



.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 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

Päivi Jalava

Ollikantie 40 B 10
33960 PIRKKALA

MOTORISTI



MP69 tapahtumat 2003

MP-näyttely	30.01.-02.02.	Messukeskus, Helsinki Petri Lajunen petri.lajunen@mp69.org
Talviralli	07.-09.02	Ruovesi, Haapasaari Pirkko Herranen 040-5030126 pirkko.herranen@mp69.org
Motoristi Survival I	17.-18.05.	Tampere, Hervanta, Poliisiopisto? Petri Tuovinen 0400-878170 petri.tuovinen@mp69.org
Motoristin Kirkkopyhä	24.-25.05.	Paikka ja järjestäjä avoin
JumboRun	5/2003	Paikka avoin Sivuvaunuyhdistys
Akkaralli	6/2003	Nousiainen Yht.henkilö ilmoitetaan myöhemmin
K-18	6/2003	Paikka avoin Pekka Suontausta 050-3563216 pekka.suontausta@mp69.org

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 6 Joulukuu 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: Veijo Änäkäinen

HALLITUS

Puheenjohtaja

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

Varapuheenjohtaja

Petri Lajunen
petri.lajunen@mp69.org

Sihteeri

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 Änäkäinen
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



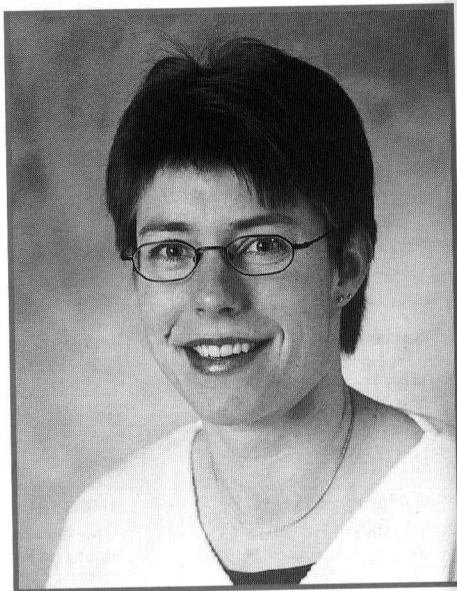
LÄMPÖÄ ja VALOA PIMEYTEEN

Huh, huh..... tulin juuri ulkoa ja mittari näyttää -10 pakkasta. On se vuodenaika käsillä jolloin, kaipaa valoa ja lämpöä ympärilleen. Tuo suuri ja mahtava luonto ympärillämme ei sitä juuri nyt oikein tarjoile. Siispä pitää keksiä korvikkeita.

Takka ja tuli, siinä voi olla oikein hyvä vastine kylmälle ulkoilmalle. Myöskin tietysti oikeanlainen pukeutuminen, unohtamatta HEIJASTINTA pimeinä talven iltoina. Miksiköhän se pieni kapistus niin useasti jääkin sinne jonnekin?

Lämpöisiä tunteita saa myös varmasti aikaiseksi kohta tupaan sisälle käyvä valkopartainen ukko. Kannattaa pitää paljon valoja päällä, jotta hän osaa perille asti. Joulusanana ei jätä ketää kylmäksi. Joillekin se voi aluksi merkitä stressiä ja kiirettä, mutta loppuhuipennus ruokineen ja juomineen yleensä kruunaa menneen vuoden. Silloin on aika pysähtyä, lupa tuupata arjen kiire unholaan ja olla vain nauttien joulun tuomasta valosta ja lämmöstä.

Talven yksi lämpöisimmistä tapahtumista on varmasti helmikuun alussa oleva moottoripyöränäyttely Helsingin messukeskuksessa. Viime vuosina kävijämää-



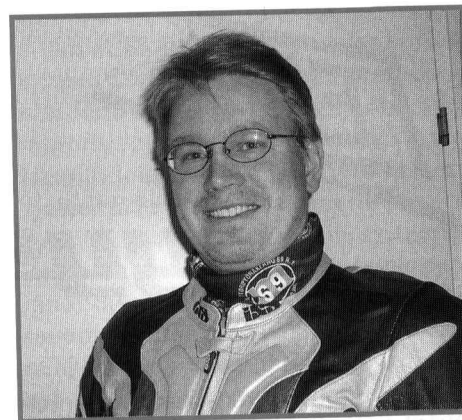
rä on aina vain lisääntynyt ja sitä mukaa tietysti tunnelma myös tiivistynyt ja kohonnut. Ainakin niillä, jotka tulevat sinne hieromaan kauppoja uusista menopeleistä tai varusteista. Tervetuloa jutustelemaan myös 69:n osastolle menneestä ja tietysti suunnittelemaan tulevaa. Siinä, jos missä, on aihetta mitä odottaa eli valoa on luvassa tuolla pimeyden seassa.

Toivonkin näin lehden välityksellä kaikille jäsenille ja yhteistyökumppaneille

LÄMMINTÄ JOULUA JA
VALOA VUODELLE 2003

Reija

Pää- toimittajan terveiset



Rauhaa joulua kaikille Motoristi-lehden lukijoille. Tämä lehti on vuoden viimeinen ja samalla vuoden ensimmäinen lehti, jota jaetaan "motoristin jouluna" MP-messuilla osastollamme. Lehtemme on kaikkien kerholaisten oma lehti ja äänikana - tarkoitan todellakin sitä, että kirjoittamalla artikkeleita lehtemme tai vaikkapa mielipidekirjoituksena nimimerkillä, voitte osallistua kerhostamme muille muodostuvan kuvan luomiseen ja kertoa ajatuksistanne muille kerholaisille. Voimme osallistua kerhotoimintaan myös tapaamalla toisiamme säännöllisesti viikottain tai sitten hieman harvemmin. Myös rallien järjestämiseen osallistuminen on oiva keino kantaa kortensa kerhon hyväksi. Pienilläkin ponnistuksilla on merkitys-

tä. Ralleista kiinnostuneet voivat kysyä lisää kerhoemoltamme Pirkko Herraselta. Vuosikokouksessa paikalla oli vain 32 kerholaista. En totuuden vastaisesti halua nähdä kerhoamme "kirjekerhona", jollaiseksi yksi motoristiystäväni kuuli kerhoamme kutsuttavan hänen liittyttyä joukkoomme. Näkykäämme ja kuulukaamme ympäristössämme. Jotta muutkin alueesi MP69:n jäsenet löytäisivät teidät, niin ottakaa yhteyttä kerhomme aluetoimintavastaavaan Tony Lindiin ja kertokaa hänelle aktiviteeteistanne. Ilmoitukset aluetoiminnasta ovat tervetulleita vapaaehtoisvoimin toimitettavan kerhojulkaisumme Motoristi-lehden sivuille.

Veijo Änäkäinen

Aineistopäivät 2003

Helmikuu	13.1.
Huhtikuu	17.3.
Kesäkuu	12.5.
Elokuu	14.7.
Lokakuu	15.9.
Joulukuu	10.11.





FEMAn syyskokous

FEMAn kokous 12.10.pidettiin 'perinteisessä' kokouspaikassa Antwerpenissä. Motoristihenkinen Docks-hotelli on sekä sijainniltaan, kooltaan että hinnoiltaan sopiva FEMAn kokouksille. Keski-eurooppalaiset kollegani saapuivat paikalla motoristihenkisesti pyörillä, kun taas täältä kaukaa pohjoisesta tultiin tylsästi lentokoneella.

Kokous sujui perinteisesti. Paikalla oli muutamia uusia henkilöitä, mm Pirkko SMOTOsta, jotka esittäytyivät 'kantajengille'. Edellisen kokouksen pöytäkirja hyväksyttiin.

SMOTO toi esille vaijerikaiteiden lisääntymisen Suomessa. Ne ovat hyvin tavallisia Ruotsissa, ja lisääntymässä myös muualla Skandinaviassa. Eurooppalainen normi CEN Norm EN 1317 sanoo, että kaikkien kaiteiden on oltava riittävän turvallisia autoille. SMOTO:n mielestä vaijerikaiteet pitäisi poistaa standardista. Bob kertoi, että standardissa ei yksilöidä eri kaidetyyppejä, mutta yleinen vaatimus kaiteille on turvallisuus. Hän kertoi muutama vuoden takaisesta FEMAn kaideprojektista. Antonio jatkoi kertoen siitä miten FEMA koko ajan tekee työtä sen puolesta, että ko. standardi huomioisi kaikkien käyttäjät. Kolmas tieturvallisuussuunnitelma (Third road safety action plan) todennäköisesti huomioi kaiteiden tur-

vallisuuden myös motoristien näkökulmasta.

Antonio kertoi liikennepolitiikan valkoisen kirjan edistymistä. Eurooppa-tasolla ei puhuta nollavisiosta, vaan 50% visioista, so. liikenneonnettomuudet tulisi vähentää puoleen. Asiakirjasta piti äänestää kesällä, mutta erilaisista näkemyksistä johtuen äänestystä on lykätty. Eräissä muutosehdotuksissa on myös mainittu moottoripyörät muutenkin kuin onnettomuuksien ja melun yhteydessä! Äänestykseen asiakirja tulee marraskuussa. FEMAn kannalta on tärkeää saada esitys moottoripyöristä eräänä liikennevälineenä lävitse.

Valkoiseen paperiin liittyy myös kolmas tieturvallisuussuunnitelma, joka on ensimmäinen paperi, joka tehdään valkoisesta paperin perusteella. Suunnitelma julkaistetaan ensi vuoden alussa, kunhan valkoinen paperi ensin hyväksytään. Suunnitelmassa mainitaan myös PTW:t (Powered Two Wheelers), ainakin kypärän käytön lisääminen lienee mukana.

Eurooppatasolla yritetään parantaa vakuutusten yhteismarkkinoita. Esimerkkinä mainittiin vakuutuksen saaminen paikalliselta yhtiöltä tilapäisen oleskelun aikana (ei aina ihan helppoa nykyään). Ehdotus on pääosin myöntäinen FEMAn kannalta. Asia mitä pitää harkita on se, että

moottoriajoneuvon vakuutuksen suunnitellaan korvaavan toiselle osapuolelle (pyöräilijä, jalankulkija) aiheutuvat vahingot silloinkin, kun toinen osapuoli on syylinen. Eli jos pyöräilijä ajaa moottoripyörän päälle esim. punaisia valoja päin, ja loukkaantuu, korvattaisiin hänen vahinkonsa mp:n vakuutuksista. Tämä on käytäntönä jossain jäsenmaissa (esim. Ruotsi), eikä se ole aiheuttanut ongelmia. Antonio on menossa tapaamaan ehdotuksen tekijää ja kysyi olisiko kenelläkään mitään esimerkkejä ongelmista.

Antonio kertoi päästödirektiivin tilanteesta. Jenkkien vaatimukset kestävyydelle (durability, päästöt 30 000 km jälkeen) ovat aika kovia, ja vaativat monimutkaisen ja kalliin testin. Valmistajat toivovat, että eurooppalainen vaatimus olisi samankaltainen, mutta testiltään yksinkertaisempi (testiajoa vain 15 000 km ja tulos extrapoloidaan). Vielä yksinkertaisempi testi on pyörän mittaus vain uutena, ja tulos kerrotaan kertoimella, joka kertoo päästöjen lisääntymisen 30 000 km aikana. Keskustelu jatkuu... Maria kertoi että Ruotsissa katsastuksen yhteydessä on päästömittaukset, mutta ei testejä..

DRL:stä mainittiin, se on osa laajempaa jalankulkijoiden suojelua, direktiivistä on tulossa kompromissi. DRL (Daytime Running Lights) tuskin tulee olemaan osa tulevaa lainsäädäntöä, eli se pysynee edelleen kansallisen lainsäädännön alaisena.

Bob kertoi YK:n globaalin moottoriajoneuvojen teknisen harmonisoinnin etenemisestä. Jarrutestauksen kehittäminen on menossa eteenpäin, ehdotus on hyvin lähellä eurooplaista käytäntöä. Jenkit näkevät hyviä mahdollisuuksia ABS/CBS:ssä ja he haluavat globaalin testimenetelmän, kunhan se on tehty heidän omiin tutkimuksiinsa perustuen!

ABS/CBS -kysymys (Advanced braking system/Combined braking systems) on auki FEMAssa, koska vielä ei tiedetä, mitä motorisit oikeastaan haluavat. CBS ei tarkoita jo joissain pyörissä pitkään ollutta systeemiä (etujarru vaikuttaa myös takajarruun), vaan uutta älykästä systeemiä joka jakaa jarrutusvoimaa etu- ja takapyörän kesken. Valmistajien mukaan tulevaisuudessa ei tule enää olemaan mekaanista/hydraulista välitystä jarrupolkimesta itse jarruihin, vaan välitys on elektroninen (vrt lentkoneet). Uusia järjestelmiä testanneet sanovat, että erittäin kokenut kuljettaja voi jarruttaa paremmin perinteisellä systeemillä kuin ABS/CBS:illä. ABS/CBS auttaa kokemattomia kuljettajia jarruttamaan tehokkaasti. Ongelma on se, että järjestelmä maksaa enemmän kuin pieni mp. Mikäli uudet jarrusysteemit yleistyvät tai tulevat pakolliseksi, ei kyseessä ole yksin hinta, vaan myös kuluttajien oikeus valita. ISA:lla (Intelligent Speed Adaptation) voi myös olla vaikutusta, koska se ehkä vaatii älykkään jarrutussysteemin. Asia ei ole aivan yksinkertainen, sillä esim. mitä jos kuljettaja, joka on tottunut ABS:aan ajaa pyörällä, jossa sitä ei ole? Onko uudet järjestelmät turvallisia kaikissa olosuhteissa? Mitä jos systeemi pettää (fail-safe)? Entä maastossa ajo? Sovittiin, että jäsenorganisaatiot toimittavat tietoa ABS:n vaikutuksista (vakuutusyhtiöt, hinnat, myyntimäärät,...).

Intial rider training -projektista keskusteltiin lyhyesti. Hakemus on annettu komissiolle. Sitä on pyydetty tarkentamaan ja päätös tulee kuukauden tai parin sisällä, Bobin mielestä vaikutelema on hyvin positiivinen. Mikäli kaikki menee odotusten mukaan, Bobista tulee projekti-koordinaattori. Tällöin tarvitaan ohjausryhmässä joku muu FEMAn jäsen, sovit-

tiin että Märten Norjasta edustaa FE-MAA.

Antonio kertoi että ensi vuoden aikana nousee esiin melu ja sen rajoittaminen. Komissio tulee todennäköisesti laskeamaan melurajaa. ACEM valmistautuu vastamaan komission vaatimuksiin. Myös valtuutetuista maahantuojista/huolloista tullaan keskustelemaan. Polttoainevero-keskustelu koskee tällä hetkellä vain autoja (M1 kulkuneuvot). FEMA pitää silmällä asiaa. Rekisteröintiveroon halutaan ympäristövaikutukset mukaan.

SMC esitteli Ruotsin ISA-tutkimusta. Tulokset ovat erittäin mielenkiintoiset,

ällykäs nopeuskontrolli on testiryhmän sisällä otettu vastaan erittäin positiivisesti. Ruotsin tielaitos tulee esittämään ISA:n laajentamista koko Eurooppaa kattavaksi. SMC on päättänyt ryhtyä yhteistyöprojektiin, jossa testataan erilaisia mahdollisuuksia käyttää ISA:aa mp:ssä. Lisää aiheesta löytyy Ruotsin tielaitoksen sivuilta (<http://www.isa.vv.se/>).

Lopuksi hyväksyttiin tileihin liittyvät asiat ja keskusteltiin toimiston työntekijöiden rooleista.

Seuraavat kokoukset ovat 8.2.2003 Bryssel, Belgia ja 10.5.2003 Kovala, Kreikka.

YLIMÄÄRÄINEN VUOSIKOKOUS

Lauantaina 28.12.2002

- Aika:** Kello 13.00
- Paikka:** Tampereen Teknillisen Korkeakoulun Sähkötalo (opastus ovelta), Hervanta, Tampere.
- Käsiteltävät asiat:** Hyväksytään tilinpäätös kaudelta 2001 - 2002 ja päätetään tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle.
- Lisätiedot:** Kirsi Lindfors puh. 040 553 1401

Hallitus

◆ Antti Kortesus

BikeSafety 2002 - konferenssi ja Experienced Rider Training Symposium

Motoristien jatkokoulutuksen kansainvälinen asiantuntijaverkosto – Experienced Rider Training Network – kokoontui lokakuun alussa Symposiumiinsa jo kolmatta kertaa. Aikaisemmat tapaamiset ovat olleet vuosina -96 ja -99. Symposium oli järjestetty kansainvälisen BikeSafety2000-konferenssin jatkoksi, jotta osallistujat saattoivat säästää matkakuluissa. Suomalaisia kouluttajia tilaisuudessa edusti motoristi Antti Kortesus.

BikeSafety 2002

BikeSafety2002:n järjesti CIECA, kansainvälinen komitea kuljettajien testaajille. Tällä kertaa motoristit ovat erityisesti sen kohderyhmänä, koska tilastollisesti motoristien riski loukkaantumiseen on 20-kertainen autoilijoihin verrattuna. Ja onnettomuuden sattuessa 98% motoristeista joko loukkaantuu tai kuolee.

Konferenssi pidettiin Assenin TT-radalla. Siellä oli useita rinnakkaisia istuntoja ja demonstraatioita sekä luokkahuoneissa että ulkotiloissa. Yritin valita niistä koulutuksemme kannalta tärkeimpiä ja jätin käymättä sellaisissa, joista meillä jo on tietoa ennestään.

Direktiivi 2000/56/EC

Moottoripyörä kulkuvälineenä vaatii tiet-

tyjen ajoteknisten taitojen osaamista, jotta turvallinen liikkuminen on edes mahdollista. Toisin kuin auto, jolla riittää, että ajaa tarpeeksi hiljaa. Viime vuosina suomalaisissakin onnettomuuksissa on ollut nähtävissä tämä taitojen puute, kun moottoripyöräily aloitetaan vasta lähempänä keski-ikää. Ilmeisesti 16-vuotiaana aloittaneet ovat oppineet nämä asiat itsestään, koska heillä ei ole autokokemusta haittaamassa tätä oppimista.

Koska kuljettajakoulutus useimmiten keskittyy ajokorttikokeessa testattavien asioiden opettamiseen, EU komissio on kehittänyt uuden direktiivin 2000/56/EC ajokorttitestaamisesta. Tavoitteena on em. turhien onnettomuuksien vähentäminen. EU-maissa aletaan noudattamaan direktiiviä lokakuun 2003 alusta – siis suomessakin. Direktiivi aiheuttaa useimmissa maissa muutoksia ajokorttitutkintoon, joista merkittävimpänä vaaratilanteen välttämistoimenpiteet, eli siis väistö ja jarrutus. Ja miniminopeutena molemmissa on 50 km/h.

Onhan näitä asioita meillä luultu tähänkin asti testattavan, mutta toistaiseksi huonolla menestyksellä. Katsastusasemilla kun ei olla suostuttu ajamaan yli 40 km/h. Ja väistö on ollut vain esteen kiertäminen naurettavaa kävelyvauhtia. Ensi

vuonna ajokorttikokelaan pitää siis ihan oikeasti tietää, mihin suuntaan ohjaustankoa käännetään mutkassa ja väistössä. Ja tämä on se tärkeä perustaito, jonka puuttuminen on aiheuttanut monta turhaa kuolemaa meilläkin.

Direktiivin soveltaminen

Konferenssissa oli vertailu eri maissa toteutettavista ajokorttitesteistä. Esillä oli hollantilainen, englantilainen, ruotsalainen ja ranskalainen vaihtoehto – tai siis ainakin ohjelman mukaan. Ranskalaisten osastolla ei kuitenkaan tapahtunut mitään ja ranskalaiset näyttivät harjoittelevan ruotsalaisten osastolla tai sitten olivat kahvila. Mutta ruotsalaiset suhtautuvat asiaan vakavasti. Ovat aina suhtautuneet, sillä jo vuodesta -85 he ovat testanneet ajokorttikokelaan jarrutustaidot nopeudesta 90 km/h. Ihmettelyihin, että eikö se ole vaarallista, he vastaavat, että on turvallisempaa kaatua esteettömällä testausalueella kuin oikeassa liikenteessä. Kaikkihan kuitenkin joskus ajavat jopa yli 90 km/h... Sen verran ruotsalaiset tinkivät vaatimuksesta, että ottavat yhden jarrutuskokeen 50 nopeudestakin, noin niin kuin direktiivin vuoksi.

Keskustellessani brittien kanssa direktiivistä ja siitä, että Suomessakin jotain asialle pitäisi tehdä, he yksinkertaisesti ehdottivat kopioimista heiltä. He ovat tehneet kaiken direktiivin minimivaatimusten mukaan, eli siis kaikki tarpeellinen eikä yhtään ylimääräistä. Käydessäni katsomassa heidän demoaan saatoinkin todeta kaiken olevan siistissä selkeässä paketissa 40 * 100 m² alueella. Kopioimista saattaa vaikeuttaa tuon kokoisten alueiden löytyminen Suomessa. Tosin ei Ruotsissakaan ole ollut käytössä kuin muutama testi-alue kooltaan 10 * 300 m². Ne ovat use-

amman kaupungin yhteisiä alueita, joissa testit käydään suorittamassa. Tästä päästäänkin miettimään, että tuleeko moottoripyöränajokortin olla ”kansalaisoikeus”, jonka voi suorittaa jokaisessa peräkylässä kuten autokortin?

Full Control

NMR/FEMA -kokouksien terveisinä ollaan jo kuultukin norjalaisten uudesta koulutushankkeesta, jossa on lähetetty kaikille NMCU:n jäsenille koulutuskirjanen ”Ful Kontrol”. Kirjan kirjoittajilla on ollut lähtökohtana tutkimus vuosina -88...-89 tapahtuneista kuolemaan johtaneista moottoripyöräonnettomuuksista. Siis hieman samanlainen tutkimus kuin Kaivolan tekemä tutkimus meillä, mutta perusteellisempi. Tutkimuksessa oli todettu, että suurin osa onnettomuuksista tapahtuu kännissä, kohtuuttomalla nopeudella ja lainatulla tai varastetulla pyörällä – siis samanlaisia älyttömyyksiä kuin meilläkin.

Seuraavaksi tutkimuksessa oli lähdetty tarkemmin analysoimaan ”tavallisille, kunnollisille” motoristeille sattuneita onnettomuuksia ja todettu, että niissä useimmiten oli kysymys ymmärtämättömyydestä pyörän hallinnan suhteen. Onnettomuuteen joutuneilta puuttui kyky toimia äkkitalanteissa. Taito, jota Survival-kursseillakin opetetaan. Kyse ei siis ollut mahdottomista tilanteista, vaan tapauksista, joista moottoripyörä olisi kyllä selvinnyt, jos kuljettaja ei olisi ollut sitä esittämässä, kuten kirjan kirjoittaja asian ilmaisi. Tyypillisesti nämä olivat tieltä suistumisia, joissa kuljettaja ei ollut osannut/uskaltanut ohjata pyöräänsä.

Kun sitten alettiin tutkimaan, opettaanko kouluttajien käyttämässä materiaalissa nämä tärkeät asiat, ilmeni, että

kunnollista materiaalia ei ollut. Kouluttajat kertoivat kaiken omasta kokemuspohjastaan, ja sehän on eri ihmisillä erilainen. Niinpä tutkijat alkoivat käymään läpi kansainvälistä koulutusmateriaalia ja työstivät norjalaisen ”tarkan ajamisen koulutuksen” Kirjanen auttaa moottoripyörän käyttäytymisen ymmärtämisessä, jolla yritetään saada kuljettaja luottamaan moottoripyörän ominaisuuksiin hätätilanteessa. Toivotavasti MP69:kin löytäisi rahoituksen vastaavaan projektiin.

Vaaratilanteiden aavistaminen

”Taitava kuljettaja osaa selviytyä vaaratilanteista, jotka fiksu kuljettaja osaa välttää.” Maailmalla on yhä yleisempää yrittää opettaa vaaratilanteiden ennalta aavistamista. Kokenut motoristi usein tietää auton kääntymisen tai kaistanvaihdon jo paljon ennen kuin tästä kertova vilkku on syttynyt. Ja ainahan se vilkku ei syty ollekaan. Suurena haasteena on opettaa tämä taito vähemmän kokeneillekin. Pitää siis oppia tehokas katseen käyttö ja tekemään oikeat johtopäätökset kaikesta nähdystä. Vaaratilanteista on kerrottu jo kauan erilaisilla kursseilla, mutta nyt tähän kokemuksen opettamiseen on valjastettu uusia videoita ja tietokoneohjelmia.

ERTS

ERTS on keksitty vuonna -95 muutaman FIM:n luottamushenkilön alettua keskustelemaan oluen ääressä koulutuksesta. Sen seurauksena oli vuonna -96 Luxemburgissa ensimmäinen symposiumi arvokaine seremonioineen. Paikkana oli europarlamentin rakennus, esitelmät olivat juhlavia, kuningas oli pitämässä avauspuheen ja tilaisuudessa myös vihittiin käyttöön uusi ajoharjoitusrata.

Vuonna -99 oltiin Frankfurtissa ja tee-

mana oli ”learn by doing”, eli oltiin radalla ja esitelmien lisäksi käytiin ulkona testaamassa asioita käytännössä.

Tällä kerralla ERTS järjestettiin Bike-Safety2002:n yhteyteen, jotta ei olisi ollut kahta erillistä tapahtumaa samana vuonna. Teemaksi oli valittu riskikäsitteen opettaminen eri maissa.

Riski

Hollantilaiset kertoivat meille ERTS-päivän aluksi kouluttajakoulutuksessa käyttämästään riskiä käsittelevästä luennoista, joka oli hyvin samantyylinen kuin Survivalleilla muutama vuosi takaperin ollut luento riskin käsitteestä ja siis huomattavasti selkeämpi kuin Liikenneturvan aikanaan lanseeraama ”pelivaramalli”.

Luennoissa esitettiin selkeitä asioita ja annettiin kuulijalle päätelmien tekeminen. Turhan holhoava neuvominenhan on Survival-koulutuksessa jo ajat sitten todettu tehottomaksi. Kun kurssilainen kuitenkin tekee omat johtopäätöksensä asioista, kurssilla pitää vaan tarjota riittävät työkalut oikeiden päätelmien tekemiseen.

Loppupäivä vietettiin sitten ajellen Asenin ympäristön maalaiskylissä ja pysähtyen vähän väliä analysoimaan erilaisia mahdollisia riskitalanteita. Siis vähän samanlaista touhua kuin Survivalin maantienlenkillä. Koko päivä saldo oli 60 km, mutta kaikki osallistujat olivat aivan puhki tuon päivän jälkeen.

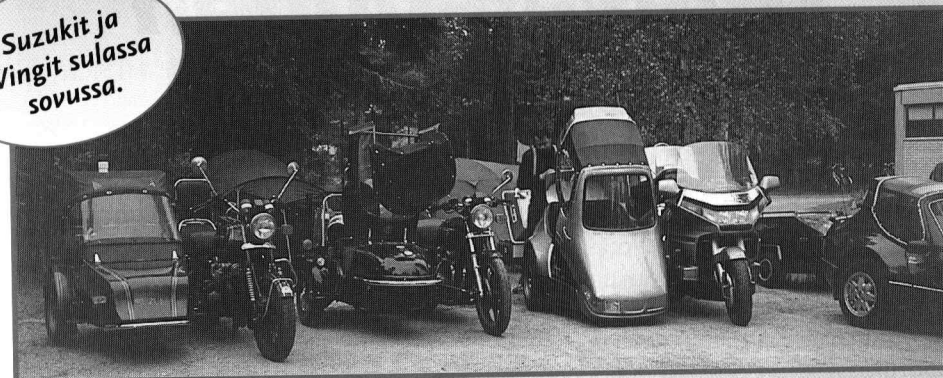
ERTS jatkoissa

Kansainvälisen kouluttajaverkoston ylläpitäminen nähtiin erittäin hyödylliseksi ja niinpä päätettiin taas kolmen vuoden päästä pitää seuraava ERTS. Tilaisuuden isännäksi tarjoutui Steven Garret Team Oregonista. ”Oregon organizes”, kuten brittiystävämme Trevor asian ilmaisi.

Sivuvaunu yhdistyksen kesäkuvia

Kesä on jäänyt taakse, mutta kuvat jäävät. Tässä muutama kuva kesän tapahtumista. Yhdistyksen yhdyshenkilönä aloittaa vuoden 2003 alussa Iris Riihiluoma, johon voitte ottaa yhteyttä sivareihin liittyvissä kysymyksissä. Yhteystiedot: 040-748 2517, 05-377 7115

Suzukit ja Wingit sulassa sovussa.



Juttuhetki.



Tavarat kyytiin ja menoksi.



Kotiin lähdössä.



"Kyllä siihen vaunun kiinni saa"

ZEUS tulevaisuuden sivari?

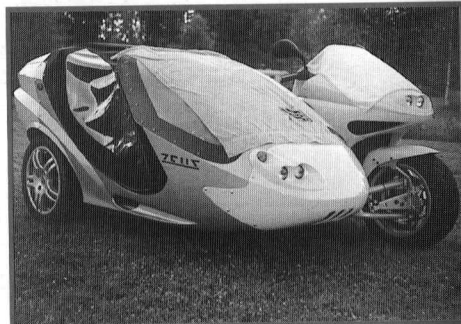
Ranskan maalla majaansa pitävä SIDE-BIKE on näyttänyt jälleen kerran ennakkoluulottomuutensa ja luonut jotain uutta. SIDE-BIKE sai alkunsa 80-luvun loppupuolella, jolloin he loivat Comete sivuvaunupyörän. Siitä tuli eräänlainen käsitys sivari-ajon kassasta ja nyt on saatu markkinoille Zeus, joka Pösön 2-litran 16 venttiilisellä ja 133 heppaisella koneella varustettuna on vastaus monen haaveeseen. Moottori sijaitsee sivuvaunun takapöksissä. Vaihteisto toimii nappeja painamalla jotka sijaitsevat tangon molemmissa päissä. Painoa löytyy 550 kg. Tankintilavuus on kohteena 40L. Itse pyörä omaa suuret vaikutteet skoottereitten uusista piirteistä ja ensi silmäyksellä on erikoinen, mutta kaikkien silmät tottuu.

Tavaratila sijaitsee istuimen alla ja on yllättävän tilavan oloinen, moottorin päällä sivuvaunussa löytyy myöskin tilaa tavaroille. Sivuvaunu on 2-paikkainen ja tilava sellainen. Vaunusta löytyy lämpöä ja ilmastointiakin, tarkenee Suomen helteilläkin.

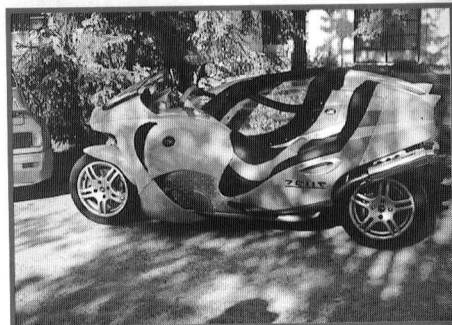
Lisätietoja löytyy: www.side-bike.com ja www.side-bike.de. Tilaus sisälle, mutta varustautukaan pitkään jonotukseen sillä jono on pitkä.

PS. Tämä ei maksettu mainos... tai toisaalta miksi hukata hyvä juttu otanpa yhteyden Ranskaan.

Moottori löytyy vaunun alta. ▶



Monikäyttöinen – myös pyykinpuhdistukseen.



Ranskalainen muotoilu vaatii totuttelun – sitten vau!



◆ Teksti: Esa Sällinen ◆ Kuvat: Veijo Änäkäinen



”Karhu” ja sivuvaunullinen kuormajuhta, Dnepr.

PYSTYMETTÄ 2002 JOUTSENOSSA

Kaverini Esa Ilves kysäisi tässä kesällä kiinnostaisiko extreme retki Joutsenoon Uralilla.

Ajattelin, että miksei. Sivuvaunun kyydissä 300km jäätävässä tiikusateessa ja perillä telttamajoitus? Tottakai sitä oli lähdettävä. Enhän ollut vielä käynyt yksissään ajoissa.

Pyydettiinpä mukaan myös Kari ”Karhu” Rutanen omalla Dnepr-sivuvaunullaan.

Hyvissä ajoin ennen reissua sovittiin, että mukaan otetaan vain ihan välttämättömien:

- Puolijoukkueteltoa ja kamina
- Nestekaasulämmitin
- Nestekaasukeitin

- n. 100 m² kevytpeitteitä
- Öljylyhtyjä
- ”Eväitä” riittävästi ym. mitä nyt saattaisi tarvita.

Perjantai 25.10.

Kello 09:15 allekirjoittanut luo kaihoisan katseen olohuoneen lämpöiseen sohvaan ja kääntää katseen pihalla seisovaan uralliin. Että tuolla Joutsenoon. Myöhäistä perua. Ei muuta kuin kyytiin ja vilkutus kotiväelle.

Bensa-asemalla kylän miehet ihmettelivät, että mikä ihme saa aikaukot lähtemään vapaaehtoisesti talvella sysipimeään metsään?

Mistä minä sen tietäisin ja ajattelin, jos-

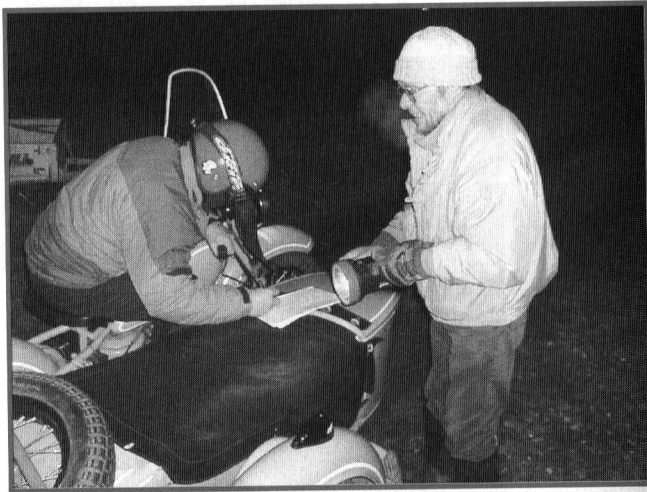
Veli-Matti Kaipainen vastaanottaa viimeisiä vieraita. Nimiä kirjaan tuli 154.

ko sinne muita kovakalloisia tulee ollenkaan.

Tankit täyteen ja suunta kohti pelipaikkaa. Päästiin muuten yli puolen välin, kun Karin pyörästä "räjähti" takagummi. Minä jo häätäessäni kattelin tien varsilta sopivaa telttapaikkaa, mutta ei muuta kuin uutta kumia alle ja matka jatkui.

Seuraavana posahtikin sitten laturi. Päästiin kuitenkin valoisan aikaan perille ja huomasin, että oli muitakin "hulluja" liikkeellä. Nimet kirjaan ja telttapaikkaa valitsemaan.

Heti kohta löytyi sopiva kohta, pyörät parkkiin ja uralmokkapullo esiin, korkki



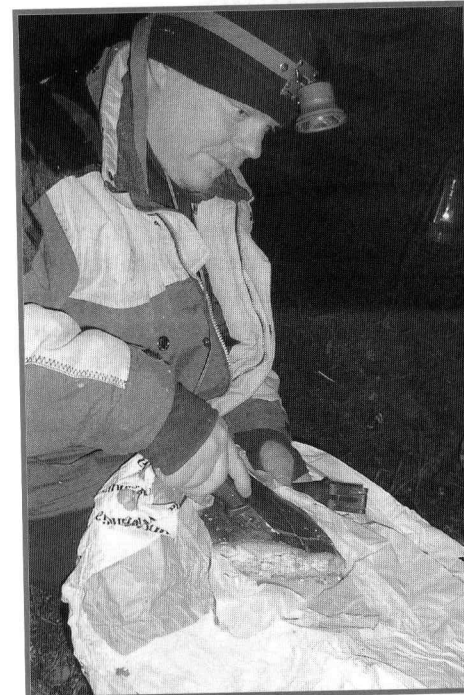
mettään ja kierteet huulille. Voitte arvata, että oli hyvää. Sitten teltan pystytykseen. Samalla alkoi ankara polttopuiden keruu. Hyvin muuten riitti, vaikka ensin näytti vähän surkealta.

Kaminaan tuli ja nuotiot pystyyn. Kotvasen kuluttua saimme leiriin lisävahvistusta, kun Ilveksen Pasi eli "pikku Pasi" ja kaverinsa Ville saapuivat. Siinä sitä sitten istuttiin laavulla, otettiin olutta ja tuijotettiin hehkuvaan nuotioon. Taidettiin siinä ottaa vähän miestä väkevämpäänkin ja parannettiin maailmaa oikein huolella. Rankka ajomatka lienee vaatinut veronsa, kun alkoi puolen yön jälkeen ankarasti rama-semaan. Vanhat konkarit kyllä pörstelivät hyvän matkaa aamupuolelle yötä.

Lauantai 26.10.

Aamulla heräilin jo ennen kahdeksaa, kun muut veti niin, että teltan liepeet lepatti.

Mummo opetti vanhan viisauden, että silloin on ihmisen hyvä olla, kun aamulla on silmäkuopat täynnä hikeä? Ei kun puita piisiin ja kamina punaseks. Toisen pe-sällisen jälkeen rupes makuupussit au-



Esa vuolee muikkukukosta siivua päätoimittajalle tarjottavaksi.

keilemaan. Jännä juttu, aukasin oluttölkkin noin niinkun aamupalaks ja kukaan ei narissu mitään. On tässä metsäelämässä sittenkin jotain hohtoa. "Pikku Pasi" täytti 30, joten alkonmieslaulajat kehiin.

Kaikki penko reppujaan ja todettiin, että eväät alkaa käydä vähiin. Alko armoston puhaltelu alkometriin ja eiku viin?kauppaan. Haettiin samalla reissulla pari savulohta viereisestä kiosikikompleksista.

Kari oli ommellut omin käsin karvanahasta ittelleen kokohaalarin. Se käänti haalarin nurinpäin, karva puoli ylöspäin.

Me arveltiin, että joku ampuu sen vielä karhuna kun pimenee. Päivällä oli aikaa kierrellä leirialuetta ympäri ja kattella minkälaisilla virityksillä muut oli tullu.

Kari ja Esa haki Dneprillä polttopuita. En tiedä kuinka moni näki sen touhun? Karua meininkiä. Esa seiso lepistä tehdyllä tarakalla ainakin vähän aikaa, jäi se kuitenkin henkiin.

Ilta alkoi taas pimetä ja saatiin leiriin taas vahvistusta. Viereisen teltan karpaasi tuli kysymään, voisko tuoda akkuvalonsa (ja makuupussinsa) meidän telttaan? Oli kuulemma liian pitkät kipinävuorot yksin, kun muut kaverit oli luovuttanu leikin kesken. Kyllähän meille mahtuu, tuumattiin yhdessä. Viereisen leirin äijät kävi ihastelemassa meidän laavua: "Onks toi 10x6 vai mikä? – jumalattoman iso laavu". Nuotio houkutteli myös päätoimittajan laavulle. Taas pidettiin tulta yllä ja iskettiin tarinaa. Yks tosi tarina, jonka Emil-pappa kertoi, tuli tätä kirjottaessa mieleen. Emil oli nuorena poikana v.1919 talossa renkinä. Talo oli aika köyhä eikä ruokaa aina piisannut tarpeeksi. Emil kävi naapuri talossa riiuulla navettapiian luona. Piika varas Emilille aina tuopin lypsykermaa hetekan päätyyn. Sen kun huitasi kurkusta alas, ni johan jaksoi "jypyttää" koko yön. No yhtenä perjantaina meni heinäpellolla pitempään, ja Empsu ei kerenny piian luo. Seuraavana iltana Empsu taas hiipii piian aitta- ja hamuamaan kermatuopposta. Empsu löytää tuopin ja maistaa suullisen. On tainnu keretä piimimään, kun on niin klönttejä seassa tuumii Empsu ja kulauttaa tuopin suihinsa. Sitten Empsu rupeaa hamuamaan piikaa hetekasta ja tokasee, että "Mihinkä sun rinnat on hävinny?". Viereisestä aitasta kuulu vastaus, "Eemeli, Eemeli mä oon täällä!". Piika oli joutunu muuttamaan toiseen aittaan.

Talon mummo oli kuolemassa keuhkotautiin ja se oli laitettu piian aittaan yskimään siihen tuoppiin. Että semmonen tarina.



Ulkoisen vilunkarkot-taja, kaasulämmitin.

Tulihan niitä monta juttua taas kuulua. Päätoimittajakin herkisty kertomaan oikein runon. Nälkäkin muistu välillä mieleen, niinpä tempastiin muikku-kukko esiin ja vot oli hyvää.

"Karhu" rupes vussin talviunille nuotiolle puuta vasten. Siinähän sitä talkoot alko ku, ruvettiin hinaamaan sitä teltaan. Konkarit oli kierrelleet leiriä sen verta huolella, että kohta Esakin kömpi teltaan. Ja tais kolmekymppiselläkin olla takana "raju putki". No aamulla ukot on varmaan pirtteitä, ajattelin ja jäätiin Villen ja päätoimittajan kans pitämään nuotiota.

Viimein hiipi väsy silmiin ja ruvettiin hipsimään teltaan. Päätoimittaja näytti extreme meininkiä ja nukkui laavussa yön.

Sunnuntai 27.10.

Herättiin siinä ennen yhdeksää vanhaa aikaa ja todettiin porukalla, että silloin on mies kipee kun on mentävä pimeään komeroon tirauttamaan itkut. Muukaan kun ei auttanu.

Alkoi tämän leirin se inhottavin osuus – kamojen armaton etsiskely ja pakkaaminen. Yöllä satanut lumi ei ainakaan auttanut asiassa. Saatiinhan ne vehkeet kasaan ja vielä mahtumaan pyörien selkään. Koneet soimaan ja suunta kohti kotia. Matka meni ilman vaikeuksia ja perillä mietittiin lähdetäänkö ensi vuonna taas – KYLLÄ.

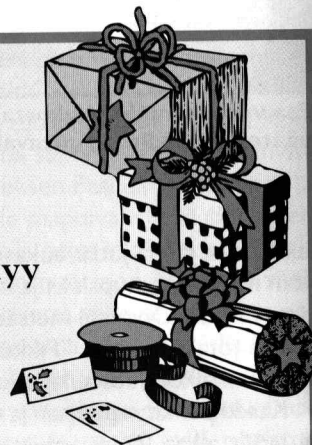
Mitä ystävälle joululahjaksi?

Miten olisi joku sellainen mikä liittyy ystävällesi tärkeään harrastukseen.

Meiltä löydät avun lahjaostoksiin! esim. Xenan jarrulevylukko, Bikersin Wind stopper tuotteet, Hanx- ja Ixs-ajoasut, Agv- ja Schuberth-kypärät, Sidi- ja Oxtar-saappaat tai aivan joitain muuta????

www.KATAFORI.fi

Keskuskatu 2, 37830 Viiala, p.03-5435889
avoinna: ark. 10-17.30 la.10-13



YROY 2002

ja yhteistyö MP järjestöissä



Yroy 2002 Finalistit ja tuomaristo.

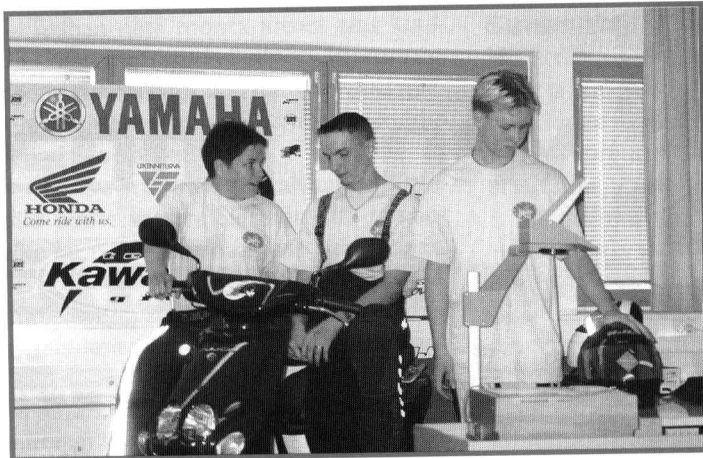
Young Rider of the Year eli Yroy on nuorten moottoripyöräilijöiden taito- ja liikenneturvallisuuskilpailu. Tänä vuonna järjestettiin Young Rider of the Year kilpailu jo kolmatta kertaa.

Kilpailu on tarkoitettu kaikille 16 – 25 vuotiaalle moottoripyörän omistajille ja haltijoille. Tänä vuonna kilpailun pääpalkinto oli palkintomoottoripyörä. Lisäksi palkintoina oli myös muita hurjia palkintoja.

Kaksipäiväiseen finaaliin osallistujat

karsittiin kirjallisten testien perusteella. Loppukilpailu järjestettiin elokuussa 2002 Tampereella Poliisikoulun ajoradalla, jossa testattiin pyörän käsittelytaitoa ja ajamista liikenteessä. Tehtävät mittasivat pyörän käsittelytaitojen lisäksi ajosilmää ja harkintakykyä.

Kilpailunmottona on pidetty, että älykkäästi ajaminenkin voi olla hauskaa. Tavoitteena on ollut lisätä liikenteen sujuvuutta, motoristien tietoutta ja aikaansaada pohdintaa ja keskustelua.



Yroy 2002 palkinto-korokkeella Minna Jokinen, Veli-Matti Kekki ja Pauli Peisa.

Suomen Yroy 2002 kilpailun järjestivät yhteistyössä Moottoripyöräkerho 69 ry, Suomen Motoristit ry ja Liikenneturva. Menossa mukana olivat myös Moottoripyörien Tuontikauppiat ry ja Moto Suomi Lehti. Lisäksi suuri kiitos kuuluu lukuisalle joukolle yhteistyötahoja, jotka mahdollistivat kilpailun toteuttamisen.

Kilpailu oli hyvä osoitus yhteistyöstä useiden eri tahojen kesken, josta vähäisimpänä ei pidä mainita hedelmällistä yh-

teistyötä kahden suuren moottoripyöräkerhon ja Liikenneturvan välillä.

Tähän suuntaan toimintamuotoja pitäisi edelleen kehittää. Yhteistyön paikkoja löytyy varmasti monelta osa-alueelta. Tästä erinomainen osoitus on myös uudelleen henkiin herätetty yhteistyömuoto koulutuksen osalta.

Suomalaisten moottoripyöräkerhojen ja liikenneturvallisuustyötä tekevien tahojen olisikin hyvä miettiä, löytyisikö Suo-

Kilpatehtävät käytiin läpi perusteellisesti ennen suorituksia.



Yroy kilpailu toteutetaan myös vuonna 2003, lupasi pääkoordinaattori J-P Stenroos.

mesta mahdollisuuksia ja resursseja "Ruotsin mallin" mukaisesti yhteistyöhön.

Ruotsin mallissa on yksi valtakunnallinen moottoripyöräalan organisaatio, joka ajaa motoristien etuja kokopäivätoimisesti. Tässä on Smotolla hyvä alku, koska nyt myös Suomessa ensimmäinen henkilö on valittu hoitamaan motoristien asioita päätyökseen. Tämän kehityksen soiksi edelleen jatkuvan. Tässä tosin tarvitaan myös resursseja valtiovalan taholta. Mie-



lenkiintoista on nähdä, mitä tulevaisuus tuo tullessaan.

Jarmo Jokilampi

YROY 2002 tuomariston puheenjohtaja
MP 69 Koulutusvastaava evp.

Yroy 2002 loppukilpailuun päässeet kilpailijat karsittiin lähes neljänsadan kirjalliseen vastanneen perusteella. Yroy finalistit 2002 olivat seuraavat kilpailijat kilpailunumero järjestyksessä:

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| 1. Karhela Jussi | 11. Mielikäinen Janne |
| 2. Inkiläinen Markus | 12. Peisa Pauli |
| 3. Haulisto Reetta | 13. Raimoke Sanna |
| 4. Uotila Toni | 14. Rantanen Leena |
| 5. Stenroos Jarmo | 15. Katajisto Juha |
| 6. Paajanen Pertti | 16. Kuivaniemi Arto |
| 7. Lindroos Niklas | 17. Bärlund Kai |
| 8. Kekki Veli-Matti | 18. Tiitinen Ville |
| 9. Jokinen Minna | 19. Ronkainen Heli |
| 10. Honkanen Tuulia | 20. Suuronen Salla |

Kilpailun tuomaristossa olivat seuraavat henkilöt:

Jari-Pekka Stenroos, Kari Hanski, Petri Lajunen, Mikko Heikkinen ja Jarmo Jokilampi.

Tallitonttu



Ripa

Entisaikaan tallitontut hoitelivat hevosia, navettatontut sitten puolestaan lehmiä ja niin pois päin. Hyvin kohdeltu ja ahkera tallitonttu saattoi kansanperinteen mukaan ruokkia ja sukia hevoset, jopa letittää niiden hännät. Se hoiti myös valjaat ja vau-
nut.

Joka talossa ei suinkaan ollut tonttuja ja niiden palvelut piti ansaita. Jos tonttu suuttui, se lopetti työntöön tai jopa lähti kokonaan pois. Siitä tuli talolle iso vahinko. Köyhien talojen tontut kyllä tekivät minkä pystyivät, mutta itaruus sai palkakseen nuukutta.

Tonttukin tarvitsee kunnan työkalut

Entäs sitten nykyään? Millainen on hyvä motoristin tallitonttu? Ensimmäinen seikka tietysti on että ilman kunnan työkaluja ei edes tonttu pysty hoitamaan hommiaan. Kiintoavaimet ja hylsyet kohtuullista laatua, kunnan meisselit, vähintään yleismittari, momenttiavain, rasvaa ja öljyä ynnä tietysti myös mahdolliset erikoistyökalut. Pesukin onnistuu vain, jos on siihen välineitä.

Vaikka tonttu tietää koneista paljon, se toki tarvitsee juuri siinä tallissa majailevien pyörien korjaamokäsikirjat. Pelkän omistajan käsikirjan jättäminen tallille on tietysti sekin tarpeen, mutta jos halutaan kunnan työtä, pitää olla siihen edellytykset. Nettiyyhteyksinkin voisi olla nykyään tarpeen, joten tallin puhelinkuluja ei kann-

ta niin ihmetellä. Parasta olisi hommata suosiolla kiinteä linja heti alkuun.

Ilmaiseksi ei saa tonttukaan

Ilman varaosia tonttu tekee mitä pystyy, siis huollot ja peruskunnossapidon. Isommat remontit vaativat sitten joko koneistusvälineet tai valmiina ostetut osat. Jos tontun halutaan tankkaavan pyörät, pitää siihen olla asianmukainen luottokortti tai seteliautomaattiin käypää tavaraa. Kovin kaukana ei huoltis silti saa olla.

Jos tallissa on useampia kymmeniä pyöriä, yhdellä tontulla ei yleensä ole kesäaikaan mahdollisuutta hoitaa kaikkea. Talvihuollon voi yksikin tonttu tehdä jopa sadalle pyörälle, mutta sitten on seuraavana kesänä turha odottaa isompia remontteja, hyvä jos rengaspaineet tulevat katsotuksi.

Tallitontun muut vaatimukset

Entisaikaan tonttu pidettiin hyvässä ruuassa ja muutenkin hyvänä: vaatteet vähintään talonväen vanhoista. Joskus oikein teetettyinäkin, mikä kyllä oli liioittelua ja saattoi ylpistää tontun niin ettei se enää liannut vaatteitaan työntöissä. Nykyäänkin siis on pyörän logolla tms ja tontun omalla nimellä varustettu haalari liioittelua, mutta pesty, puhdas haalari silloin talloin ja riittävästi käsienpesuveikeitä on

vähintä mitä voi tarjota.

Ruokapuolesta pitää myös huolehtia: pieni pala pitsaa tai hodaria riittää tontulle pitkään. Tontut pitävät oluesta, ja saavat runsaasti hupia pienestäkin tilkasta tölkin tai pullon pohjalla, mutta sen kanssa pitää olla varovainen. Silloin tällöin, ja etenkin varsinkin jouluna tietysti. Joka-
viikkoinen, isompi alkoholin menekki sitten alkaa väistämättä näkyä työn laadussa.

Tonttua pitää myös muistaa kiittää. Entisaikaan jouluna oli tähän sopivin ajankoh-
ta, mutta nykyään ajokauden päättäjät ovat myös hyvä aika. Kiitokseksi riittää useihin ihan sanallinen maininta, mutta leh-

tien ja videoiden yms. jättäminen tallille on myös todettu hyväksi.

Nykyaikainen tallitonttu osaa lepyttää myös sähkökeijua, siis sitä otusta joka on vastuussa niistä oudoista vioista. Sähkökeijun pitäminen aisoissa on sitä tärkeämpää mitä enemmän pyörässä on elektroniikkaa.

Tontulla on myös suhteita tehokeijuun, tai moottorikeijuun kuten jotkut sanovat. Nuo yhteydet voivat tuottaa melkoisen yllätyksen kun pitkän talven jälkeen lähdetään ensimmäisiä kertoja ajoon.

Risto Kaivola

TALVIRALLI

7.-9.2.2003



- ❄ Paikkana Haapasaaren leirintäalue Ruovedellä, opastus kantatieltä no 66
- ❄ Tarjolla talvista motoristimeininkiä, maistuvaa ruokaa, savusauna ja avanto.
- ❄ Hinta 30 €
- ❄ Mahdollisuus myös mökkimajoitukseen motoristiyhteistyöalustaan hintaan.

TERVETULOA!!

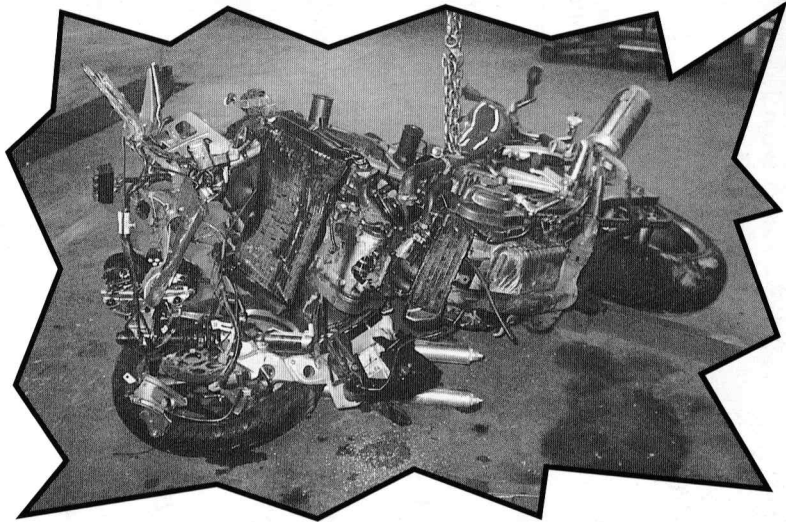
Yhteyshenkilö: Pirkko Herranen puh. 040-503 0126

MP69 tapahtumat 2003

MP69 tapahtumat 2003

MP-näyttely	30.01.–02.02.	Messukeskus, Helsinki Petri Lajunen petri.lajunen@mp69.org
Talviralli	07.–09.02	Ruovesi, Haapasaari Pirkko Herranen 040-5030126 pirkko.herranen@mp69.org
Motoristi Survival I	17.–18.05.	Tampere, Hervanta, Poliisiopisto? Petri Tuovinen 0400-878170 petri.tuovinen@mp69.org
Motoristin Kirkkopyhä	24.–25.05.	Paikka ja järjestäjä avoin
JumboRun	5/2003	Paikka avoin Sivuvaunuyhdistys
Akkaralli	6/2003	Nousiainen Yht.henkilö ilmoitetaan myöhemmin
K-18	6/2003	Paikka avoin Pekka Suontausta 050-3563216 pekka.suontausta@mp69.org
Kontioralli	04.–06.07.	Kontrolli julkaistaan MP-näyttelyssä McLevi, Kirttilä Jarkko Kuusisto 0400-732029
Sivuvaunujen Kesäkokoontuminen	7/2003	Paikka avoin Sivuvaunuyhdistys
Perheralli	8/2003	Paikka avoin Järjestäjä avoin
Eestin Etappiajo	15.–17.08.2003	Eesti Hanna Kortesus 050-5226969 hanna.kortesus@mp69.org
Vuosikokous	14.09.	Paikka avoin Hallitus
Sivuvaunujen syyskokoontuminen	9/2003	Paikka avoin Sivuvaunuyhdistys
Pohjoisen Pystymettä	9/2003	Napapiirin Moottoripyöräilijät ry
Moottoripyöräsuunnistus	9/2003	Paikka avoin Järjestäjä avoin
Enduropöräys	9–10/2003	Paikka avoin Järjestäjä avoin
Pystymettä	24.–26.10.	Peräseinäjoki, Vankileiri Soitinyhdy Vvanhat Pyörät Rymy 040-8339336 Matti Saarinen 044-3299883

”Minulle ei voi käydä näin”



Vain kuusikymmentäkilometriä tunnissa ja tämä tuho.
Mitä jos nopeutta olisikin ollut 120 km/h?

Kesällä lähes viikottain saamme lukea lehdistä uutisia, joissa kerrotaan motoristin joutuneen onnettomuuteen. Artikkelia lukiessamme harmittelemme tapahtunutta samalla kieltäen mielestämme ajatuksen, että voisimme juuri itse olla tuo epäonni motoristi. Onnettomuudessa on kuitenkin aina joku meistä. Tamperealaisen Ari Salosen matka kalaan syyskuussa katkesi stopmerkin takaa tulleen auton kylkeen. Sanomalehdet julkaisivat uutisensa vanhaan asenteelliseen tyyliinsä: ”Moottoripyörä törmäsi autoon”. Uutisista saa turhan usein virheellisen käsityksen, että moottoripyöräilijä on onnettomuuteen

syylinen. Ari lähestyi Oriveden suunnasta risteystä, jossa Jämsästä Mänttään joutava tie ylittää Keuruulle menevän väylän. Risteyksessä Ari havahtui liian myöhään eteensä ilmestyneeseen autoon törmäten sen vasempaan kylkeen lähes etupyörän kohdalle. Henkilöauton kuljettaja, noin 80-vuotias mies, ajoi Arin eteen stopmerkin takaa. Havaintojen tekemistä on mahdollisesti haitannut Arin takaa keskellä päivää paistanut syysaurinko. Autoilija yrittää selittää itselleen ja muille, että moottoripyörä on tullut kovaa. Ari ajoi kuitenkin nopeusrajoituksen mukaisesti. Miten tapahtuma olisi voitu välttää?

Keinoja ja mahdollisuuksia on, sillä onnettomuudet yleensä ovat useamman osatekijän summa. Vaikuttamalla yhteenkin tekijään voidaan onnettomuus välttää. Ajokortin peruuttaminen yli 70 vuotialta, moottoripyörien kieltäminen tai sallia niillä ajo vain moottoriradoilla olisivat olleet tähänkin tapaukseen tepsiviä keinoja. Tiet on kuitenkin tarkoitettu meille kaikille ikään, sukupuoleen tai ajoneuvoon katsomatta. Kouluttautuminen ja suhtautuminen muihin tienkäyttäjii ovat keinoja, joilla voi vaikuttaa tilanteiden kulkuun. Arin opetus meille kaikille on, että maaseudulla ja taajamien lähistöllä liikkues-

samme meidän kannattaa olla erityisen tarkkana risteyksissä ja epäillä kaikkia risteukseen tulijoita – ne voivat ajaa eteen. Varusteitakaan ei saa unohtaa. Arilla oli päällään uusi ajopuku ja muut hyvät varusteet. Myös selkä oli suojattu. Hänen oman käsityksensä mukaan varusteilla oli ratkaiseva merkitys onnettomuudesta selviämisessä. Hyvät varusteet eivät kuitenkaan pysty täysin estämään vammoja syntymästä, mutta lieventävät niitä. Oma ajotaitoa voi kehittää EAK-kursseilla. Ajotaidon kehittämistä on myös se, että tiedostaa mahdolliset riskit ja toimii tietoisesti siten, että voi välttää niitä. Arikin aikoo osal-

listua ensi keväänä Motoristi Survival-kurssille ja on alustavasti lupautunut kertomaan muille kurssilaisille oman opettavaisen tarinansa. Toimikaamme siten, että jatkossakin voimme olla varmoja, että ”Minulle ei käydä näin”.



Vajaa 400 kg liikkuvaa massaa sai autonkin uuteen muotoon.

**Veijo
Änäkäinen**

Kun marjastaja on kadonnut metsään tai dementikko ei olekaan palannut kotiinsa, miten siinä muka voisi motoristi auttaa?

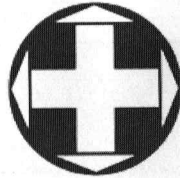
Äkkiä ajatellen ei ehkä mitenkään. Ja turhaa kai on yksinään lähteä mopolla pyörimään johonkin metsään.

Voisihan se olla näinkin, jos ei olisi VA-PEPAA.

Mikäs se sitten on?

Vapaaehtoinen pelastuspalvelu eli viranomaisten apuna toimiva joukko vapaaehtoisia, jotka tarvittaessa avustavat kadonneiden etsinnässä. Eli...

PELASTUSPALVELUA MOOTTORI- PYÖRÄLLÄ osa I



Kun poliisi saa ilmoituksen henkilön mahdollisesta katoamisesta, voi se hälyttää apuun VAPEPAn tarvittavassa laajuudessa. Käytännössä poliisilla on tiedossa puhelinnumero, josta tavoittaa VAPEPAn päähälyttäjän, jonka kanssa päätetään min-kälaista apua etsinnässä tarvitaan.

Henkilömäärä, joka tarvittaessa saadaan liikkeelle voi olla jopa satoja. Monesti etsinnässä onkin mukana samanaikaisesti monia kymmeniä ihmisiä. No tietenkään kaikki eivät ole motoristeja.

VAPEPAn organisaatioon kuuluu eri aloilta yhdistyksiä, joiden erikoisosaamista ja -taitoja hyödynnetään etsinnässä. Osaaamista löytyykin varsin kattavasti, sillä mukana on ainakin täällä Pirkanmaalla: Autoliitto, moottorikelkkailijoita, riistanhoitoyhdistys, motoristit eli MP69, moottorilentoklubi, etsintä- ja pelastuskoiria (ja

isännät ja emännät tietysti), suunnistajia, reserviläisjärjestöjä, meripelastusseura, SPR ja radioamatöörit. Viranomaisilta saadaan tarvittaessa käyttöön pelastushelikopteri ja lämpökamera, jota varsinkin kylminä vuodenaikoina voidaan hyödyntää tehokkaasti ja silloin on tietenkin sääolosuhteiden vuoksi muutenkin kiire. Aika ja kylmyys tekevät valitettavasti omaa tehtäväänsä etsijöitä vastaan.

Usein lähes kaikki mainitut järjestöt ovat mukana etsinnässä. Etsintähälytys tulee siis VAPEPAn päähälyttäjän kautta vapaaehtoisille. Kullakin mukana olevalla järjestöllä on omat hälyttäjensä, joihin päähälyttäjä ottaa yhteyttä. Tässä vaiheessa saadaan tieto kokoontumispaikasta ja mahdollisesta ajasta, ellei lähdetä heti. Vapaaehtoisten ollessa kyseessä ajoittuvat etsinnät yleensä ns. normaalin työajan jäl-

keen eli iltaan ja yöhön. Myös tarvittava etsijöiden määrä sovitaan summittaisesti. Joskus on tarvetta ehkä vain kahdelle kolmelle mp:lle ja toisinaan koitetaan saada liikkeelle mahdollisimman monta. Pirkanmaan vahvuus on hieman toistakymmentä motoristia tällä hetkellä. Lisäksi tieto kadonneen iästä eli onko kyseessä lapsi, vanhus vai jotain siltä väliltä, voidaan kertoa hälytyksen yhteydessä. Tarkempia ja tarpeellisia lisätietoja saa sitten etsinnän johtopaikalta.

Etsinnänjohto määrittelee kullekin ryhmälle etsittävän alueen ja etsintämenetelmän. Jalkaisin haravoidaan joitakin alueita, koiria lähetetään omille alueilleen jne. Moottoripyörillä tietysti liikutaan pääasi-

assa teillä ja poluilla. Ja useimmiten yksin. Jos joillekin ei löydy muuta hyödyllistä hommaa – kuten moottorikelkkailijoille kesällä – niin saavat luvan hoitaa muonitusta ja muuta huoltoa. Ne ovatkin erittäin tarpeellisia tehtäviä erityisesti huonolla säällä ja etsintöjen joskus venyessä koko yön mittaisiksi.

Jatkossa on luvassa kokemuksia, vinkkejä ja esimerkkejä etsintätilanteista, joita muuten Pirkanmaan alueella on kuluva vuonna ollut jo kymmenkunta ellei vähän ylikin. Niin ja tietysti sekin miten hommaan kannattaa lähteä jos kiinnostusta riittää.

Myyry



Motoristin toimitus hakee REIPPAITA TOIMITUSAPULAISIA

Hakijoilta edellytetään

iloista motoristihenkistä mieltä ja halua oppia

kirjoittamaan ja metsästämään lehtijuttuja.

Apulaiseksi soveltuvat hyvin alan ammattilaiset tai alalle aikovat henkilöt moottoripyörämerkkiin ja -malliin katsomatta.

Lisätietoja Veijo Änäkäinen, motoristi@mp69.org.

Moottoripyöräilijän välitilinpäätös, eli *Pakkasta, irtosoraa, mopopoikia ja metsäneläviä*

Auringon paistaessa työhuoneen pölyisistä ikkunoista suoraan kilpirauhaseen iskee mieheen levoton olo, joka ei pelkällä kahvinjuonnilla poistu. On taas se aika. Hameet lyhenevät silmissä, ja kadulla vastaantulevien ihmisten kotoinen kalpeus alkaa pikkuhiljaa vaihtumaan päivetykseksi. Oma levottomuus kasvaa, eikä purkauksista löydy. Lähes paniikinomaisessa tilassa sitä ryhtyy paukuttamaan näppäimistöä etsien edes jotain lievitystä. Pää suolta ajan kultaamia muistoja kokemuksesta kaksipyöräisen päällä. Välitilinpäätöksen toinen osuus syntyy.

Tämä on yksi kertomus erään nimeltämainitsemattoman motoristin ”kesistä”¹ ja niihin liittyvistä kokemuksista. Kesät ajoituvat vuosien ’97 ja ’02 väliseen aikaan, ja niitä yhdistävät motoristin kokemukset todellisuudesta liikenteessä, mukaan lukien eri asteiset yhteenotot ystäviemme sään, tienpinnan tai eläinten kanssa.

Osa 2: Öljyttyä soraa

Tällä kertaa tapaamme ystävämme Sampan puunauspuuhista. Aiemmin päivällä

sankarimme oli vierailut paikallisessa halpiskaupassa hakemassa kaikkensorttista pesu- ja kiillotusainetta sekä moijovan pakkauksen ”nukkaamattomia” irtorättejä. Aamun normaali kouluunmenorutiini oli tuhattu jo edellisiltana, kun Samppa kaverinsa Herra A:n kanssa kävi ”muutamalla”. Illalla myös sovittiin, että seuraavana päivänä käytäisiin vähän maakunnassa ajellessa, olihan Herra A:kin juuri hankkinut itselleen käytetyn Suzuki Savage 650:n, ja ajohalut olivat sen mukaiset. Yhdessä olivat herrat nousevassa olotilassaan objektiivisesti päätelleet, ettei siellä luennoilla mitään kuitenkaan opi, luetaan tenttiin sitten kun se aika koittaa...

Aamupäivän auringossa Samppa oli pessyt pyöränsä, kuivannut sen huolella, työntänyt varjoon ja aloittanut vahanlevitysoperation. Vahan oli tietenkin aitoa carnaubaa, olihan Samppa kuullut kuinka vanhemmat motoristit olivat kehuneet kyseisellä vahalla saatua lopputulosta lähes pilviin asti. Jostain syystä samassa keskustelussa mainittu kyseisen lopputuloksen saamisen kovatoisuus oli livahtanut Sampan korvien ohi, samoin kuin keho-

tus käyttää vahan kanssa koneellista kiillotusta, sillä ”eihän sitä käsin jaksa hulluukaan vatkata kirkkaaksi”.

Vahan levittäminen ei kauaakaan aikaa vienyt, ja Samppa onnittelikin itseään jälleen kerran pyöränvalinnassaan; nakussa kun on niin paljon vähemmän vahattavaa pintaa. Vahan kuivumista odotellessaan Samppa vielä varmisti puhelinsoitolla, että Herra A todellakin oli vielä lähdössä maakuntakierrokselle. Kierros oli kuin olikin vielä voimassa, ja kaverukset sopivat tapaavansa kerholla noin tunnin päästä, jolloin Samppa oletti jo olevansa valmis lähtöön.

Vahapurkin kyljessä olleen ohjeen mukaisen kuivumisajan jälkeen Samppa otti esiin hankkimansa liinat. Keulasta aloittaminen oli ensimmäisenä vuorossa etulokasuojaa, jonka kromaus oli jo pitkään huutanut hellän käden kosketusta. Rätti sormissaan Samppa ryhtyi hommiin. ”Hm, onpas tämä lujassa”, tuumi Samppa ensimmäisen viisiminuuttisen, kahden rätin ja poisotetun poolopaidan jälkeen. Lokasuojaa oli vielä kolme neljännessä jäljellä, ja sormenpäissä alkoi jo tuntua pikku jomotusta. ”Noh, eiköhän se siitä, pitänee panna vähän vauhtia tähän touhuun” ajatteli puunausmestariimme, nappasi uuden rätin ja jatkoi hinkkaamista. Puolen tunnin kuluttua juuri tankin kimppuun pääsyt hikinen hinkkaajamme alkoi pikkuhiljaa ymmärtää miksi marketin hyllyillä oli tuon mahtavan carnauba-tavaran lisäksi ollut muitakin vahaustuotteita, jotkut jopa varustettu ”pika” -etuliitteellä. Käsi varsien kivistys toi elävästi mieleen pienempänä nähdyn Karate Kid -elokuvan kohtauksen, jossa sensei antaa oppilaalle ensimmäiseksi tehtäväksi vahata

kaikki pihallaan olleet vanhat autot, samalla esitellen käden pyörivän liikkeen: ”Vax on, vax off. Vax on, vax off.” Käden liikkeen ja tarvittavan voiman harjaannuttava osatekijä alkoi pala palalta valjeta vahaajallemme.

Kun Herra A vihdoin saapui sovittuun aikaan kerholle, kohtasi häntä outo näky. Kerhon ajorampin yläpäässä, Sampan pyörän ympärillä hääri jokin omituinen puna-naamainen, pelkät shortsit päällä oleva itsekseen sadatteleva köyryselkäinen menninkäinen, eikä pyörän omistajaa näkynyt mailla halmeilla. Menninkäisen epäselvästä ja katkonaisesta puheesta Herra A pystyi erottamaan sellaisia pätkiä kuin ”...ikinä enää...kele tällaista...” ja ”...ja tuollakin vielä jäljellä...” ja ”...ttu nää mitään nukkaamattomia ole...”. Lähemmäksi päästyään Herra A havaitsi menninkäisen muistuttavan huomattavasti hukassa olevaa pyöränomistajaa. Olisikohan otus kenties Sampan kadoksissa ollut, metsän kasvattama kaksoisveli. Pyörän viereen päästyään Herra A huomasi erehdyksensä. Menninkäinen oli kuin olikin Samppa, joka vihdoin yleisön huomattessaan lopetti jupinan ja ojentautui täyteen mittaansa. Puonoitus ja omituinen asento olivatkin vain johtuneet kiillotukseen käytetyn voiman ja ponnistusten määrästä. Nyt urakka mitä ilmeisemmin oli ohi, sillä vahausvälineet alkoivat yksi toisensa jälkeen siirtymään sisätiloihin erilaisilla lentoreiteillä ja lähtönopeuksilla.

Kahden tyhjennetyin puolenlitran virvoitusjuomapullon ja kasvojen pesun jälkeen oli Samppa vihdoin valmis päivän ajelulle. Hiki oli kuivanut pintaan, ja ajopuku puettu päälle. Pyörä hyrskytti lämpiämässä lastauslaiturilla, ja vahaajapedon mieli

nousi pikkuhiljaa yhdessä ryypyillä käyvän pyörän kierrosten kanssa. Ehkä päivä ei vielä ollutkaan pilalla, paistoihan ulkona kuitenkin aurinko, eikä käsiinkään koskenut enää aivan niin kovasti.

Ennen itse kierrosta kaverusten piti vielä käydä Herra A:n kaupungissa asuvan sukulaistytön luona viemässä joitain papereita, jotka Herra A oli luvannut toimittaa ennen virka-ajan päättymistä. Koska sukulaistytön työpaikka oli sellaisen tien varrella, jota jatkaen kymmenisen kilometrin päässä kaupungin keskustasta erkani tuttu mutkapätkä, kuului toimitus jo melkein päätettyyn reittiin. Vihdoin kaksikko pääsi tien päälle, suuntanaan hotelli-kompleksi, jossa Herra A:n sukulaistyttö oli töissä. Herra A ajoi edellä, koska tunsin tien paremmin, ja Samppa seurasi tiiviisti perässä. Näin myös herra A:n ohitteluissa, sillä eihän sitä nyt voi kaveria kuitenkaan päästää karkuun ajamaan, rupeaa vielä piruilemaan.

Kaikki meni hyvin kunnes saavuttiin matkan varrella ollutta puistotietä tasarvoiseen risteykseen, josta kumppanusten piti kääntyä vasemmalle. Puistotien koostui itse asiassa kahdesta vastakkaiseen suuntaan kulkevasta yksisuuntaisesta tiestä, joiden välissä oli n. 10 metrin levyinen maakaistale nurmikkoineen ja pensaikkoinen. Risteävä tie taas oli normaali kaksikaistainen, kaksisuuntainen ajoväylä.

Risteykseen saavuttaessa kumppanukset molemmat varmistivat, että oikealta ei tullut ketään. Pyörien väli oli tässä vaiheessa ehkä 5–10 metriä. Puistotien vasentaan tulevalta kaistalta lähestyi punainen Peugeot 106, jota ennen risteyksen yli ehdiäkseen Herra A väänsi kahvaa hieman

kovemmin. Aikaisempien ohitusten vuoksi myös Sampalla oli kaasukäsi herkässä, ja oikosulku aivoissa aiheutti hallitsemattoman ranneliikkeen oikeaan käteeseen. Se mitä Samppa ei ollut huomannut, oli Herra A:n Savagen perän hienovaraista vip-pausta ulospäin. Toinen asia joka ei Sampalle heti valjennut oli se, että mahdollisuus ehtiä ennen lähestyvää autoa oli jo sulkeutunut. Tämän havaitessaan Samppa oli jo keskellä risteystä. Paniikkijarrutus etujarrulla poisti mahdollisuuden Sampan ja Peugeotin lähempään kontaktiin, mutta ei kuitenkaan välttänyt risteyksen keskelle kasaantunutta hiekkaa, josta Herra A:n Savagen perän vispaaminen oli vihjaisut. Siinä äärettömän hiljaisessa ja hitaassa hetkessä jolloin Sampan fillarin etupyörän pito katosi lopullisesti ja maantien pinta alkoi vääjäämättä lähestyä, tajusi Samppa vihdoin virheensä.

Moottoripyöräilijän oppitunti nro kolme: Liikenteessä ajat aina yksin. Oli letkassa sitten kuinka monta pyörää tahansa, KOSKAAN ei ole pakko ehtiä vamaan rakoon.

Ja oppitunti nro neljä: Tarkista risteys ennen kuin ajat siihen. Katso ainakin muut lähestyvät liikennevälineet ja tienpinta jolle aiot ajaa.

Peugeot-kuskin katsoessa Sampan tarjoamaa stunt-näytöstä suu auki, uuden oppitunnin saanut motoristinalkomme repäisi adrenaliinisyöksyn antamalla voimalla lähes 300-kiloisen pyöränsä pystyyn, käynnisti sammuneen moottorin, ja ajoi paikalta pois kuin mitään ei olisi tapahtunutkaan.

Parin korttelin päässä Samppa tavoitti

Herra A:n ja huutamalla ja viittailemalla sai tämän kääntymään sivutielle ja pysähtymään. Oli aika tarkastaa kuskin ja pyörän saamat vauriot.

Sampalle itselleen ei ollut käynyt kuitenkaan, eihän ajonopeus risteyksessä kuitenkaan ollut kovin kummoinen ollut. Pyörä olikin sitten asia erikseen. Vasen etuvilkku oli säpäleinä, ja mittariston vasemmanpuoleinen kromattu muovikuppi oli haljennut ja raapaleilla. Myös lampun kehys oli naarmuuntunut asfalttia vasten. Mitään suurempaa osaa ei kuitenkaan ollut hukassa. Helpotuksen huokaus välittömien vahinkojen pienuudesta tuli kuitenkin liian aikaisin: Pahimmin oli kärsinyt moottorin vasen poski, johon oli tullut öljyä vuotava reikä. Kun ei muuta keksinyt, niin Samppa rupesi kiroamaan onnettomuudessa viattomana osapuolena ollutta Peugeot-kuskia: "mistäkähän arpajaisista se on korttinsa saanu, prr" oli yksi monien, lähinnä tunnelatausta ja pelästymistä purkavien manausten joukossa. Tarpeeksi mesottuaan ei Sampan lopulta auttanut muu kuin lähteä nilkuttamaan öljyä vuotavalla pyörällä takaisin kerholle. Paluureitti kulki aikaisemman tapahtumapaikan ohi, missä Samppa huomasi onnistuneesti öljynneensä kaatumapaikallaan olleen sorakasan kokonaisuudessaan.

Kun kaksikko oli päässyt kerholle, Herra A lähti uudelleen viemään sukulaistytölleen lupaamia papereita. Kovia (ainakin henkisesti) kokenut sankarimme laski pyörästään öljyt ja irrotti vasemman posken nähdäkseen tapahtuman aiheuttaman kokonaistuhon. Itse latauskomponentit, jotka tuon posken alla sijaisivat, eivät olleet kokeneet minkäänlaisia vaurioita, joten uuden posken avulla pyörän

saisi ajoon varmaankin vielä samalla viikolla. Toiveikkaana Samppa kaivoi esiin puhelinluettelon ja kerholla olleen listan mp-romiksista ja aloitti soittokierroksen. Yhdeksän soittoa poikivat yhdeksän hu-tia, yhdelläkään romiksella ei ollut sopivaa osaa.

Kuinka ollakaan kerhon pöydälle oli joku jättänyt uusimman keltaisen pörssin. Sitä epätoivoisena lehteillessään Samppa havaitsi ilmoituksen, jossa myytiin lähes samaa mallia Sampan oman pyörän kanssa olevan purkupyörän osia. Puhelu numeroon poiki ylimalkaisten yhtenevyysmittausten jälkeen postitilauksen joka sisälsi yhden kappaleen Suzukin poskikuppeja. Tyytyväisenä Samppa lukitsi kerhon ovet ja lähti odottelemaan postin saapumista.

Paketti saapuikin jo kolmen päivän päästä, perjantaina, ja innosta puhisten Samppa pyöräili postiin hakemaan osaa. Postilta polku vei suoraan kerholle, jossa varaosan asennusta varten oli jo hankittu tiivistemassat ja muut tarvittavat välineet. Pikainen koe osoitti sopivuuden, joten ei muuta kuin tiivistepinnat puhtaiksi ja Hylomaria kehiin. Laturin komponentit oli tietenkin jo ruuvattu kuppiin, joten tiivistemassan hieman kuivahdettua alkoivat asennustoimenpiteet. Kaikki meni hyvin kunnes kuppi oli noin puolentoista sentin päässä moottorin tiivistepinnasta. Vaikka kuinka yritti, Samppa ei saanut kuppia lähemmäs. Tarpeeksi pähkäiltyään mekaanikkomme soitti maahantuojalle, ja sai kuulla karmaisevat uutiset. Kyseisen voimallisen pyörän sisäosissa oli kolme eri sisäkokoja laturinkuppeja mallista riippuen. Ulkoisesti, ja mm. tiivistepinnan mitoittaan nämä samaiset osat olivat täysin yhtenevät. Ki-

roillen Samppa sulki puhelimen ja ryhtyi tuumaamaan jatkotoimenpiteitä.

Lopulta parin päivän päästä joku kerhon jäsenistä tuli Sampalle maininneeksi että alumiiniposkeen tulleen reiän voi hitsata umpeen, ja että paikallisella MP-huollolla olisi siihen välineet. Pikainen soitto liikkeeseen varmisti asian, ja kaverilta lainatulla autolla Samppa lähti kiikuttamaan poskea liikkeen tallille kaupungin ulkopuolelle. Poski vastaanotettiin, ja hitsausta luovattiin kokeilla, sillä onnistuminen riippui huoltomiehen mukaan siitä paljonko öljyä alumiiniin oli imeytynyt. Huokoisena aineena alumiini pinnan rikkoutuessa kuulemma imi öljyä. Tämä öljy piti ennen korjaamista polttaa pois uunissa, koska öljyistä alumiinia ei voinut hitsata. Poski jäi huoltoliikkeeseen, ja hakupäivä sovittiin pari päivää myöhemmäksi.

Jälleen parin päivän päästä, varmistuttuun puhelimesta että poski oli korjattu, Samppa kävi hakemassa sen huoltoliikkeestä ja ruuvasi komponentteineen takaisin koneen kylkeen kiinni. Tässä vaiheessa kaatumisesta oli jo kulunut pari viikkoa. Uudet öljyt koneeseen, ja motoristinalkumme sai jälleen kokea

sen tuulen tuiverruksen ja vapauden tunteen jonka vain toinen motoristi tuntee.

Oppitunti numero viisi: Pikaratkaisut maksavat yleensä enemmän aikaa ja rahaa kuin pulman välitön, kunnollinen ratkaiseminen.

Ja numero kuusi: Jos et tiedä, kysy. Useammalta oletetulta ammattilaiskohteelta kysyttäessä oikea ratkaisu hahmotuu kyllä mieleesi.

Kun Samppa ajoreissujensa välillä oli riittävän kauan yrittänyt kaupitella ylimääräistä moottorinposkea kaikille vastaan tulijoille siinä kuitenkaan onnistumatta, siirtyi poski kaikessa hiljaisuudessa putsatuna Sampan työpöydän kulmalle motoristin kynätelineeksi. Uskoisin että kysyttäessä tuo poski mieheltä löytyy vielä tänäkin päivänä.

! Käytän tässä termiä kesä tarkoittaen sitä hieman lämpimämpää vuosittaista ajanjaksoa huhtikuun alusta syyskuun loppuun.



◆ Teksti: Tomi Kyyrö

”On silti hyvä, että et näe minua nyt...”

Yleensä sitä heti katsoo ympärilleen, kun kaatuu – harmittaa jos joku näkee. Tänään oli raivostuttavan erihenkisen tilanne. Olin nimittäin yhtä maaston kanssa erään mc-radan varrella kulkevalla enduropolulla. Minulle nopeasta vauhdista äkkipysähdys n. 10 cm matkalla ”suohon” – ja sitten alkoi matka alas. Mopo vajosi aivan satulaan asti, koska komeasti ilmassa. Olisi ollut erinomainen asento vaihtaa lamppu eteen. Välittömästi lippojen jälkeen tajusin, että täällä ei muita ole – eikä tule!! Pakokauhu alkoi iskeä. Kaivelin laitetta ylös ja kuiville hyvinkin pari tuntia, tuloksena vain ohut (39 cm) paskakalvo mopon, miehen, metsän ja koko koillisen Euroopan pinnalla. Olin valmiina vannomaan totaalikieltäytyjän valan ja hankkiutumaan moposta eroon sytkärin ja hyvin tankatun löpötankin avustuksella. Tyhmien yksinään metsässä ajavien enduro-

miesten jumala katsoi kuitenkin viime hetkellä puoleeni ja lähetti punoittaviin korviini raskaan dieselin äänen – ”Ratamestari” siellä ajeli. Hän kipaisi tuulen nopealla Vollolla (BM) kettinkiä ja syytti toivon kipinän. Sitten vaan jo lähes hylkäämäni Jammu kettingin miinusnapaan (-) ja Volvo toiseen (+). Pienen pakin saattelemana Volvo ja kettingin erimerkkiset navat vetivät paskaa valuvan Yamahan pois kiipelestä. Näky oli aivan uskomaton, pelkkä iso kasa omituisia maa-aineksia. Jotain kaivannon syvyydestä kertoo se, että kysellessäni biologian laitokselta esiin kaivamieni kasvien ja juurakoiden nimiä he kertoivat niistä suurimman osan kasvavan, niinpä niin – Kiinassa. Joku voisi laittaa tähän loppuun sellaisen hymiön, minä en.....

Tomppa

Aloittelijan Rautaperseajo

Rautaperseajoja on monenlaisia, helpoin niistä on SS1000, eli vähintään 1000 mailia 24h:ssa. Kun noin vuosi sitten kuulin tällaisesta ajosta, niin innostuin asiasta heti. Päätin, että kun saan oman mopon hankittua niin kokeilen välittömästi moista suoritusta. Toukokuussa 2002 sain sitten oman rakkaan BMW R1150R:n talliini. Koska en ollut aikaisemmin ajanut paljokaan, päätin ottaa rauhallisesti ja totutautua mopoiluun hieman ennen tämmöistä urakkaa. Alkukesän ajelin siis vain lähinnä kotiseudullani ristiin rastiin, osallistuinpa jopa EAK kurssillekin. Kesäloman vihdoinkin koittaessa heinäkuussa, ajelin ensin harjoitusmatkan Salosta Savonlinnaan kaverini mökille, jossa olin yhden yön, ja seuraavana päivänä ajoin takaisin Saloon. Matkaa n. 850 km.

Suunnittelin lähteväni suorittamaan SS1000:ttä viikon sisällä tästä Savolinnan matkasta. Tulostin tarvittavat lomakkeet ajoa varten ja valitsin ajoreitiksi yhden Iron Butt Association Finlandin www-sivuilla olevasta esimerkistä. Suunnittelin myös tankkaus- ja ruokailutauot sopivaksi aikatauluksi, jota voin pitää silmällä ajon edistyessä. Odotin säätilan kannalta otollista päivää, ja vihdoinkin tuo päivä tulikin.

11.7.2002 klo 3:30, herätys, mieleen hiipii epäily koko homman järjestyksestä. Hetken aikaa katselen kaihoisana punkan suuntaan mutta ryhdyn kuitenkin väsäämään aamupalaa. Aamupurot syötyäni vedän ajokampanat niskaan ja ajan Neste-asemalle Saloon ohikulkutien varteen, jossa tankkaan bemarkin täyteen ja saan ajon aloituksen todistajaksi huoltoaseman hoi-

tajan. Mittarissa tässä vaiheessa 4175 km. Viralliseksi lähtöajaksi kuittiin tulostuu 4.48.

Salosta suuntasin Turkuun, jonne saavuun 5.30. Ostan kaskentien Nesteeltä pullon vichyä reppuun jos matkan varrella iskee jano. Repun ankkuroin matkustajan penkille tavaraverkolla ja mustekaloilla. Mitään sen kummempia varusteita en ajatellut tarvitsevani koska illallahan olisin jo kotona. Turusta jatkan rantatietä (VT 8) Poriin, josta ei kuitenkaan sattunut huoltoasemaa silmään joten jatkoin Söörmarkun Teboilille, jossa tankkaan ja juon aamukahvit sämpylän kera. Matkamittarissa 4385 km.

Vaasaan saavuun klo 9.02, tankkaan ja syön jäätelön (hirveä helle). Samalla jutustelen erään Honda PanEuropean hepun kanssa, kertoi olleensa Kontiossa edellisenä viikonloppuna, jossa oli jutellut parin muun, Kontioon ajonsa lopettaneen, SS1000 kandidaatin kanssa. Oli kuulemma pistänyt poijilla kiireeksi. Itse arvelin kyllä suoriutuvani ajosta alle 20 tunnissa.

Vaasasta ajoin Kokkolan kautta Ouluun. Kello näyttää 12.45 ja mittarissa 4899 km. Matkaa takana siis 724 km. Huoltoaseman yhteydessä on Kotipizza, joten päätän pitää luonastauon. Syömisen lomassa paikalle saapuu HD-kuski joka päivittelee vallitsevaa ilmastoa, tarkenee ajella +27C asteessa. Oli matkalla HD-rallyyn.

Tähän mennessä liikenne oli ollut kohdalaista, ohituksia oli tullut tasaiseen tahtiin nopeuden pysytellessä n. 120-130 km/h satasten alueilla. Oulusta jatkoin Kajaa-

niin ja tällä tiellä ei liikennettä ollut paljokaan. Päätin ajella n. 140 km/h boxerin pörinästä (korvatulppien läpi ei kyllä paljon kuulu) nauttien. Tällä tiellä tuli myös vastaan koko matkan aikana ainoat virkavallan edustajat, ei onneksi tainnut tutkaus olla pojilla päällä vaikka rööhötin vastaan rivakalla vauhdilla. Mukavia korpimaisia oli myös tien varrella. Yhdessä kohtaa kyllä joutui jännittämään kun mutkan takana olikin tukkirekka poikittain koko tien tukkeena, eipä muuta kuin jarrut piukkaan niin kyllä bemarkin pysähtyi. Muutaman minuutin veivattuaan sai rekakuski peruutettua?! itsensä metsätielle ja pääsin jatkamaan matkaa.

Kajaanissa tankkasin ja söin lisää jätskiä. Klo. 15.07 läksin korottelemään kohti Nurmesta VT 6 pitkin. Nurmeksesta ajoin Kuopioon, jossa pidin taas ruokailutauon (+jätskiä) ja soitin kaverille väliaikatiejoja. Kello oli tässä vaiheessa 17.38.

Seuraavana oli tarkoitus tankata Mikkelissä, mutta Mikkelin kohdalla VT 5 varrella ei ollut yhtään sopivaa huoltoasemaa, joten jatkoin samantien Heinolaan Tähtihovin Teboilille. Tästä tuli ajon pisin yhtäjaksoinen matka, 270 km. Bemarkin vakiohenkki kun ei ole kaikkein pehmeimmästä päästä niin tällä osiolla alkoi peräsiissä jo jotain tuntumaankin.

Heinolasta posottelin moottoritietä (VT 4) kauniissa ilta-auringossa Helsinkiin Pakilan Teboilille, jossa tankkaus ja tankko kohti Saloa, kello näytti 22.26. Saloon saavuttuani suoritin lopputankkauksen, kuittiin kirjautui virallinen lopetusajaksi 23.39. Samainen huoltoasemanhoitaja kuin ajoon lähtiessäni, laitto nimensä myös lopetuslomakkeeseen. Mittarissa 5835 km, siis 1660 km hiukan alle 19 tunnissa. Ajoaikaa jäi siten ruhtinaallisesti yli. Keskinopeudeksi muodostui 88 km/h.

Bensaa kului 94 litraa, josta keskilukulukseksi tulee 5.7 l/100 km. Bemarkin Ri-



der's Manualissa annetaan 120 km/h kulutukseksi 5.6 l/100 km, joten kulutuslukeumat pysyivät hyvin speksseissään ottaen huomioon että ajoin melkein koko matkan 120-140 km/h. Mukaanluettuna pienet herättelyrykäisyt silloin tällöin mielen virkistykseksi.

Tallista kotiin tallustellessa mietin että tässä se nyt sitten oli, Saddle Sore 1000, ei muuta kuin suoraapäätä suihkuun ja petiin, seuraava päivä menisikin sitten ajosta toipuessa.

Kokonaisuutena ajo ei ollut niin raskas kuin olin kuvitellut, rytmiin päästyä ajo tuntui mukavalle, hieman pitkästyttävää se tosin oli silloin kun seuraavaan tankkaustaukoon oli alle 50 km eikä meinannu kilometrit kulua millään, seurasi vaan km-tauluja silmä kovana, enää 40 km.. 30 km.. arghh eikö se perhanan huoltis tule jo näkyviin.. Kotilokukset eivät aiheuttaneet yhtään tilanteita eivätkä edes mielihapaa, eli temppuillat pysyivät koko päivän poissa reitiltäni, siitä kiitos heille.

Lähtemällä aamulla ja ajamalla reitin myötäpäivään, oli aurinko suurimman osan matkasta jossain muualla kuin suoraan edessäni, joten oli mukava ajella silmiä siristelemättä.

Ensi kesänä sitten vuorossa BB1500..

Marko(R1150R)

*"Kaasutin kyllä antaa, jos se haluaa.
Mutta sitä ei voi pakottaa.
Sitä on maaniteltava, hyväiltävä, taputeltava
ja kutiteltava näyttämään voimansa.
Ihmisen ja koneen suhde on herkkä asia."
Jacques Berg, 2002*

Polttoaineen syötön virittämisen alkeita

Tiedon lähteille ja taustaa

Pian sen jälkeen kun opin välttävästi ajamaan moottoripyörällä, minua alkoi kiinnostamaan kuinka moottoripyörä toimii. Mikä tuottaa sen jyrkän voiman joka on aistittavissa kun kaasukättä hiukan taivuttaa? Ja mikä ihme houkuttelee tuon mystinen pedon pysymään pyörässä eikä juoksemaan villinä ja vapaana? Erittäin hyvä perusoppikirja moottoripyörän tekniikasta on Bruce A. Johns, David D. Edmundson, Robert Scharff: "Motorcycles, Fundamentals, Service, Repair", Goodheart-Willcox, 1999. Kirja esittelee työkalut, moottoripyörissä esiintyvät pulat, tapit ja mutterit, sekä antaa hyviä käytännön vihjeitä työkalujen käyttöön. Moottoripyörän toimintaperiaatteet käydään läpi, niin selkeästi että vähäisempikin sielu ymmärtää mistä on kyse. Kirja on amerikkalaiseen tapaan selkeä ja siinä on loistavat kuvat. Toinen hyvä moottoripyöräkorjaamisen perusteos on John Fidell, Pete Shoemark: "Haynes Motorcycle Workshop Practice Manual", Haynes TechBook, 1999. Pala palalta moottoripyörän rakenteen alkeet avautuivat minulle.

Kun olin hiukan oppinut ymmärtämään pyörän tekniikkaa, sammumaton tiedon janoni pakotti minut tuumimaan kysymystä voisiko pyöräni suorituskykyä ja käytettävyyttä parantaa. Asian selvittämiseksi ostin talvilukemiseksi mainion kaasutinkirjan, John Robinson: "Motorcycle Fuel Systems Techbook", Haynes TechBook, 2000. Tästä kirjasta selvisi miten kaasuttimet ja polttoaineen suihkutusjärjestelmät toimivat. Kirjassa on myös varsin hyvä spekulatio siitä miten ruiskutusjärjestelmät ovat tulleet/tulevat moottoripyöriin. Itse moottorihan ei välitä siitä minkäläinen laite polttoaineseoksen muodostaa, kunhan vain seossuhde ja määrä ovat oikeat kulloiseenkin kuormitustilanteeseen. Perinteinen kaasutin on yllättävän hyvä laite muodostamaan oikean polttoaineseoksen. Kaasuttimen ongelmat tulevat vasta silloin kun läpivirtaava ilmamäärä on niin suuri, että kaasuttimen halkaisijan täytyy olla suurempi kuin 38-40 mm. Näin suurella kaasuttimella on vaikeuksia käsitellä pienen ilmamäärän aluetta. Koska moottorista saatu teho on suoraan verrannollinen sinne johdettuun ilmamäärään ja markkinat vaativat aina suurempia tehoja,

joudutaan käsittelemään yhä suurempia ilmamääriä. 1990-luvun puolivälissä suuriin kaksisyylinterisiin pyöriin (BMW, Ducati, Aprilia) tuli ruiskutusjärjestelmät. Suuren ilmavirtauksen lisäksi virtauksen vaihtelu on kaksisyylinterisissä voimakasta ja kaasuttimet eivät enää kykene kunnolla pitämään seosta oikeana kaikissa olosuhteissa. Ruiskutusjärjestelmät pystyvät helpommin käsittelemään nopeita ilmamäärän vaihteluita ja ilmamäärät saadaan ylipäätään tarpeeksi suuriksi, esimerkiksi Aprilia RSV Millessä imuputkiston halkaisija on 51 mm. Moottoreiden fyysinen koko täytyy saada myös pienemmäksi ja imukanavat lyhyemmiksi virtausvastuksen pienentämiseksi. Siksi suurempirunkoista kaasutinta on vaikea saada mahtumaan moottorin päälle niin ettei kaasuttimen kalvo osuisi venttiilikoneiston kanteen. Lisäksi lämmön johtuminen moottorista kaasuttimeen on ongelma, sillä ilman virtausta kaasuttimen ympärillä on vaikea saada uusissa pienikokoisissa moottoreissa riittäväksi. Nämä lämpöongelmat lienevät syynä miksi Hondan V4 moottoriin tuli ruiskutusjärjestelmä muutama vuosi sitten. Pienemmissä rivinenelosissa ruiskutusjärjestelmillä on vain vähän annettavanaan. Näissä moottoreissa ruiskutusjärjestelmät ovat toistaiseksi ehkä enempi haitaksi, sillä monilla ruiskutusjärjestelmillä on vielä hankaluuksia moottorin ohjauksessa moottorijarrutukselta vedolle siirryttäessä. Koska valmistajilla on kuitenkin valmis ruiskutustekniikka olemassa, ei valmistajien kannata enää kehittää sekä ruiskutusjärjestelmiä että kaasuttimia. Siksi kaasutinpuolen kehitys ilmeisesti hidastuu voimakkaasti ja kaikkiin uusiin pyörämalleihin tulee aikanaan ruiskutusjärjestelmät, varsinkin kun ruiskutusjärjestelmien komponenttien hinnat ovat laskeneet elektroniikan kehittyessä voimakkaasti. Ja epäilemättä ruiskutusjär-

jestelmien pienet puutteet tulevat aikaan korjattua. Robinsonin kaasutinkirja oli mainio lukukokemus aloittelevalla kaasutinmekaanikolle.

Entä sitten olemassa olevien polttoaineensyöttöjärjestelmien parantaminen? Luulisi että suuret moottoripyörävalmistajat isoine tuotekehitysbudjetteineen tietävät mitä tekevät eikä näiden valmistajien tuotteita voi enää parantaa. Näin yleensä onkin, ongelma on vain että valmistajilla on hiukan erilaiset tavoitteet jotka eivät aina ole pyörän käyttäjän toivoman suorituskyvyn ja ajettavuuden parhaaksi. Ensinnäkin päästöt täytyy pitää alhaisina, monien mielestä turhankin alhaisina. Yksi tapa selviytyä melutesteistä on asettaa pyörä toimimaan hiukan liian rikkaalla ja ilmavirtaukseltaan kuristettuna tietyissä pisteissä joissa melu mitataan, tyypillisesti 5000 – 7000 r/min välillä. Rikas seos kun hiukan vaimentaa pakoääniä. Tämä ei tietenkään ole hyväksi polttoainetaloutta, kaasuun reagointia ja käytettävyyttä ajatellen. Valmistajat joutuvat lisäksi mitoittamaan pyörät pahimman tapauksen varalle. Vaikka pyörällä ajetaan Alpeilla raskaasti kuormattuna huonolaatuisella polttoaineella matalissa lämpötiloissa tai meren pinnan tasolla matalaoktaanisella polttoaineella, siitä huolimatta melu- eikä pakokaasupäästöt saa ylittyä. Useimmat meistä eivät aja näissä ääriolosuhteissa, joten pyörien toimintapiste ei ole optimaalinen käyttäjien enemmistölle.

Päästöjen takia moottoreita ajetaan yleensä kevyen kaasun tilanteissa laihalla jotta hiilivety päästöt (HC) ja hiilimonoksidipäästöt (CO) pysyvät alhaisina. Raskaan kuormituksen tilanteessa taas moottoria pyritään ajamaan rikkaalla jotta typipäästöt (NO_x) pysyisivät kurissa. Tämän seurauksena polttoainetalous on huono

ja reagointi kaasuun tunkkaista. Yleensä täyskaasun tilanteessa polttoaineen syöttö on lähellä ideaalista jotta koneesta saadaan reipas maksimiteho ulos, tätä tarvitaan alati kiivaammaksi käyvässä huipputehotaistelussa eri valmistajien välillä.

Valmistajat väittävät nykyaikaisten moottoriohjausjärjestelmien olevan niin päteviä että ne osaavat säätää itse omaa toimintaansa ympäristöolosuhteiden muuttuessa. Näin polttoainejärjestelmiä ei tarvitsisi suunnitella konservatiivisesti pahinta mahdollista tilannetta varten, vaan järjestelmä kykenee itse tarkkailemaan ympäristöolosuhteita ja säätämään toimintaansa sen mukaan. Näin osittain onkin, järjestelmät mittaavat halvasti mitattavissa olevia suureita kuten ilman lämpötilaa ja imusarjan painetta. Tärkein mitattava suure on kuitenkin polttoaine/ilma-suhde jota voidaan edullisesti mitata Lambda-anturilla. Tämän anturin ongelma on kuitenkin sen hitaus sekä erittäin kaipa toiminta-alue. Riittävän nopea ja laajalla alueella toimiva anturi, ns. UEGO-anturi on varsin kallis, n. 600 euroa. On turha kuvitella että tiukkojen kustannuspaineiden alla moottoripyörävalmistajat lähitulevaisuudessa pystyisivät lisäämään UEGO-anturin polttoaineensyöttöjärjestelmiinsä. Siksi polttoainejärjestelmät ovat pääosin myötäkytettyjä säätöjärjestelmiä joissa täytyy varautua ylimittauksella hankalampien olosuhteiden varalle. Niinpä innokkaalle virittelijälle jää runsaasti temmelyskenttää.

Polttoainejärjestelmien virittämisen voi aloittaa täysin puhtaalta pöydältä, mutta tätä tarkoitusta varten on kehitetty myös valmiita virityssarjoja. Valmiilla sarjalla on aloittelijan useimmiten helpompi päästä alkuun. Kaasutinjärjestelmien virittämiseen on esimerkiksi Dynojetillä (www.dynojet.com) tarjolla erilaisia virityssarjoja. Niissä tyypillisesti vaihdetaan

suuttimia, josta sekä neulaa. Ruiskutusjärjestelmien virittämiseen on tarjolla myös valmiita sarjoja kuten vaikkapa Power Commander (www.powercommander.com). Tämä on pieni mikroprosessoriyksikkö joka liitetään pyörän oman ohjausyksikön ja ruiskutuslaitteiden väliin. Yksikkö muuttaa ohjausparametriensa mukaisesti ruiskutuslaitteiden ohjausta. Yksikköön voidaan ladata RS-232 portin kautta omia ohjausparametreja. Näin voidaan helposti kokeilla erilaisten seossuhteiden toimivuutta.

Muutosarja ja sen pulmat

Kolariremontin yhteydessä runsas vuosittain ajokauden loppupuolella kaasutinsyöttöiseen pyörääni, Honda CBR600F4 -vm 1999, asennettiin Dynojetin virityssarja (stage I). Tässä sarjassa vaihdetaan kaasuttimien pääsuuttimet, neulat ja jouset sekä kuristetaan ilmasuuttimen reikää. Pyörän piristynyt luonne alakierroksilla oli diletantinkin havaittavissa. Mutta samalla kaasuun reagointi oli yllättäen huonontunut; kun vaihtaa pienemmälle vaihteelle ja tempaisee nopeasti kaasua, moottori jäi pieneksi ajaksi odottamaan ennen kuin voima rupesi virtaamaan kummin kautta katuun. Minua rupesi askarruttamaan miksi moottorin reagointi kaasuun oli huonontunut vaikka muuten käytös oli piristynyt. Päätin talvikaudella pohdittua asiaa.

Dynojetin muutosarjassa vaihdetaan pääsuuttimet hiukan pienempiin, mutta pienennetään ilmasuuttimen virtausta. Näin seossuhteen kulmakertoa jyrkennetään, eli suuremmilla kierroksilla saadaan enemmän polttoainetta. Alkuperäisen pääsuuttimen neula antaa alakierroksille erittäin laihan seoksen jotta varmasti alitettaisiin pakokaasupäästörajat. Tämä tekee kuitenkin moottorista alakierroksil-

la turhan hengettömän. Dynojetin neula on muotoiltu antamaan jo alakierroksilta hiukan rikkaamman seoksen, huolimatta hiukan pienemmästä pääsuuttimesta, tämä on suurin tekijä moottorin käytöksen piristymiseen. Dynojetin muutosarjan jouset ovat jousivakioltaan hiukan hennompija kuin alkuperäiset, tällä ilmeisesti pyritään nopeampaan kaasun reagointiin. Kun kaasukahvaa avataan, alipaine kaasuttimen venturissa kasvaa ja muuttuvakurkkuisen kaasuttimen sylinteri nousee nopeasti hennon jousen vastustamana ja nostaa neulaa ylemmäs. Tässä piilee kaasun reagoinnin ongelma. Muuttuvakurkkuisen kaasuttimen on takaisinkytketty säädin, alipaine venturissa nostaa kaasuttimen sylinteriä jolloin venturin pinta-ala kasvaa ja venturin virtausvastus ja alipaine vastaavasti pienenevät. Säätötekniikkaan tutustuneet huomaavat, että kyseessä on P-säätöjono jonka etuna on yksinkertaisuus, mutta haittana säätöpoikkeama pienellä vahvistuksen arvolla ja taipumus värähtelyyn suurella vahvistuksella. Venturissa oleva alipaine (ja ilman virtausnopeus) saadaan takaisinkytkennällä melko vakioiksi riippumatta läpivirtaavan ilman määrästä. Tästä ominaisuudesta tuleekin toinen tämän tyyppisen kaasuttimen nimitys, CV (constant velocity, vakiovirtaus) - kaasutin. Pienentämällä jousivakiota, eli lisäämällä takaisinkytkennän vahvistusta, Dynojet saa takaisinkytkennän reagoimaan kaasukahvaan nopeammin ja pitämään virtauksen tarkemmin vakiona. Mutta kuten säätötekniikasta tiedetään, jos takaisinkytkennän vahvistus on liian suuri, säätöpiiri rupeaa värähtelemään. Ja juuri näin käy Dynojetin muutosarjassa. Kun avaan nopeasti kaasua, sylinteri nousee liian nopeasti ylös jolloin alipaine venturissa itseasiassa pienenee ja moottori saa suuttimesta pienentyneen alipaineen vuoksi laihan seoksen huolimatta siitä että

neula on kohonnut hiukan ylemmäs. Siksi moottorin teho ei lisääntynyt heti, vaan pienen ajan jälkeen kun kohon värähtely on vaimentunut.

Yksi tapa korjata tilanne olisi tietenkin vaihtaa alkuperäiset jouset. Kirjojen lukemisen jälkeen tulikin siihen tulokseen että toinen tapa hillitää kohon ylireagointia on pienentää alipainetta venturissa. Näin kohoa nostava voima saadaan pienemmäksi jolloin keveämpikin jousi toimii hyvin. Alipainetta voi pienentää vaihtamalla pyörän ilmansuodin ns. vapaavirtaus-suotimeen. Vapaavirtaus-suotimen virtausvastus on pienempi kuin alkuperäisen paperisuotimen jolloin painehäviö suotimen yli on vastaavasti pienempi. Siksi alipaine kaasuttimen venturissa on vastaavasti pienempi. Kun tarkasti Dynojetin muutosarjan ohjeita lue, niin siellä suositeltiinkin vapaavirtaus-suotimen käyttöä. Tästä rohkaistuneena hankin pyörääni K&N-ilmasuotimen. Tässä suotimessa on pienemmän virtausvastuksen lisäksi myös se etu ettei sitä tarvitse vaihtaa, vaan sen voi itse pestä. Näin se tulee kolmen-neljän vaihtokerran jälkeen edullisemmaksi kuin vaihdettava paperisuodin.

Keväällä viime ajokauden alettua koitettiin sitten suuri hetki. Tyytyväisyys on valtaisa, kun totesin että pyörän reagointi kaasuun oli parantunut radikaalisti. Pyöränkorjausta voi siis harrastaa myös pelkätään lukemalla ja Descartesilaisittain loogisia päätöksiä muutamasta havainnosta ja aksioomasta tekemällä. Ja mikä paras, tämäntyyppisessä pyöränkorjauksessa kädet pysyvät puhtaina.

Ilmansuotimen likaantuminen

Kun pyörän reagointi kaasuun oli palautunut viiletin tyytyväisenä uutta ajokautta pitkin. Hämmennys ja pettymys oli siksi suurta kun n. 12 000 km ajon jälkeen Sak-

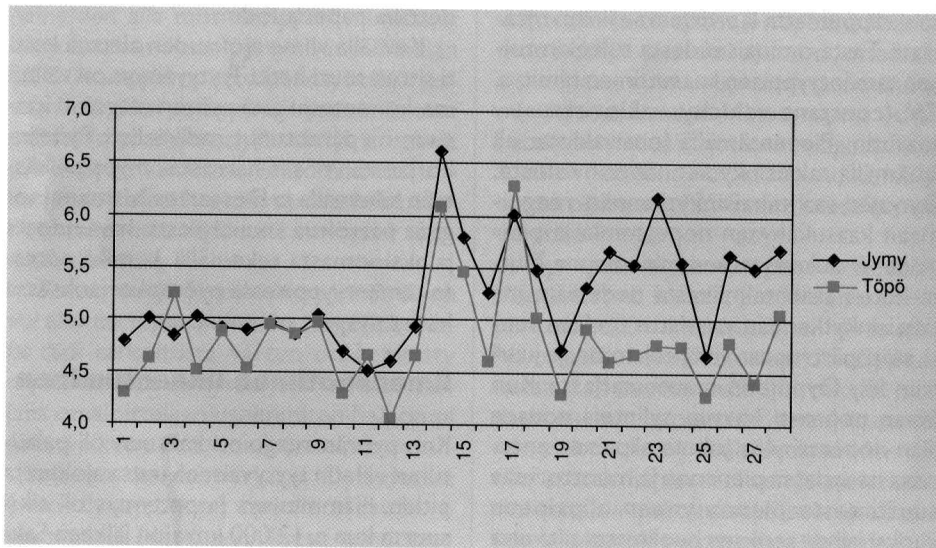
san moottoritiellä tempaisu kaasukahvasta ei aiheuttanutkaan välitöntä kiihtyvyyden tunnetta. Mikä nyt on mennyt vikaan? Lisäksi pyörän polttoaineen kulutus oli aavistuksen verran kasvanut.

CBR600F4:ssa on suuret ilmanotto-putket edessä joista on suora yhteys ilma-laatikoon (airbox). Putkien alkupäässä on vain kolme poikkipuolaa jotka estävät lähinnä varpusta pienempien möykkyjen pääsyä ilma-laatikoon. Niinpä ilmansuodin tässä pyörässä likaantuu varsin nopeasti. Hiekkapöly yhdistettynä kosteaan ilmaan, muodostaa erinomaisen tukkivaa hiekkavelliä. Eestin etappiajon pölisevien hiekkatiematkojen jälkeen ilmansuodin oli järkevässä kunnossa, kimalaisia, karpäsiä ja sudenkorentoja jotka olivat liimautuneet toisiinsa hiekkavellillä.

K&N-ilmansuotimen etu on pienempi virtausvastus. Toisaalta se on suhteellisesti herkempi likaantumiselle, varsin nopeasti K&N-ilmansuodin likaantuu samalle

virtausvastusalueelle kuin alkuperäinen paperisuodinkin. Tässä oli ongelmieni syy, ilmansuodin oli likaantunut jolloin kaasuttimen sylinteri reagoi liian nopeasti virtauksen muutoksiin. Hankin ilmansuotimen puhdistussarjan, pesin ja öljysin ilmansuotimen. Öljyä on varottava laittamasta liikaa, silloin suotimen virtausvastus karsii. Pesun ja maltillisen öljyämisen jälkeen pyörä pelitti kuin unelma.

CBR600F4:n huoltokirja esittää että ilmansuodin vaihdettaisiin 18 000 km välein. Tämä on kuitenkin hiukan optimistinen arvio sillä avoimista ilmanotto-putkista johtuen ilmansuodin likaantuu erittäin helposti. Varsinkin jos käyttää vapaavirtaus-suodinta, sopivampi suotimen pesuväli on 10 000 km tai kerran ajokaudessa. Likaantuneella ilmansuotimella on myös pieni vaikutus polttoaineen kulutukseen kuten kuvasta 1 nähdään. Suotimen likaantuminen lisää polttoaineen kulutusta yllättävän paljon, melkein 10%.



Kuvassa on esitetty polttoaineen kulutus n. 7000 km Saksan matkalla vuonna 2001 kesällä CBR600F vm -89 (Töpö) ja CBR600F4 vm -99 (Jymy) välillä tankkauskerroittain. Uudemmassa CBR:ssä oli K&N-ilmansuodin ja vanhemmassa perinteinen paperisuodin. Matkalla oli rauhallista ajoa, sekä reippaampaa moottoritie- ja vuoristoajoa (tankkauskerrot 14-18). Pyörien polttoaineen kulutuksen erot ovat varsin pienet, mutta 20 tankkauskerroksen jälkeen Jymyn polttoaineen kulutus kasvoi merkittävästi. Tällöin suodatin oli ollut 9000 km ajossa. Suodattimen pesun jälkeen polttoaineenkulutus palasi alkuperäisiin arvoihin. Toinen mielenkiintoinen seikka on se että vanhemman pyörän polttoaineen kulutus on jopa aavistuksen verran pienempi. Hiukan tiukemmin virityttyä uudempi kone on polttoainetaloudeltaan aavistuksen verran huonompi.

Pidemmän päälle minua rupesi pyytämään ilmansuotimen puhdistus alle 10 000 km välein. Mitä jos vaihtaisi kaasuttimiin alkuperäiset jouset. Silloinhan kaasuttimen sylinterin liian nopea reagointi vaimenisi eikä tarvitsisi kantaa niin paljon huolta ilmansuodattimen virtausvastuksesta. Lisäksi näin menetellen moottori saisi nopeassa kaasun tempauksessa hiukan rikkaamman seoksen koska kohon liike on hitaampaa. Tämä ei ole lainkaan haitaksi kiihtyvyyttä ajatellen. Tietenkin seos kokonaisuudessaan hiukan laiheni, mutta koska kaasutin on takaisin-kytketty P-säädin, ei tämä laiheneminen ole kuitenkaan kovin suurta. Seuraavana talvena vaihdoin tulpat ja huomasin tulpissa pientä karstoittumista. Seos on siis ollut liian rikas, tähän polttoaineen kulutuksenkin kasvu on vihjannut. Tämän havainnon innoittamana päätin vaihtaa alkuperäiset jouset tilalle, silloin seos laiheni hiukan. Koska imukanavan alipaine

jousien vaihdon vuoksi hiukan kasvoi, kompensoin sen kuristamalla hiukan pilot-suuttimen syöttöä. Tämän saa tehtyä helposti ruuvaamalla kaasuttimen pohjassa olevaa ruuvia neljäsakierroksen kiinnipäin. Keväällä sitten suurella innolla keikelin miltä muutokset tuntuvat koneen käyttäytymisessä. Mitään havaittavaa ärhäkkyiden laimenemista kaasun reagoinnissa ei ollut havaittavissa. Lisäksi 12 000 km ajon jälkeenkään reagointi kaasun ei ollut muuttunut. Hämmäntävää, ovatkohan Dynojetin insinöörit ajatelleet asioita aivan loppuun asti? Todennäköisesti kevyemmällä jousilla saavutetaan teoreettisesti parempi kaasun reagointi, mutta lisääntyneellä värähtelyherkkyydellä ilmansuotimen virtausvastuksen suhteen. Ehkä virityssarjaa testattaessa ajettiin aina puhtailla suotimilla eikä edes huomattu likaantuneen suotimen aiheuttamaa ongelmaa.

Loppukommunikea

Nyky aikaistenkin moottoripyörien suorituskykyä voi pienesti parantaa koska moottoripyöräilijän ja moottoripyörän valmistajan tavoitteet ovat hiukan ristiriitaisia. Muutostöitä varten on moni valmistaja kehittänyt erilaisia virityssarjoja joita saa sekä kaasutin- että ruiskutusjärjestelmiin. Nämä sarjat helpottavat alkuun pääsemisessä, mutta muutosten taustalla olevia oletuksia ei niiden dokumentaatiossa kuitenkaan kerrota. Muutetut pyörät voivat olla yllättävänkin herkkiä ympäristön pienille muutoksille. Siksi on vaikeata selvittää etukäteen kuinka työläs on juuri tämän tietyn sarjan virittäminen loppukuntoon, mutta pienellä pioneerihengellä saa sarjoilla aivan käyttökelpoisia tuloksia aikaan.

RAKAS JOULUPUKKI



Olen Teukka &v. En kirjoita pelkästään itseni puolesta, vaan meidän alakerrassa on moottoripyöräkerhon talli ja kävin siellä kyselemässä mitä motoristisedät tahtovat joululahjaksi. Ne kun on aina sormet rasvassa, niin ei niiden kirjeistä saisi edes selvää. Osaakohan ne kaikki edes kirjoittaa?

Kun kysyin, uskovatko sedät joulupukkiin, niin Topi-setä sanoi että minulla on niin sievä äiti, että kyllä meillä jouluna joku pukki ihan varmasti käy. Pitääkö olla sieväkin että pukki tulee? Minä luulin että riittää kun on kiltti.

Joku sanoi, että kun Kingillä ei tahdo kumit kestää, niin se tarvitsisi ehkäisy-vaahtoa. Huoltoasemalla olen nähnyt jotain renkaan korjausvaahtoa, mutta mikä ehkäisisi reikien syntymistä? Onko olemassa jotain rengas-Pepsodenttiä?

Joku sanoi, että kaikkien kannalta turvallisoin vaihtoehto Kingille olisi pumpattava Barbara. Mutta juuri tästä syystä kirjoitankin sinulle, Joulupukki, poikien puolesta: Eihän se kumi ole Barbara vaan Bridgestone.

Leena tarvitsisi uusia, lämpimiä vaatteita. Sen kaikki T-paidat on niin lyhyitä että napa näkyy. Ja hamekin on jäänyt niin lyhyeksi että pikkuhousut näkyy ja pikkuhousutkin on niin pienet että ne menee ihan kokonaan pyllyvakoon. Tuntuu varmaan ikävältä kulkea liian pienissä vaatteissa. Minulla oli joskus liian pieni karvalakki ja se puristi korvista ja se sattui.

Topi-sedälle voisit tuoda uudet silmälasit, tuumaisen hylsyn, vasemman hanskan ja puolijoukkueteltan, kun se onnistui hukkaamaan ne viime rotkorallissa. Niin ja tekohampaat.

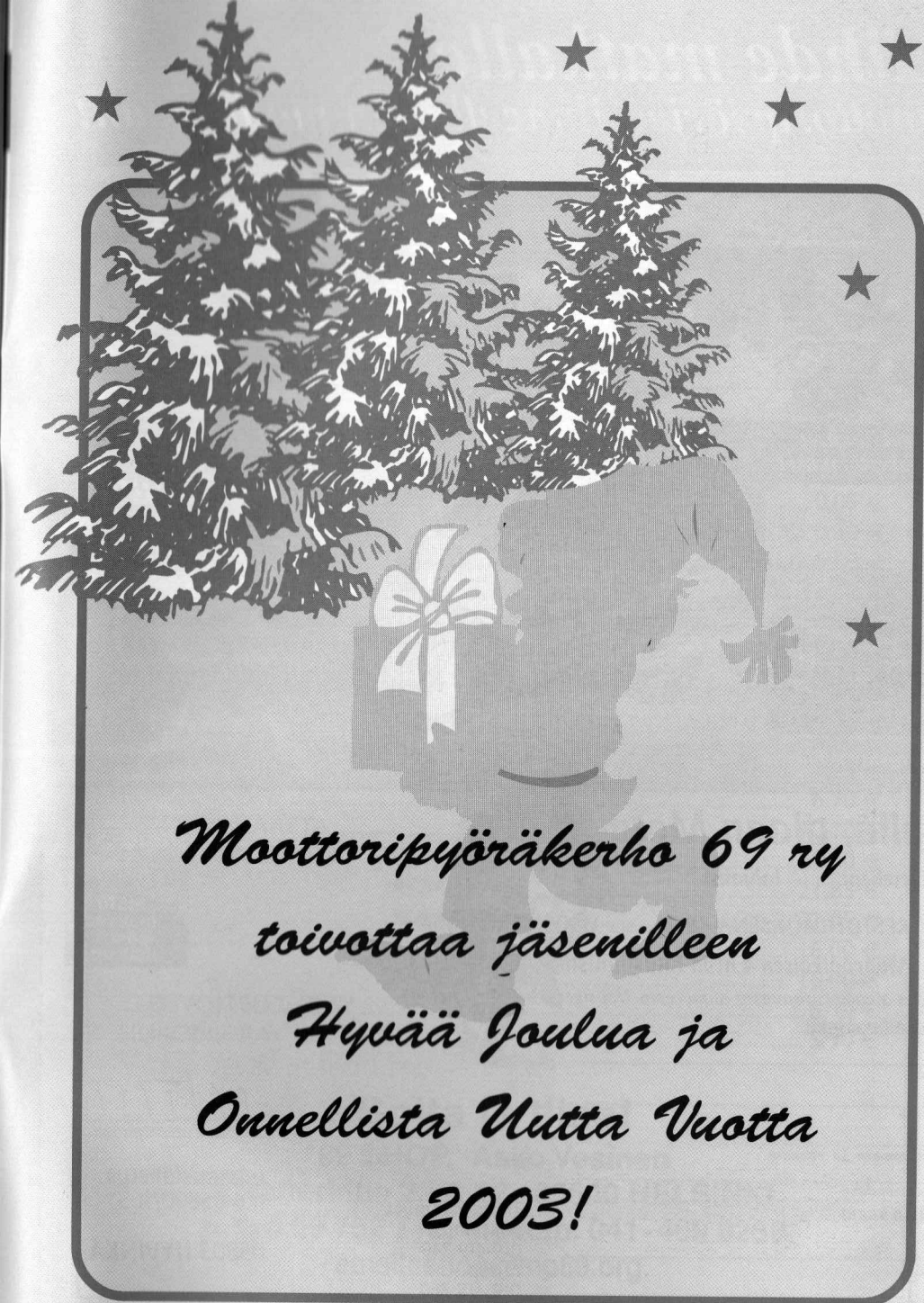
Räppärille voisit tuoda uuden rekisterikilven, kun sen vanha on aina likainen ja taipunut melkein kaksinkerroin. Niin ja uudet polvipalat, kun vanhat on melkein puhki. Vaikka äiti on kyllä sanonut, että jos jotain rikkoo tahallaan vaikka nauhahiomakoneella, ei tarvitse uusia.

Reino-sedälle ajattelin pyytää myös jotain, mutta kerhon sedät sanoivat, ettei se tarvitse mitään, kun sillä on jo BMW-pyörä. No voisit kai silti tuoda Reino-sedälle vaikka tohvelit.

Ja lopuksi, rakas Joulupukki: Itselleni ajattelin ensin toivoa moottoripyörällä ajavaa Super Action Hero -nukkea, mutta halusinkin Mr. Jellyn. Kerhon sedät sanoivat että Leenalla on sellainen. Se on kuulemma väsymätön supersankari ja se toimii pattereilla!



Teukka



Moottoripyöräkerho 69 ry

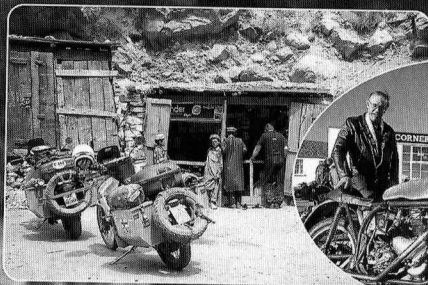
toivottaa jäsenilleen

Hyvää Joulua ja

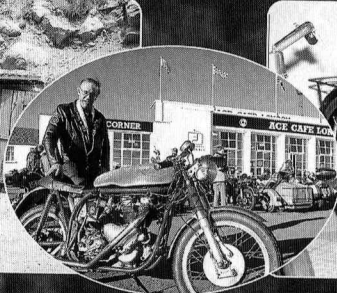
Onnellista Uutta Vuotta

2003!

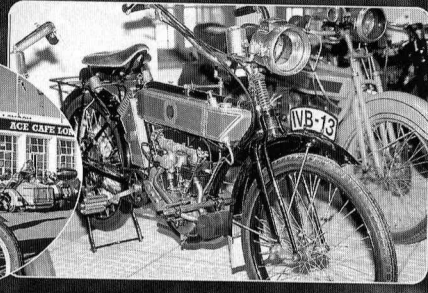
Lähde matkalle moottoripyörien ihmeelliseen maailmaan!



Mielenkiintoiset
matkakertomukset.

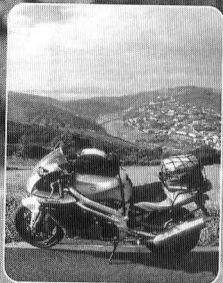


Maailman menoa.



Historian havinaa.

...ja paljon muuta!



Kiinnostavat koeajot.



Esittelemme uutuusmallit.



Kyllä, tilaan Moto-lehden

itselleni lahjaksi

KESTOTILAUKSENA 48 € VUOSIKERRAN 54 €

Määräaikaisen 4 nron tutustumistilauksen hintaan 20 €

(Tilaus alkaa seuraavasta numerosta. Vuosikerta sis. 9 numeroa)

Tilaaja (maksaja)

nimi _____

osoite _____

Postinumero ja -paikka _____

Puhelinnumero _____

Lahjan saaja

nimi _____

osoite _____

Postinumero ja -paikka _____



vastauslähetys
n:o 05800/165

05803 HYVINKÄÄ

Tilata voit myös:
puhelimitse
019-419 240
faxilla
019-418 360
sähköpostilla
tilaus@moto-lehti.com

69 SHOP HINNASTO

POOLOPAITA	23,55 €
COLLEGE	18,50 €
T-PAITA	10,10 €
BUFFIT	12,60 €
RUKAKUKSA	15,95 €
SNAPSIKUKSA	8,40 €
LIPPIS	10,10 €
MOTORISTIKANSIO	5,05 €
KANGASMERKKI	3,35 €
LINSSITARRA	1,70 €
ISO TARRA	0,85 €
PIENI TARRA	0,50 €
POSTIKORTTI	0,50 €
PYÖRAMERKKI	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.