia.

Järjestön tehtävä ei ole tuottaa voittoa. Veroviranomaiset ovat viime vuosina puuttuneet tilanteisiin, joissa yhdistyksen kautta on kiertänyt isoja summia rahaa. Tuleeko voittoa järjestölle tai yksityisille jäsenille, ja jos tulee, onko kyse elinkeinon harjoittamisesta tai jopa veronkierrosta – siinä kysymyksiä, joita ei liene kiva ratkoa verovirkailijoiden kanssa. Selvä peli on aina selvä peli.

Motoristi Survival on nyt sitten uudessa tilanteessa. Miten jatkosta sovittaneekin, kenelläkään tuskin on syytä ohittaa MP69 asiassa.

Kiitokset järjestölle kuuluvat myös siitä, että se on panostanut koulutukseen: ei niinkään rahaa kuin tarjoamalla koulutusta kouluttajille ja organisaation, tukea aiheesta innostuneille ihmiselle.

Pelikentällä on nyt tilaa ja tilanteita muutenkin. Suomen Moottoripyöräkouluttajat ja SMOTO ovat pikkuhiljaa kasvattaneet rooliaan. Myös Liikenneturva alkaa vihdoin tehdä jotain. Ehkä juuri nyt on paras hetki siirtää vastuuta laajemmalle, ja hakea myös innokkaita koulutettavia ja kouluttajia muualtakin kuin vain yhden kerhon piiristä.

Risto Kaivola

Kaasuttimien synkronoinnista

Taustaa

Pyöräni nykyä nylkytteli hieman tyhjäkäynnillä ajettaessa. Täydellisyyttä halajavana tämä minua hiukan harmitti. Keskustelin aiheesta tuttuun kanssa ja ilmeni että melkein kaikki pyörät hiukan nykivät pienellä kaasulla, erityisesti toimittaessa moottorijarrutuksen ja kevyen vedon välimaastossa. Erityisen kiusallisenä tämä ongelma on monissa polttoaineen ruiskutuksella varustetuissa pienikokoisissa moottoreissa. Asia jäi näistä vakuutteluista huolimatta minua vaivaamaan ja tutkin kirjallisuutta. Selvisikin että kaasuttimien synkronointi on äärimmäisen tärkeää moottorin tasaisen käynnin varmistamiseksi, varsinkin pienillä kierroksilla. Ehkäpä pyöräni kaasuttimet eivät ole synkronissa ja siitä johtuu käynnin epätasaisuus. Tyhjäkäyntiin vaikuttaa myös kaasuttimen ns. pilotsuuttimen säätö. Pilotsuutin antaa perusseossuhteen joka määrää tyhjäkäynnin seoksen. Tämä säätö tehdään omalla säätöruuvilla joka määrää suuttimen läpi kulkevan polttoaineen määrän.

Synkronoinnin tarkoituksena monikaasuttimisissa moottoreissa on varmistua siitä että kaikki kaasuttimet antavat yhtä-

”Käymme yhdessä ain, käymme aina rinnakkain.”

*Wolfgang Rolof,
Pertti Reponen, 1968*

läisen määrän seosta sylinterilleen. Näin moottorin voiman tuottamisen raskuus jakaantuu samansuuruisena kaikille sylintereille ja käynti on tasainen. Synkronointi voidaan tehdä likimääräisesti katsomalla että kaikki kaasuläpät avautuvat samanai-

kaisesti kaasuttimien kurkuissa. Toinen tarkempi tapa tehdä synkronointi on mitata alipaine kaasuttimen läpän jälkeen moottorin imusarjasta ja asettaa alipaineet samansuuruisiksi kaikissa sylintereissä. Koska kaikki kaasuttimet ovat virtausvastukseltaan samanlaisia, niin alipaineiden ollessa samat myös virtaukset ovat samansuuruisia. Mikäli kaasuttimet ovat vahvasti epäsynkronissa, moottori käy tyhjäkäynnillä epätasaisesti, kierrokset vaihtelevat melko tasaisessa rytmisä. Kaasuttimien synkronointi säädetään kaasuttimien välissä olevalla synkronointiruuvilla. Tämä ruuvi muuttaa kaasuttimen läpän asentoa suhteessa oikealla puolella olevaan kaasuttimen läppään. Myös ruiskutusjärjestelmät pitää synkronoida, sillä tämän hetken ruiskutusjärjestelmissä on kaasuun kytketty läppä joka säätää ilmavirtauksen määrää sylinterille.

Helpoin tapa tehdä synkronointi on viedä pyörä korjaamolle. Ammattimies

tekee työn nopeasti ja tehokkaasti. Tämän vuoksi ammattimies on joskus piittaamaton. Koska synkronointi vaatii huolellisuutta (sekä aikaa), ja koska sitä on vaikea ulkopuolelta todeta onko se tehty, synkronointi saatetaan jättää kokonaan tekemättä. Tekniikan maailman toistuvat testit autokorjaamoista valaisevat hiukan korjaamoiden yleisiä työskentelytapoja. Jos ei tunne luotettavaa korjaamo, toinen varteenotettava tapa synkronoinnille on tehdä se itse. Näin saa mukavasti tuntumaa käytännön moottoritekniikkaan ja varmistuu että synkronointi on huolellisesti tehty.

Mittalaite

Synkronoinnin tekemiseen tarvitaan mittalaite. Internetistä löysin hakukoneella useita erilaisia mittalaitteita. Yleisin laite näytti olevan neljän rinnakkaisen viisarimallisen alipainemittarin kehikko. Tällaisesta mittarista on mielestäni hankala heti yhdellä silmäyksellä nähdä ovatko paineet samoja. Toinen mittarimalli on pylvästyypinen näyttö, näitä on sekä mekaanisia että sähköisiä versioita. Näistä pylväistä voi nopealla vilkaisulla nähdä paineiden suhteelliset arvot. Kolmas mittarimalli, johon työkalufriikkinä heti ihastuin, on ranskalaisen autoelektroniikka- ja mittalaitevalmistaja Sagem Soriaun loistava monitoimimittalaite, INDIANA 2440 (Inlet Digital Analyzer). Se on tehty kaasuttimien synkronointiin, venttiilien diagnostisointiin, pilot-suuttimien säätöön sekä latauksen säätimien mittaamiseen. INDIANAa myy esim. englantilainen Probike, www.probike.co.uk. Mittalaite on hieman kallis, £595 (ALV 0%), mutta mitäpä ei innostunut mekaanikonalku uhraisi oppimisen alttarille. Laite on toteutukseltaan

varsin vakuuttava, käyttöliittymä askeettinen neljä näppäintä ja graafinen 64240 pisteen LCD-näyttö pakattuna 2 kiloa painavaan teräslaatikkoon jossa on kolhuja kestävä kumipinnoite. Laitteessa on neljä alipaineliitäntää mittaussletkuille ja hauenleuat virtasyöttöä varten. Lisäksi tulee erillinen laukku letkuille ja liittimille, kuva 1. Mittalaite kytketään hauenleuoilla pyörän akun napoihin ja alipaineliitännät letkuilla sylinterin imusarjan mittauspisteisiin. Omassa pyörässäni on letkut imusarjoihin jo valmiina jolloin tarvitaan vain muoviset 5mm letkun jatkokappaleet joilla pyörän letkut liitetään mittalaitteen letkuihin. Joissain pyörissä on vain 5mm tai 6 mm rei'ät imusarjaan joten silloin tarvitaan 5mm tai 6mm adapterit, £5 kappale.

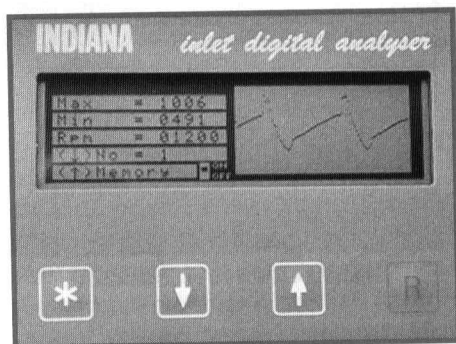


INDIANA 2440 mittalaite.

INDIANA 2440 näyttää haluttaessa imukanavan paineenvaihtelun ajan suhteen graafisesti, kuva 2. Tämä on erittäin hyödyllinen toiminto kun epäillään venttiilien toimintaa. Imu- ja pakoventtiilien vuodot, sekä ilmavuodot ennen kaasutinta näkyvät paineenvaihtelun poikkeamina. Jos imuventtiili vuotaa, se näkyy työtahdin aikana paineen nopeana nousuna imukanavassa. Pakoventtiilin vuotaminen näkyy taas imukanavan pienempänä alipaineena imutahdin aikana koska sylinteri

imee osan ilmasta pakoventtiilin kautta. Ilmasuodinkotelon vuodot näkyvät taas paineen liian nopeana nousuna imuventtiilin sulkeutumisen jälkeen. Imukanavan alipaineen vaihteluista voi oppia monia eri asioita moottorin ominaisuuksista.

Kaasuttimien synkronoinnin tarkistamiseksi mittalaitteessa on alipaineen keskiarvon esittäminen pylväsdiagrammina. Tästä näkee nopeasti ovatko alipaineet samoja. Lisäksi mittari näyttää moottorin kierrosluvun 10 rpm:n resoluutiolla, jotta tyhjäkäynti voidaan asettaa tarkasti kohdalleen. Mittari saa mitattua moottorin kierrosluvun analysoimalla alipaineen vaihtelun jakson pituuden. Mittaus on kohtuullisen hyvin digitaalisesti suodatettu eli kierrosluvun pienet säännölliset vaihtelut eivät näyttämää häiritse.



Imukanavan painenvaihtelu ajan suhteen.

Perusvalikossa mittalaite näyttää myös akun jännitteen. Jännitemittauksen avulla voi helposti tarkistaa onko akku kunnossa ja toimiiko latauksen säädin. Lepotilassa akun jännitteen pitäisi olla yli 12,3 volttia, muutoin akku täytyy ladata. Kun moottori käy, jännitteen pitäisi olla suurempi kuin lepotilassa, muutoin laturissa tai lataussäätimessä on vikaa. Kun moottori

käy 5000 rpm nopeudella, jännite ei saisi olla yli 15,5 volttia, muutoin lataussäädin on vioittunut ja lataa akkua liian suurella jännitteellä mikä on pidemmän päälle akulle turmiollista.

Kaasuttimien synkronointi

Kaasuttimien synkronoimiseksi ajetaan kone lämpimäksi, 10 minuutin ajolenkki riittää. Seuraavaksi irroitetaan tankki ja asetetaan se pöydälle pyörän viereen. Polttoaineletku kytketään tankin ja polttoainepumpun väliin. Synkronointi on mahdollista tehdä tankki paikallaan ylösnostettuna, mutta synkronointiruuvien säätäminen on silloin hankalampaa. Tankin siirtämisen jälkeen irroitetaan neljä imusarjoilta tulevaa 5 mm letkua ilmasuotimen kotelon alapuolelta ja kytketään ne INDIANA 2440 mittalaitteeseen. Ajosuuntaan katsoen vasemmanpuoleisin letku kytketään mittalaitteen kanavaan 4 ja oikeanpuoleisin letku kanavaan 1. Mittalaite kytketään akun napoihin ja käynnistetään moottori. Kuvassa 3 näkyy testiympäristö, mittalaite on pyörän istuimen päällä, alipaineletkut menevät ilmasuodinkotelon (airbox) alapuolella olevien kaasuttimien kurkkuihin ja polttoainetankilta kulkee polttoaineletku polttoainepumpulle. Valitaan seuraavaksi mittalaitteesta alipaineiden eromittaus ja vertailukanavaksi kanava 1 johon on kytketty kaasuvaijeri ja johon muut kaasuttimet synkronoidaan. Näytössä näkyy moottorin kierrosluku. Tyhjäkäynnin säädön avulla säädetään tyhjäkäynniksi 1200 rpm, tämä tuki riippuu siitä mitä pyörää ollaan säätämässä. Alipaineiden erot eri kanavien välillä näkyvät graafisessa muodossa pylväsdiagrammina ja absoluuttisessa muodossa 10 mbarin resoluutiolla.



Synkronoinnin säätöympäristö.

Synkronoinnin ristipäiset säätöruuvit ovat kaasuttimien välissä. Ensin säädetään kaasutin 2 kaasuttimen 1 ja 2 välissä olevalla säätöruuvilla siten että kaasuttimen 2 paine-ero vertailukanavaan nähden menee nollassa. Ruuvien alapuolella on jousi joka pitää ruuvien kohtuullisen hyvin paikoillaan vaikka pyörä sitä täristääkin. Tämä jousi tekee kuitenkin ruuvien tarkasta säätämisestä hiukan hankalan, ruuvi liikkuu pienissä nykäyksissä. Siksi kannattaa hakea säädön poikkeamat kiristämällä ruuvia liikaa ja sitten liian vähän. Oikea asetus on sitten näiden puolivälissä. Ruuvia on lisäksi varottava painamasta kovin paljoa sillä muutoin moottoria tulee tahattomasti kaasutettua ja alipaineen mittaustulokset vääristyvät. Säätämisessä on oltava hyvin varovainen, sillä ruuvia tarvitsee kääntää vain hyvin vähän muutoksen aikaansaamiseksi. Kaasuttimien välisestä kytkennästä johtuen säätö vaikuttaa myös kaasuttimiin 3 ja 4. Tämän ei pidä haitata säätämistä, eli keskitytään vain kanavaan 2. Kun kanavan 2 paine-ero on saatu nollassa, annetaan kaasua muutama kerta ja tarkistetaan että paine-ero pysyi edelleen nollassa. Seuraavaksi säädetään kanava 3 samalla lailla ja viimeiseksi kanava 4. Tämän jälkeen annetaan kaasua riipä-

ti muutama kerta ja varmistetaan että paine-erot pysyvät nollassa. Lopuksi säädetään tarvittaessa tyhjäkäynti uudelleen sillä synkronoinnin parannuttua tyhjäkäyntikierrokset pyrkivät yleensä nousemaan.

Pilotsuuttimen säätö

Pilotsuutin huolehtii pääasiassa tyhjäkäynnin seossuhteesta. Pilotsuutin vaikuttaa kuitenkin koko tehoalueella joten sen oikea säätö on tärkeää. Pilotsuuttimen seossuhdetta säädetään monissa kaasuttimissa kaasuttimen pohjassa olevalla säätöruuvilla. Myötäpäivään ruuvia säätämällä seos laihenee, vastapäivään rikastuu. Yleensä tähän säätöön ei tarvitse koskea sillä tämä säätöruuvi pitää hyvin asentonsa. Suuttimia vaihdettaessa tai tekemällä suurempia muutoksia moottorin otto- tai antovirtauksiin pilotsuuttimen säätö on kuitenkin hyvä tarkistaa. Helpoiten tämä tehdään säätämällä jokaista kaasutinta erikseen siten että moottorin kierrosluku tyhjäkäynnillä on suurimmillaan. Tämän takia INDIANA 2440 mittalaitteessa on tarkka (10 rpm resoluutio) kierroslukumittari. Vaihtoehtoisesti voidaan pilotsuutin säätää siten että sylinterin alipaine on suurimmillaan. Ekologisesti ajattelevat laihentavat seosta ruuvaamalla säätöruuvia puoli kierrosta kiinnipäin.

Pilotsuuttimien säädön jälkeen kaasuttimien synkronointi ja tyhjäkäyntiasetus täytyy tarkistaa uudelleen.

Yhteenveto

Kaasuttimien synkronointi teki moottorin tyhjäkäynnistä huomattavasti tasaisemman. Nyt kone ei enää nyi niin pahasti tyhjäkäynnillä ajettaessa. Synkro-

nointiruuvit liikkuvat hieman tärinän ja kaasuläppäkselin liikkeen vuoksi. Siksi on hyvä tarkistaa vuosittain kaasuttimen synkronointi. Epäileväiset sielut tarkistelevat tiuhemminkin ja huolettomammille motoristeille voi lohdutella ettei synkronointi kahdessa-kolmessa vuodessa turmiollisen paljon pieleen liiku. Pilotsuuttimen säätö muuttuu äärimmäisen vähän ajan kuluessa, koska säätöruuvi on paikallaan kaasuttimen pohjassa. Siksi sitä ei yleensä tarvitse itse säätää. Ainoastaan jos kaasuttimen suuttimia on muutettu radikaalisti tai moottorin virtauksiin on kajottu, on hyvä tarkistaa pilotsuuttimen säätö.

Synkronoinnin ja pilotsuuttimen säädön voi tehdä näppärästi itsekin, se ei vaadi muuta kuin hiukan sorminäppäryyttä, uteliasta ja rohkeata mieltä, hiukan työkaluja ja yksinkertaisen mittalaitteen.



Yksinkertaisillakin mittalaitteilla tulee toimeen. Alipaineen mittauksen voi tehdä halvemminkin kuin ostamalla sitä varten oman mittalaitteen. Pätevän mittalaitteen voi tehdä hyvin yksinkertaisesti ja halvalla asettamalla neljä letkua rinnakkain, tekemällä niiden alapäähän U-lenkin ja täyttämällä letkut bensalla. Käyttämällä nesteinä bensaa veden sijaan ei ole pelkoa että kone hörppää vettä sisuksiinsa. Sitten toinen pää imukanavan mittauspisteeseen ja mittari on valmis. Nestepintojen liikettä voi vaimentaa asettamalla letkuun vaikka 0.6mm MIG-suuttimen. Pilotsuuttimen voi säätää korvakuulolta jos on kokemusta, kuulostelemalla kierrosluvun muutoksia samalla kun säätöruuviin kosketaan. Pyörän oma mittari kun on yleensä erottelukyvyltään liian epätarkka tähän tehtävään.

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 €
KONTIOSTARA -MERKKI	13,00 €
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. työ 09 752 712, matkap. 041-469 8269

email: shop@mp69.org.