

säksi meille tuli aika tutuksi tuo Paimion ympäristö. Kävimme katsomassa kuuluisaa Paimion sairaalaa (Alvar Aalto arkkitehtuuria) ja monta muuta kohdetta. Illalla jo alkoi tuntua käsivarsissa oudokseltaan. On sitä kuitenkin tälle keväälle vasta muutamia kilometrit tultu ajeltua.

Oma porukkamme oli sillä aikaa saunonut (vaihteeksi) ja uinut. Siis tuo nuorempi polvi. Samoin oli kiipeily kallioilla ja ihailtu näköaloja. Sarapistoon palatesamme oli ruoka taasen pöydässä. Harvoin on niin paljon syöty kun nyt viikonloppuna. Tuntuu, ettei sitä muuta tehtykään kun syötiin. Kummasti tuo vyötärö kiristi sunnuntaiaamuna.

Sunnuntaiaamu oli myös aurinkoinen. Siellä lintujen laulua kuunneltiin ja aamukahvia juotiin ulkona. Näinpä perjantaina

kolotikankin. Tai niitä oli kaksi mustaa, punaisilla töyhdoillä. Tytöt näkivät käärmeen, onneksi ei purrut. Paluumatka alkoi syönnin jälkeen.

Mukavaa oli taas tavata kavereita ja itse ajeluttaminen pisti ajattelemaan, miten vähällä sitä loppujen lopuksi voimme ilahduttaa lähimmäisiämme. Ei sitä paljoa tarvitse. Tämän takia, ehkä Jumbo on monelle se joka vuotuinen tapa, mistä ollaan vain tosi pakottavan syyn takia poissa. Joukkoomme mahtuu silti uusiakin naamoja. Ensi vuonna onkin vuorossa juhla JumboRun tuolla Ahvenanmaalla ja sinne matkan teko kestää hieman kauemmin. Mutta on varmaan sen arvoinen.

**Iris Riihiluoma**

**Häikeikkaa varten varustettu  
Honda GW1500 Nykäsen Vesan.**



# Renkaanvaihto - VOIMALAJIKO?

Jos joutuu käyttämään voimaa asentaessaan moottoripyörän rengasta vanteelle, niin silloin on tekniikka pielessä. Kerron tässä omia kokemuksiani matkaenduron renkaiden vaihtamisesta. Ympärivuotinen moottoripyöräily vaatii vuodenaikoihin sopivat renkaat.

Tahtoo tuo maapallokin pyöriä hitaammin kuin enduropyörän takarengas. Renkaita saa olla yhtenäin vaihtamassa joko kulumisen tai keliolosuhteiden muuttamisen takia. Ostin renkaanvaihtoa käsittelevän kirjan "Adventure Motorcycling Handbook" ja kävin tutustumassa Sarkolassa sijaitsevaan "kisatalliin" ja sen tapoihin suorittaa renkaanvaihto dualsportmoottoripyörään, jota sen omistaja leikkisästi kutsuu nimellä "Majamäen Timon Keväri". Timolta homma kävi todella näppärästi ja ennätti hän samalla jutustelemaankin meidän "oppitunnille" saapuneiden sorasurahtaneiden kanssa.

Renkaan ja miksei koko moottoripyörän kunnosta huolehtimista voi verrata laskuvarjohyppääjän varjoon. Jos renkaat eivät ole käyttötarkoitukseen sopivat, niin ne ovat motoristille turvallisuusriski. Ajamisestakin on hauskuus poissa, jos joutuu jokaisessa kaarteessa pelkäämään lipsahtamista ojan toiselle puolelle, ellei ajo sitten ole tarkoituksella offroad-ajoa.

Jos joku ei ole sattunut vielä tietämään, niin katuendurolla voi tehdä mitä vain. Sillä voi ajaa niin asfaltilla kuin soralla ja jopa piipahtaa enduropoluille. Toki maasto-ominaisuudet ja etenemiskyky eivät ole

samaa luokkaa kuin kevyellä kisaendurolla, mutta hauskuutta riittää pienestä ylipainosta huolimatta. KTM640LC4:n paino 18 litran tankki täyteen tankattuna on 160 kg.

No palataanpa otsikon mukaiseen aiheeseen. Moottoripyörän omaa keskittukea tai huoltopukkia voi käyttää avuksi irrottaessaan takapyörää. Etupään voi nostaa moottorin alta tunkilla ja laittaa alle tukeva pukki. Välttääkseen jälkiä tunkin leuan ja moottorin väliin kannattaa laittaa puupala. Kun pyörä on irrotettu voidaan keskittyä varsinaiseen renkaan irrotuspuuhaan.

Ensin on saatava renkaan reuna pudotettua vanteen keskiuraan. Poistetaan renkaasta ilma irrottamalla venttiili. Hahlolla varustettua venttiilinhattua voi käyttää, mutta parasta on ostaa venttiilityökalu, jossa on käyttöä helpottava pidempi varsi. Renkaan reunan saa pudotettua vanteen keskiuraan seisomalla renkaan reunan päällä tai puristamalla sitä jollain muulla tavalla. Timo käytti tässä isoa ruuvipenkkiä, jonka avattujen leukojen välissä hän väänsi rengasta sivuttain. Sopivan "petirikkojan" voi rakentaa itsekin, internetistä löytyy hyvät ohjeet. Käyttämäni renkaat ovat tähän mennessä olleet rungoltaan sen verran pehmeitä, että olen saanut reunan pudotettua uraan kengillä polkemalla.

Jarrulevyä ja vanteennoja kannattaa varoa. Levypuolta ei saisi milloinkaan jättää alapuolelle. Itse käytän paria laudan

# TULEVIA TAPAHTUMIA

K-18	11.-13.6.	Järj. MP69 ry
Akkaralli	11.-13.6.	Äänekoski, Liimattala Hiekkalan tila Tied. ja ilm. Helena Kalkku, 050-353 8270, helena.kalkku@luukku.com Raija Saarimaa, 0400-564 120, raija.saarimaa@luukku.com
Sivuvaunujen kesäkokoontuminen	Heinäkuu	MP69/Suomen sivuvaunuyhdistys ry
Kontio	2.-4.7.	Kontrolli aukeaa Sallan Teboiilla 2.7. klo 10.00 Lisät. kontio@mp69.fi tai puh. 040-552 4004 www.kontioralli.fi. Järj. MP69/Pirkanmaan matkamotoristit
Eestin etappiajo	20.-22.08.	Ilm. alkaa 3.5. klo 9.00 www.mp69.fi -osoitteessa olevalla kaavakkeella. Järj. MP69 ry
MP-suunnistus	11.-12.9.	Järj. MP69 ry
Enduropöräys		
Kerhon vuosikokous	19.9.	
Pohjoisen Pystymettä	17.-19.9.	Kartta Kemintien Nesteeltä Järj. MP69 / Napapiirin moottoripyöräilijät
Sivuvaunujen syyskokoontuminen	24.-26.9.	Sysmä. Järj. MP69 / Suomen sivuvaunuyhdistys ry
Etelän Pystymettä	29.-31.10.	

## 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 3 Kesäkuu 2004. 34. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.  
Ilmestyy helmi-, huhti-, kesä-, elo-, loka- ja joulukuussa.  
Painopaikka: Esa Print, Tampere 2004  
Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen  
Postitus: Postlink Oy Tampost  
Ilmoitushinnat: koko sivu 168 €, 1/2 sivua 92 €  
Kansi: "Isot kalat uivat syvällä". Kuva Timo Majamäki.

## HALLITUS

### Puheenjohtaja

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

### Kassanhoitaja

Marita Lehto  
Uuninperäntie 2  
33420 TAMPERE  
Puh. (03)344 6818, 040 073 4246  
marita.lehto@mp69.fi

### Koulutusvastaava

Markku Ahlsten  
Koelentäjänkatu 19  
33900 TAMPERE  
Matka 050 67 155  
markku.ahlsten@mp69.fi

### Nuorisovastaava

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

### Varapuheenjohtaja

Tero Laine  
Hyvinkääntie 46 B 9  
05830 HYVINKÄÄ  
Matka 040 554 5441  
tero.laine@mp69.fi

### Kerhoisäntä

Tuomas Keski-Korsu  
Kokkokatu 60 as 5  
20100 TURKU  
Matka 044 777 6528  
tuomas.keski-korsu@mp69.fi

### NMR-vastaava

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

### Jäsenkirjuri

Antti Vähäsöyrinki  
Välimäenkatu 9 A 14  
37100 NOKIA  
Matka 040 070 0699  
antti.vahasoyrinki@mp69.fi

### Sihteeri

Eija Partanen  
Ankkurikatu 8 E  
06100 PORVOO  
Matka 040 529 7988  
eija.partanen@mp69.fi

### Päätoimittaja

Päivi Sopanen  
Voionmaankatu 71 A 11  
33300 TAMPERE  
Matka 040 573 3198  
paivi.sopanen@mp69.fi

### Aluetoimintavastaava

Kirsi Lindfors  
Sääksjärventie 26  
33880 LEMPÄÄLÄ  
Matka 040 553 1401  
kirsi.lindfors@mp69.fi

### Kerhotavarakauppias

Asko Vesinen  
Kivalterintie 22 A 12  
00640 HELSINKI  
Matka 041 469 8269  
Fax: (09) 752 71327 (työ)  
asko.vesinen@mp69.fi

## MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

### Osoite:

PL 769, 33101 TAMPERE

### Jäsenmaksutili:

Nordea Tampere-Hervanta 224318-12479

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

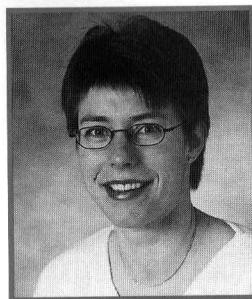


### www-vastaava

Janne Reinola  
Junailijankatu 1 B 13  
33700 TAMPERE  
Matka 040 554 2994  
janne.reinola@mp69.fi



## **Pappi, lukkari, talonpoika, kuppari, MOTORISTI...**



Motoristi. Mistä on pienet motoristit tehty? Haaveista, suunnitelmista, kypäristä, hanskoista, nahkan tuoksusta ja kulkuneuvoista, joita moottoripyöräksi kutsutaan. Näistä kaikista on tosi motoristit tehty.

Kesää ja ajokautta on paljon jäljellä. Sain toteutettua haaveeni ja minulla on nyt se CBR, josta edellisessä lehdessä vielä unelmoin. Uusi tuo ei ole, vähän on hän ottanut raapaisujälkiä kylkeensä, mutta sehän vain lisää katu-uskottavuutta. Kilometrejä on yhteisiä jo muutama ja toivottavasti niitä tulee paljon lisää.

Tämän harrastuksen yksi suurimpia viihtäyksiä on mielestäni se, että kaikki pyörällä ajavat ovat samanarvoisia toisiinsa nähden. On aivan sama, mitä teet siviilielämässä vai teetkö mitään. Silti sinulla, motoristilla, on jotain sellaista mitä on erittäin hankala sanoiksi pukea. Jotkut asiaan vihkiytymättömät eivät välttämättä koskaan ymmärrä, kuinka rikkaaksi elämänsä voi tuntea kypärä päässä, pyörän selässä ja kaikki aistit valpaina kokemaan mitä tuleman pitää.

Edessämme siintää taas kerhomme pääkoontuminen eli Kontioralli. Jäsenistön puolelta on tullut pyyntöjä askeettisemman

kokoontumisen järjestämisestä. Haasteen on nyt ottanut vastaan Pirkanmaan Matkamotoristit Jarno Saarisen johdolla. Toivotavasti heinäkuun ensimmäinen viikonvaihe on Kontiolle varattuna kalenterissa kaikilla teillä, jotka tunnette kaipuuta metsän keskelle. Silloin voitte unohtaa oman ihonaisen pehmeän patjanne ja suunnata teltan kera keskelle "ei mitään". Kavereita siellä ainakin riittää, niitä pieniä lentäviä ja muita hivenen isompia, korpihengen omaavia.

Toivottavasti kesä ja sen tuoma mahdollisuus antaa sinulle jotain uutta. Pikkaisen myös vanhaa ja tuttua, sekä jotain unohtumatonta ja rikasta. Kokemusta, jota voi siten myöhemmin pureksia ja hienontaa haluttuun muotoon. Meissä on paljon ja meitä on paljon. Ja silti olemme kukin yksilöitä, jotka rekisteröimme tapahtumat ja tilanteet omalla laillamme. Kukaan ei voi elää ja kokea puolestamme, joten tehdään se itse ja parhaalla mahdollisella tavalla.

*Turvallisia ja antoisia kilometrejä toivotellen!*

**Reija**



**Seuraavan lehden  
aineistopäivä on 17.7.**

## **Pää- toimittajan terveiset**



Kesä on alkanut. Lentävät ötökät kuoruttavat kypärän ja nahkatakkin alle riittää tavallinen t-paita. Ihanaa. Mutta entä sitten, jos kesäillan huuma saa yliotteen ja mopo syöksyy Metsähallituksen puolelle. Tässä Motoristissa on Motoristi Survival-kurssien ensiapukouluttajan Sirkan laatima tietosku siitä, mitä voi tehdä onnettomuuspaikalla. Kävin itse kuuntelemassa Sirkan luennon ja minulle jäi päällimmäisenä asiana mieleen se, että Sirkka korosti tervetä maalaisjärkeä. Esimerkiksi sidetarpeina voi aivan hyvin käyttää huivia, paitaa tai vaikka telttakangasta. Aina on parempi tehdä edes jotain kuin vain ihmetellä ja kauhistella.

Pienempi ihmetyksen ja kauhistelun aihe on mp69-osoitteisiin tulviva roska-posti. Osoitteeseen motoristi@mp69.fi on viimeisten viikkojen aikana tullut melko paljon sellaisia viestejä, joista on poistettu virus ja samalla koko viestin sisältö. Muutamien viestien otsikot ovat viitanneet siihen, että liitetiedostossa olisi saatantunut olla jotain ihan oikeasti tärkeää asiaa. Jos olet yrittänyt laittaa postia, niin älä lannistu vaikka en ole vastannut. Yritä seu-

raavan kerran lähettää tekstisi esimerkiksi rtf-tiedostona. Sen pitäisi tulla läpi. Kuvia ei kuitenkaan kannata sommitella valmiiksi tekstin joukkoon. Taitto-ohjelman vaatimusten takia digitaalisten kuvien olisi oltava jpg- tai tiff-tiedostoja. Aidot valokuvat voivat olla joko mustavalkoisia tai värikkisiä.

Elokuun lehdessä tulee olemaan kutsu vuosikokoukseen. Nyt on paras aika vuodesta miettiä sitä, miten haluat kerhon jatkavan tästä eteenpäin. Vuosikokous asettaa rajat kerhon toiminnalle seuraavan 12 kuukauden jaksoksi. Yksi esimerkki vuosikokouksen merkityksestä on se, että viime syyskuussa vuosikokous päätti, ettei kerhon jäsenten kurssimaksuilla tai jäsenmaksuilla tueta Suomen ulkopuolella annettavaa ajokolutusta. Määräys oli selkeä ja sitä on noudatettu. Onko sinulla joku asia mielessäsi, johon haluat vuosikokouksen linjauksen. Voit tuoda kysymyksiäsi etukäteen tiedoksi esityslistan kautta.

Ennen vuosikokousta on kuitenkin edessä paljon hyviä ajopäiviä. Ajomatkoilla kannattaa hyödyntää jäsenetuja. SRM-jäsenyyden kautta saat alennusta mm. kan-

sainvälisestä hostellikortista ja Superfast Ferries -lautoilta välillä Hanko-Rostock-Hanko. Viking Linen alennuksiin oikeuttava asiakasnumeromme on tänä vuonna 349 146 ja tuotetunnus FVHENK. Alennuksen saaminen edellyttää näiden tunnus-ten muistamisen lisäksi voimassa olevaa MP69-jäsenkorttia. Takuuvarma alennus tulee myös Kontion lipunhinnasta. Myös Kontiossa sinun tulee esittää voimassa-oleva jäsenkortti. Vanhojen sääntöjen ai-

kaan kerhohinnan sai myös edellisen kauden kortilla. Nyt jäsenmaksun laiminlyöneet eivät enää ole kerhomme jäseniä, joten vanhalla kortilla ei enää heru jäsen-etuja.

Hyvää juhannusta! Toivottavasti sinun ajokautesi jatkuu pitkään ja ilman turhia taukoja.

**Päivi**

## MOTORISTI SURVIVAL

- ☞ Motoristi Survival on yksi parhaista tavoista kerrata ja opetella uutta moottoripyörän ajamisessa.
- ☞ Koulutusta antavat MP69:n kokeneet kouluttajat.
- ☞ Perinteiset kurssit järjestetään taas Tampereella.
- ☞ Majoitus ja teoriaopetus on Poliisikoululla ja ajoharjoitukset Poliisikoulun mainiolla ajoharjoitteluradalla.

Opetuksen ja majoituksen (2 hengen huoneissa) lisäksi kurssin hintaan sisältyy  
◆ 2 iltapalaa ◆ lounasta ja ◆ aamupalaa  
◆ sekä sauna ja mukavaa seuraa.

Motoristi Survival on suunniteltu erityisesti ensikertalaisia ja vähän moottoripyörällä ajaneita ajatellen.

Kurssimaksu maksetaan ilmoittautumisen yhteydessä saatavan viitteen avulla MP69:n tilille. Ilmoittautuminen internetissä sivullamme <http://www.mp69.fi>

### KURSSIN HINTA:

- MP69:n jäsenet 120 €
- kevaristit 35 €
- muut 140 €

Mahd. saapua ja majoittua pe-iltana; lisämaksu 10 €.

### KURSSIAJANKOHTA ON:

- 07.-08.08 Motoristi Survival III



**Kontiorallin kontrolli aukeaa  
Sallan Teboililla 2.7.2004 klo. 10:00**

**Ilmoittautuminen <http://www.kontioralli.fi>  
(avoinna 28.6.2004 klo 23.59 asti)**

**Maksut tulee olla järjestäjän tilillä 1.7.2004  
Hinnat: jäsen ennakoon 23€/ kontrollissa 27€  
ei-jäsen 26/30€**

**Korpikontio = majoitus teltoissa,  
ei sisämajoitusta saatavilla**

**Aamiainen la + su, ruoka la. Ohjelmaa on.**

**lisätietoja: [kontio@mp69.fi](mailto:kontio@mp69.fi) tai +358 40 552 4004**



# Moottoripyöräkerho 69 (MP69) ry:n säännöt

## 1.

Yhdistyksen nimi on Moottoripyöräkerho 69 (MP69) ry. Jäljempänä yhdistyksestä käytetään nimitystä kerho.

## 2.

Kerhon kotipaikka on Helsinki.

## 3.

Kerhon tarkoituksena ja toimintamuotoina ovat:

- Kasvattaa jäsenissä rehtiä moottoripyöräilijähenkeä.
  - Opettaa jäsenille vastuuntuntoa liikenteessä.
  - Edesauttaa jäseniä omaksumaan oikea ajotapa sekä perustaa hyvät suhteet moottoripyöräilijöitten ja yleisön välille ja ylläpitää niitä.
  - Suoda jäsenille mahdollisuus vaihtaa mielipiteitä moottoripyöriä ja moottoripyöräilyä koskevissa asioissa järjestämällä illanviettoja, kerhoajeluja, retkiä ja ralleja.
  - Antaa neuvoja ja auttaa jäseniä moottoripyörien käytössä ja huollossa.
  - Julkaista kerholehteä.
  - Ylläpitää yhteyttä ulkomaisiin moottoripyöräkerhoihin sekä yleensä tiedottaa jäsenille moottoripyörämaailman tapahtumista.
  - Vaikuttaa moottoripyöräalan lainsäädäntöön, vakuutussäädöksiin ja eri sidosryhmiin tekemällä esityksiä ja antamalla lausuntoja moottoripyöräilyä koskevista asioista.
- Kerho voi toimintansa tukemiseksi ottaa vastaan lahjoituksia ja testamentteja ja omistaa toimintaansa varten tarpeellisia kiinteistöjä.

## 4.

Kerhon varsinaisiksi jäseniksi voivat liittyä moottoripyöräilyn harrastajat.

Kerhon jäsenmaksu ja ainajäsenmaksu määrätään vuodeksi kerrallaan vuosikokouksessa ja jäsenyys kestää yhden kalenterivuoden ainajäsenyyttä lukuunottamatta, joka on elinikäinen. Kullakin varsinaisella jäsenellä on oikeus äänestää kerhon kokouksissa yhdellä äänellä.

Kerholla voi olla myös kannattajajäseniä. Kannattajajäseneksi voidaan hyväksyä henki-

lö tai oikeuskelpoinen yhteisö, joka haluaa tukea kerhon toimintaa. Kannattajajäsenellä ei ole äänioikeutta kerhon kokouksissa.

Jäsen saa halutessaan erota kerhosta välittömästi. Tällöin ei jo suoritettua jäsenmaksua tai sen osaa palauteta.

Jos jäsen aiheuttaa vahinkoa kerholle tai sen toiminnalle tai muuten toimii kerhon sääntöjen tai tarkoituserien vastaisesti, voi kerhon hallitus ehdottaa hänen erottamisensa vuosikokoukselle, joka lopullisesti päättää erottamisesta. Mikäli jäsen jättää jäsenmaksunsa maksamatta, voi kerhon hallitus erottaa hänet varoituksen jälkeen.

Hallitus voi ehdottaa erityisesti ansioituneiden henkilöiden kutsumista kerhon kunniajäseneksi. Kunniajäseneksi kutumisesta päättää vuosikokous. Kunniajäseneltä ei peritä jäsenmaksua. Saavutetut jäsenoikeudet säilyvät.

## 5.

Kerhon hallitus valitaan vuosikokouksessa.

Hallituksen jäseneksi voidaan valita kerhon varsinainen jäsen, joka on nuhteeton Suomen kansalainen kuitenkin niin, että vähintään kaksi hallituksen jäsentä, joista toinen on hallituksen puheenjohtaja, ovat täysi-ikäisiä.

Hallituksen jäsenet ovat virassaan vuoden, jonka jälkeen heidät voidaan valita uudelleen. Hallituksen tulee kokoontua vähintään neljä kertaa vuodessa. Hallitus on päättävävaltainen, jos puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja sekä vähintään neljä jäsentä ovat läsnä. Kerhon nimen kirjoittavat hallituksen puheenjohtaja yksin tai kaksi hallituksen jäsentä yhdessä. Pankki-, posti- yms. juokseissa raha-asioissa voi kassanhoitaja kirjoittaa kerhon nimen yksin.

Hallitukseen kuuluu puheenjohtaja ja seitsemästä (7) kymmeneen (10) jäsentä. Hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan. Hallituksen jäsenten vastuualueet ovat seuraavat:

- Puheenjohtaja vastaa oikeasta menettelystä hallituksen kokouksissa ja hallituksen päätösten toimeenpanosta.
- Sihteeri vastaa pöytäkirjan pitämisestä kerhon ja hallituksen kokouksissa ja hoitaa kerhon kirjeenvaihdon.
- Kerhoisäntä tai -emäntä vastaa illanviettojen, kerhoretkien, rallien ja muiden kerhota-pahtumien järjestämisestä.
- Päätoimittaja vastaa kerhon lehden ilmestymisestä, yhteydenpidosta lehdistöön sekä kerhon sähköisestä tiedottamisesta.
- Kassanhoitaja vastaa kerhon ja kerholehden raha-asioista, hoitaa kerhon kirjanpitoa ja pankkitiliä. Kassanhoitajan tehtäviin kuuluu lisäksi jäsenmaksujen suoritusten tarkkaileminen.
- Koulutusvastaava vastaa kerhon koulutusasioista.
- Kansainvälisistä asioista vastaava hoitaa kerhon kansainvälisiä yhteyksiä.
- Jäsenasioista vastaava vastaa kerhon jäsenrekisterin ylläpidosta.
- Hallituksen muiden mahdollisten jäsenien toimenkuvat päättää hallitus. Hallitus voi kutsua avukseen tarpeellisen määrän toimihenkilöitä. Näitä voivat olla esimerkiksi kerhotavaraoppia, tiedottaja ja web-vastaava.

Kerholla voi olla rekisteröimättömiä aluekohtaisia alajaoksia.

## 6.

Kerhon tilikautena on aika 1.7.–30.6. Hallituksen on annettava kertomus toimintakaudeltaan ja lopulliset tilit vastaavalta tilikaudelta vuosikokouksen valitsemille tilintarkastajille viimeistään seuraavan elokuun kuluessa.

Tilintarkastajien on annettava kerholle osoitettu lausuntonsa hallitukselle viimeistään kahta viikkoa ennen vuosikokousta.

## 7.

*Kerhon vuosikokous pidetään syyskuussa kerhon hallituksen määräämässä paikassa ja kutsu siihen on julkaistava kerhon lehdessä viimeistään kahta viikkoa ennen kokousta.*

Vuosikokouksessa

- a) Valitaan kokouksen puheenjohtaja.
  - b) Valitaan pöytäkirjan pitäjä ja kaksi pöytäkirjan tarkastajaa.
  - c) Hyväksytään hallituksen toimintakertomus ja tilinpäätös edelliseltä toimintakaudelta sekä päätetään tilintarkastajien lausunnon perusteella tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle tai päätetään muista toimenpiteistä, joihin tilintarkastajien kertomus ehkä antaa aihetta.
  - d) Toimitetaan hallituksen jäsenten vaali.
  - e) Valitaan kaksi tilintarkastajaa ja heille henkilökohtaiset varamiehet.
  - f) Päätetään jäsen- ja ainaisjäsenmaksun suuruudesta. Ainaisjäsenmaksun on oltava vähintään 15-kertainen vuosijäsenmaksuun verrattuna.
  - g) Päätetään toimintasuunnitelmasta ja talousarviosta.
  - h) Käsitellään muut kokouskutsussa mahdollisesti mainitut asiat.
- Kerhon vuosikokouksessa ei saa äänestää valtakirjalla.

## 8.

*Kerho kokoontuu ylimääräiseen kokoukseen hallituksen kutsusta tai jos vähintään kymmenesosa kerhon jäsenistä sitä kirjallisesti pyytää hallitukselta ilmoittamansa asian käsittelyä varten. Kokouskutsu ylimääräiseen kokoukseen on julkaistava samoin kuin vuosikokouskutsu.*

Kerhon ylimääräisessä kokouksessa ei saa äänestää valtakirjalla.

## 9.

*Näihin sääntöihin älköön tehtäkö muutoksia tai yhdistystä purettako, ellei vähintään 3/4 kerhon kokouksessa annetuista äänistä kannata tällaista esitystä. Sääntöjen muuttamisesta tai kerhon purkamisesta on mainittava kokouskutsussa.*

## 10.

*Jos kerho purkautuu, lankeavat mahdolliset kerhon varat moottoripyörämuseolle, jos sellainen kerhon lopettamishetkellä on Suomessa, muussa tapauksessa teknilliselle museolle.*

# Hallituksen kokous

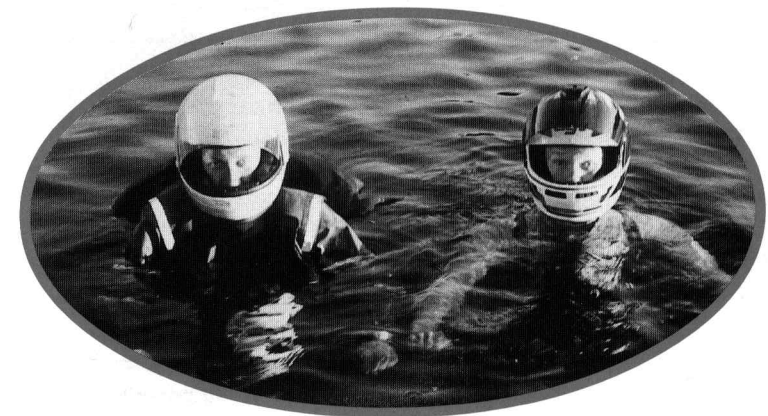
Hallitus kokoontui 20.05.2004. Suurin uutinen oli ilahduttava tieto siitä, että Moottoripyöräkerho 69 (MP69) ry:n uudet säännöt on hyväksytty 20.04.2004. Nykyinen hallitus jää siis viimeiseksi vanhojen sääntöjen mukaan valituksi hallitukseksi. Vuosikokous pääsee syyskuulla valitsemaan uuden hallituksen uusien sääntöjen mukaan. Pari merkittävintä muutosta ovat se, että jäsenkirjurin vakanssi muuttuu toimihenkilöstä vastuulliseksi hallituspaikaksi sekä se, että jäsenmaksunsa laiminlyöneet jäsenet voidaan erottaa kerhosta ilman vuosikokouksen päätöstä. Uudet säännöt julkaistaan kokonaisuudessaan tässä kesäkuun Motoristissa.

Keskustelua herätti Motoristin melko pitkäksi venähtänyt postitusaika. Jäseniltä tulleen palautteen mukaan lehtiä on tippunut ympäri Suomen noin kahden viikon jaksolla. Sama yritys, joka hoitaa postituksen, ylläpitää nykyistä jäsenrekisteriä. Jäsenrekisterin ylläpitäminen tarkoittaa jäsenkirjurin kautta tulevien muutosten kirjaamista ja jäsenmaksujen laskituksen

seuranta. Tässä ketjussa on havaittu tietokatkoja. Mikäli lehden jakelussa tulee edelleen näinkin merkittäviä viiveitä, alamme selvittää millaisia muita vaihtoehtoja nykyiselle järjestelylle on saatavilla. Kerhollamme on nyt 2199 jäsentä.

Koulutusporukka on saanut hyvää palautetta yhden päivän mittaisista ajokursseista. Kouluttajia haluttaisiin lisää, jotta nykyinen kurssitarjonta voidaan taata myös ensi ajokaudelle. Kerholaisilla on kiinnostusta myös rata-ajoon. Selvitämme, millaisia eri mahdollisuuksia rata-ajon toteuttamiseen löytyy. Alustavan suunnitelman mukaan rata-ajoon osallistuminen edellyttää, että jäsen on suorittanut Motoristi Survival-kurssin hyväksyttävästi.

Raha-asioista vielä sen verran, että Sampo Pankissa ollut postisiirtotili on nyt lopetettu ja varat on siirretty Nordean tilille. Tarkoituksena on säästää pankkikuluisia ja selkeyttää rahavirtojen seuranta keskittämällä tulot ja menot samaan paikkaan.

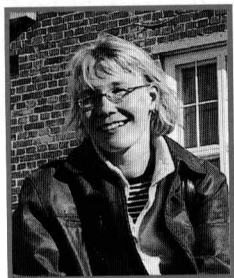


# Hallituksen esittely osa II

Esittelemme tässä numerossa loput hallituksen varsinaiset jäsenet ja kerhon toimihenkilöt. Tässä kuvagalleriassa on mukana joitain tunnistamista helpottavia erityispiirteitä kuten nykyinen pyörä ja todennäköisin paikka, jossa voit tavata juuri tämän kuvan esittämän ihmisen. Meitä saa morjesta!

## Kaikki ovat vastanneet seuraaviin kysymyksiin:

1. Nimi?
2. Nykyinen pyörä ja ensimmäinen konepyörä?
3. Kotipaikka?
4. Miten ja koska olet tullut MP69iin?
5. Nykyinen tehtävä ja vähän historiaa.
6. Mitä nykyisessä tehtävässäsi tehdään?
7. Missä viikkokinkereissä sinut todennäköisimmin tapaa?



1. Eija Partanen
2. Kawasaki ER 5, vm -99
3. Porvoo
4. Liityin kerhoon v. 2000 ystävän houkuttelemana.
5. Pestini sihteerinä on samalla myös ensimmäinen hallituspaikkani 69:ssä.
6. Sihteerin vastuulla on ensisijaisesti hallituksen kokousten pöytäkirjojen puhtaaksi kirjoittaminen ja SRM-yhdysheikilönä toimiminen.
7. Eri kinkereissä ei neljän lapsen äitiä juurikaan näy...



- 1) Päivi Sopanen
- 2) Veera, 250 Virago, on hyvällä ruokinnalla kasvanut isoksi ja saavutti jo 650 Drag Starin mitat viime talven aikana. Toivottavasti kasvu ainakin hidastuu...
- 3) Tampere.
- 4) Otin samaan hintaan Survivalin ja jäsenyyden 2002.
- 5) Aloitin 2002 jäsenkirjurina ja jatkoin 2003 päätoimittajana.
- 6) Päätoimittaja kasaa Motoristia kuudesti vuodessa ja ilahtuu valtavasti mielenkiintoisista jutuista ja hyvistä kuvista.
- 7) Makkaran paistaminen Siitamalla on tosi kova sana. Muita suosikkeja ovat Turenki ja Tampereen Mustalahti.



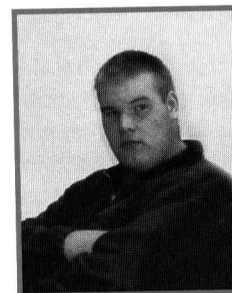
- 1) Kirsi Lindfors
- 2) Kawasaki GPZ500S on ensimmäinen ja nykyäänkin omistamani. Haltijana olen ollut parillekin Honda CBR 600F:lle.
- 3) Lempäälä
- 4) Tulin mukaan reilut 12 vuotta sitten. Matkustin NSF:n kyydissä ensimmäistä kertaa Siitamaan nuotiolle ja sille tielle jäin kun Kiksa hoiteli jalkoihini komeat punaiset nahkasaappaatkin. Ensin

piti ajaa A-kortti (salaa vanhemmilta), ettei tarvinnut enää pelätä muuten kuin omassa kyydissä ja sitten jo huomasi olevani mukana järjestelemässä K-18:a ja Kontiota. Itse asiassa samaan Ralliin olen tänä kesänä päättämässä aktiivuraani, istumalla rahakirstun päällä josain keskellä Korpea.

5) Toimitussihteeri (toimihenkilönä) 1997-1998  
Sihteeri 1998-2000  
Rahastonhoitaja 2000-2003  
Aluetoimintavastaava 2003-2004

6) Aluetoimintavastaava on sekatyö mies.

7) Hirmuisella säkällä minut voi löytää Siitamasta. Kepsu on rikki, eikä jälkikasvu vielä pysyisi sen kyydissäkään.



- 1) Pekka Suontausta.
- 2) Nykyinen pyöräni on Suzuki Free-wind 650 ja ensimmäinen oli Yamaha TZR 125.
- 3) Vammala.

4) Tulin nuorisovastaavaksi pari kautta sitten.

5) Edelleen nuorisovastaavana...

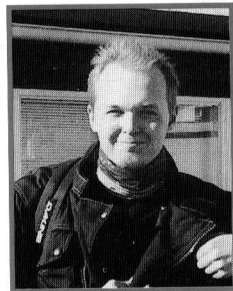
6) Tällä paikalla saa järjestää nuorille 16-17-vuotiaille oman maun mukaisen K-18 kokoontumisajon. Etsin nyt seuraajaa eli uutta K-18 -tapahtuman järjestäjää. Että jos kiinnostaa järjestää tapahtuma nuorille kuskeille, niin ei muuta kun yhteydenottoja. Kerron mielelläni lisää.

7) Todennäköisimmin minut löytää Pyy-nikiltä ja Vammalasta Vampin kerhotilasta.

jatkuu seur. sivulle



- 1) Vesinen, Asko Vesinen.
- 2) Honda NT 650 Deauville, Nuorena Solifer, eka isompi Yamaha XZ 550.
- 3) Helsinki.
- 4) Tulin vanhan nuoruuden kaverin houkuttelemana kerhoiltoihin ja sitä kautta jäseneksi. Vuosi taisi olla -94 tai -95
- 5) Taisi olla vuosi -96, kun edesmennyt puheenjohtajamme Hossi sai puhuttua minut ympäri kerhotavara-kauppiaan pestiin Lottasen Jarmon tilalle ja siitä asti hallitus on määräyskirjaani jatkanut.
- 6) Kerhotavara-kauppiaan vastaa kaupan valikoimasta, varastosta, hinnoittelusta ja itse kaupankäynnistä. Helsinkiläisenä olen myös ollut mukana mp-näyttelyihin liittyvissä järjestelyissä lähes joka vuosi.
- 7) Pääkaupunkiseudun viikkotapaamiset ovat jääneet vähemmälle, valittavasti.



- 1) Antti Vähäsöyrinki
- 2) Nykyinen Triumph Sprint RS 955i ja ensimmäinen oli Yamaha XS 125 Virago.
- 3) Nokia
- 4) Tulin kerhoon vuonna 2000 K-18-kokouksen jälkeen sopivasti ennen Kontio-matkaa.
- 5) Rookie
- 6) Tehtäväni on vastata jäsenistön asioista, eli käytännössä kirjata uudet, muuttaneet ja eronneet, sekä vastata kysymyksiin siitä, miksen ole kirjannut uusia, muuttaneita tai eronneita...
- 7) Melko usein, eli säännöllisesti, näyttyädyn Pyynikillä, Mustalahdessa, Siitamassa tai Kutalassa ja satunnaisesti lukuisissa muissa riennoissa.

# JumboRun 2004

## Paimiossa

Edellinen viikonloppu oli tosi mahtavat kelit ja Jumboon osallistujakin olisi viikonloppuna tullut useita. Mutta miten lie ilmat alkoivat järkysti kylmetä alkuvuokosta. Perjantaiken aukeni synkkänä ja viileänä. Tuli varmaan itse kullakin mieleen, mitä järkeä lähteä moneksi tunniksi palelemaan ja sateessa ajamaan. Mutta onneksi tuli lähdeyttä. Se kyyditettävien ilo ja valoisuus palkitsi monin verroin vaivan. Sitä vain ei yleensä py-sähdy niin syvällisesti ajattelemaan asioita. Jotenkin hurjinta on ajatella, että sitä voi olla kuka tahansa meistä itse siellä kyyditettävänä jonain päivänä.

Perjantai kuitenkin oli kylmä ja sateinen kun lähdimme ajamaan kohti Paimiota. Perillä Sarapistossa meitä ensimmäisiä odotti lämmin tupa takkoineen. Olivat käyneet laittamassa lämmöt päälle ja tulit pesään ennen saapumistamme. Kyllä tuntui mukavalta. Ei muuta kuin taloksi ja odottelemaan muita sivuvaunuja. Porukkaa saapui illan aikana ja yläsauna lämmitettiin. Siinä sitten pienet tytöt kylpivät peräti kolme tuntia, käyden välillä meressä uimassa. Meitä isompia tyttöjä ei kylläkään saatu mereen. Oli sen verran kylmää. Niin se ilta kului kuulumisia vaihdellen. Lopujen lopuksi mökki oli liiankin lämmin.



Lauantai valkeni aurinkoisena ja näytti tulevan mukava päivä. Oikeastaan olikin hyvä, ettei ollut liian lämmintä, koska kylä siinä ajeluttamisessa tuli muutenkin hiiki. Yhdeksän aikoihin lähdimme ajamaan kohti Keskuslaitosta ja saimme iloksemme puhaltakin. Poliisilla oli saariston puuhapäivät. Keskuslaitokselle saapui pari Hehkon kaveria vahvistamaan joukkoamme. Meitä oli hiukan liian vähän, joten ei muuta kuin lenkit hieman lyhyemmiksi ja määrää lisää. Kyyditettäviä olisi ollut vaikka kuinka monelle. Lenkkien puolesta välissä saimme maukasta ruokaa. Ruokaa oli todella runsaasti ja hyvää oli. Pienet päiväunet olisivat olleet paikallaan. Kierrosten lopuksi joimme läksiäiskahvit ja ker-tasimme hiukan päivän tapahtumia. Tun-simme olevamme oikeassa paikassa. Ja li-



säksi meille tuli aika tutuksi tuo Paimion ympäristö. Kävimme katsomassa kuuluisaa Paimion sairaalaa (Alvar Aalto arkkitehtuuria) ja monta muuta kohdetta. Illalla jo alkoi tuntua käsivarsissa oudokseltaan. On sitä kuitenkin tälle keväälle vasta muutamat kilometrit tultu ajeltua.

Oma porukkamme oli sillä aikaa saunonut (vaihteeksi) ja uinut. Siis tuo nuorempi polvi. Samoin oli kiipeilty kallioilla ja ihailtu näköaloja. Sarapistoon palatesamme oli ruoka taasen pöydässä. Harvoin on niin paljon syöty kun nyt viikonloppuna. Tuntuu, ettei sitä muuta tehtykään kun syötiin. Kummasti tuo vyötärö kiristi sunnuntaiaamuna.

Sunnuntaiaamu oli myös aurinkoinen. Siellä lintujen laulua kuunneltiin ja aamuhahvia juotiin ulkona. Näinpä perjantaina

kolotikankin. Tai niitä oli kaksi mustaa, punaisilla töyhdöillä. Tytöt näkivät käärmeen, onneksi ei purrut. Paluumatka alkoi syönnin jälkeen.

Mukavaa oli taas tavata kavereita ja itse ajeluttaminen pisti ajattelemaan, miten vähällä sitä loppujen lopuksi voimme ilahduttaa lähimmäisiämme. Ei sitä paljoa tarvitse. Tämän takia, ehkä Jumbo on monelle se joka vuotuinen tapa, mistä ollaan vain tosi pakottavan syyn takia poissa. Joukkoomme mahtuu silti uusiakin naamoja. Ensi vuonna onkin vuorossa juhla JumboRun tuolla Ahvenanmaalla ja sinne matkan teko kestää hieman kauemmin. Mutta on varmaan sen arvoinen.

**Iris Riihiluoma**

**Häällekkää varten varustettu  
Honda GW1500 Nykäsen Vesan.**



# Renkaanvaihto - VOIMALAJIKO?

Jos joutuu käyttämään voimaa asentamaan moottoripyörän rengasta vanteelle, niin silloin on tekniikka pielessä. Kerron tässä omia kokemuksiani matkaenduron renkaiden vaihtamisesta. Ympärivuotinen moottoripyöräily vaatii vuodenaikoihin sopivat renkaat.

Tahtoo tuo maapallokin pyöriä hitaammin kuin enduropyörän takarengas. Renkaita saa olla yhtenäin vaihtamassa joko kulumisen tai keliolosuhteiden muuttumisen takia. Ostin renkaanvaihtoa käsittelevän kirjan "Adventure Motorcycling Handbook" ja kävin tutustumassa Sarkolassa sijaitsevaan "kisatalliin" ja sen tapoihin suorittaa renkaanvaihto dualsportmoottoripyörään, jota sen omistaja leikkisästi kutsuu nimellä "Majamäen Timon Kevari". Timolta homma kävi todella näppärästi ja ennätti hän samalla jutustelemaankin meidän "oppitunnille" saapuneiden sorasurahtaneiden kanssa.

Renkaan ja miksei koko moottoripyörän kunnosta huolehtimista voi verrata laskuvarjohyppääjän varjoon. Jos renkaat eivät ole käyttötarkoitukseen sopivat, niin ne ovat motoristille turvallisuusriski. Ajamisestakin on hauskuus poissa, jos joutuu jokaisessa kaarteessa pelkäämään lipsahdamista ojan toiselle puolelle, ellei ajo sitten ole tarkoituksella offroad-ajoa.

Jos joku ei ole sattunut vielä tietämään, niin katuendurolla voi tehdä mitä vain. Sillä voi ajaa niin asfaltilla kuin soralla ja jopa piipahtaa enduropoluille. Toki maast ominaisuudet ja etenemiskyky eivät ole

samaa luokkaa kuin kevyellä kisaendurolla, mutta hauskuutta riittää pienestä ylipainosta huolimatta. KTM640LC4:n paino 18 litran tankki täyteen tankattuna on 160 kg.

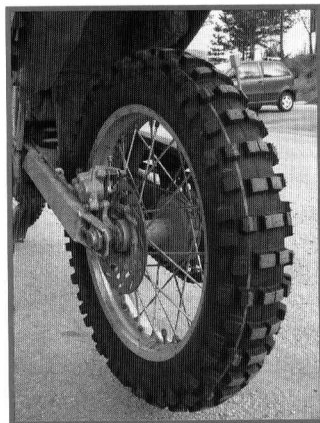
No palataanpa otsikon mukaiseen aiheeseen. Moottoripyörän omaa keskittukea tai huoltopukkia voi käyttää avuksi irrottaessaan takapyörää. Etupään voi nostaa moottorin alta tunkilla ja laittaa alle tukeva pukkei. Välttääkseen jälkiä tunkin leuan ja moottorin väliin kannattaa laittaa puupala. Kun pyörä on irrotettu voidaan keskittyä varsinaiseen renkaan irrotuspuuhaan.

Ensin on saatava renkaan reuna pudotettua vanteen keskiuraan. Poistetaan renkaasta ilma irrottamalla venttiili. Hahlolla varustettua venttiilinhattua voi käyttää, mutta parasta on ostaa venttiilityökalu, jossa on käyttöä helpottava pidempi varsi. Renkaan reunan saa pudotettua vanteen keskiuraan seisomalla renkaan reunan päällä tai puristamalla sitä jollain muulla tavalla. Timo käytti tässä isoa ruuvipenkkiä, jonka avattujen leukojen välissä hän väänsi rengasta sivuttain. Sopivan "petirikkojan" voi rakentaa itsekin, internetistä löytyy hyvät ohjeet. Käyttämäni renkaat ovat tähän mennessä olleet rungoltaan sen verran pehmeitä, että olen saanut reunan pudotettua uraan kengillä polkemalla.

Jarrulevyjä ja vanteenapoja kannattaa varoa. Levypuolta ei saisi milloinkaan jättää alapuolelle. Itse käytän paria laudan



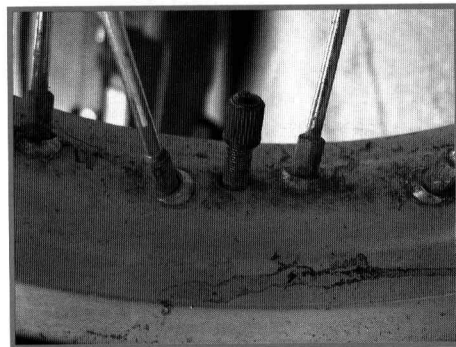
**Rengas putoaa vanteen uraan polkemalla.**



**Sorateitä odottava uusi Bridgestone ED660 vanteella.**



**Päälirenkaan sisään pujotettu sisärenkas venttiili koholla.**



**Sanon "ei" juurimutterille.**

pätkää tallin lattialla. Kun reumat on saatu pudotettua alas, alkaa ensimmäinen järki-vaihe. Asetan vanteen jarrulevy ylöspäin ja kampean rengasraudalla renkaan reunaan vanteen päälle samalla painaen kengällä vastakkaiselta puolelta rengasta keskiuraan. Vanteen voi suojata käyttämällä rengasraudan välissä muovikannusta leikkattuja suoja. Itse en suoja käytä, koska mahdolliset naarmut peittyvät kuitenkin ravalla. Etenen käyttäen kahta rengasrautaa, kunnes loppuosan voi nostaa vanteen päälle käsin vetämällä.

Tämän jälkeen otan sisärenkaan pois. Venttiilirungon vetäminen vanteen reias-

tä vaatii hieman sorminäppäryyttä, mutta kyllä se sieltä pois tulee. Kun sisärenkas on poissa, irrotetaan rengas ja vanne toisistaan. Tässä käytän pitkästä 60 cm mitaista rengasrautaa, jonka työntäen vielä vanteella olevan renkaan reunaan alle ja kampean raudalla renkaan kulutuspuolelle. Jos rengas puree tiukasti vanteeseen, niin irrotusta voi helpottaa liukasteella. Jos käytettävissä ei ole oikeata rengasasennustahnaa, niin liukastamisen voi hoitaa nestemäisellä mäntysuovalla tai astianpesuaineella. Viimeksi talvirengasta irroittaessani sain väännettyä pitkän rengasraudan mutkalle. Taisi siinä muuttama

voimasanakin singahtaa huuilta. Ainakin moottoripyöräilevä naapurini uhkasi juuruta vaimolleni. Jos hän ei uhkaustaan ole toteuttanut, niin tunnustan sen nyt tässä lehden palstalla.

Kun rengas on irrotettu voi vanteen ja vannenauhan puhdistaa sekä tarkastaa pinoja unohtamatta.

Uusi rengas laitetaankin sitten vanteelle päinvastaisessa järjestyksessä - tai ainakin melkein. Ennen renkaan pujottamista vanteelle tarkastetaan pyörimissuunta. Jos suunnalla on merkitystä, niin renkaassa on pyörimissuuntaa osoittava nuoli. Renkaassa on monesti myös kevyintä kohtaa osoittava maalitäplä, jonka kohdalle asetetaan sisärenkaan venttiili.

Seuraavaksi tulee Timolta oppimani kikka. Ennen kuin asennan renkaan vanteelle, täytän sisärenkaaseen hieman ilmaa ja sullon sen etukäteen päälirenkaan sisään. Valitsen renkaasta ensimmäiseksi asennettavan puolen siten, että minun ei tarvitse missään vaiheessa asettaa vanteen jarrulevy alaspäin.

Sivelen renkaan reunaan reilusti mäntysuopaa. Sitten seuraa taas kikka. Nostan sisärenkasta venttiilin kohdalta ja pujotan venttiilirungon vanteessa olevaan reikään. Sidon venttiilirungon vanteeseen venttiilinhatulla. Juurimutteria en käytä ollenkaan. Ilman juurimutteria sisärenkas saa hieman tilaa liikkuu ilman, että heti on vaarassa venttiilin irtileikkaantuminen. Pujotan ensimmäisen reunan vanteelle ja kampean loppuosan kahden rengasraudan avulla. Sitten alan kampeamaan toista reunaa vanteelle siten, että viimeiseksi tulee venttiilin kohta. Pidän renkaan vastakkaisen puolen keskiurassa polkemalla joko kengällä tai polvellani.

Huomattavaa on, että rengasrautaa ei saa vääntää aivan perille saakka, koska silloin voi sisärenkas jäädä raudan ja van-

teen väliin. Tuloksena on yleensä ylimääräinen harjoituskerta sisältäen renkaan paikkaamisen. Rengasta kannattaa kammeta vanteelle käsin ja jaloilla polkemalla niin pitkälle kuin suinkin mahdollista ja ottaa raudat avuksi vasta silloin, kun on viimeiset sentit menossa. Jos renkaan saa hyvin pysymään vanteen urassa, niin kampeaminenkin onnistuu yleensä helposti.

Kun olen saanut renkaan vanteelle, tarkistan vielä venttiilin asennon. Jos venttiili on vinossa jompaan kumpaan suuntaan, niin käännän vanteen vastakkaiseen suuntaan pinnoihin tarttumalla.

Lopuksi täytän renkaan ja varmistan, että rengas nousee hyvin vanteelle. Jos rengas ei nouse vanteelle, niin lasken siitä ilmat pois ja pudotan molempien reumat takaisin keskiuraan. Tämän jälkeen yritän täyttää renkaan uudelleen paremmalla menestyksellä.

Kun asennustyö on valmis, niin kannattaa tarkkailla kuplimista ja suhinaa, mitkä kielivät sisärenkaaseen syntyneestä reiästä. Jos kaikki näyttää olevan hyvin, niin ei muuta kuin pyörä takaisin moottoripyörään kiinni.

Rengasasennuksen yhteydessä on hyvä kurkistaa myös jarrupalojen kuntoa. Akseleita puhdistetaan ja rasvataan tuoreella vaseliinilla. Myös napojen stefat puhdistetaan ja rasvataan.

Erittäin tärkeätä on lopuksi muistaa pumpata etu- ja takajarrusta syntyneet löysät pois, koska jarrupalat ovat työntyneet kauas levyistä. Ensimmäisissä jarrutuksissa eivät jarrut muuten toimi. Tarkkaavaiset ehkä huomasivat, että en tasapainota renkaita. Sen voi toki tehdä, mutta en ole soratieajoa varten, missä nopeudet ovat yleensä alle 100 km/h, nähnyt tasapainottamista tarpeelliseksi.

**Veijo Änäkäinen**

# MOTORISTI JA ENSIAPU

Tästä on kysymys:



Avun saapuessa maallikkoelvytystä ei aloitettu, Kohteessa pitää aloittaa peruselvytys aina mahdollisimman aikaisin. (Suomen Elvytysneuvosto. 2001. PPE-D.)

## Artikkelin taustaa

Kesällä 2003 ajelimme tiistaisin kauniais-laisen MC Grani -moottoripyöräkerhon jäsenten kanssa pitkin Etelä-Suomen kurveja. Tuolloin tuli puheeksi motoristillekin tärkeä ensiaputaito. Lupasin tehdä motoristeille suunnatun ensiapukurssin kevään 2004 aikana. Nyt tämän pilottikurssin 9 motivoitunutta osallistujaa on kokoontunut kahdesti, vielä on kolme kertaa jäljellä. Viimeisellä kerralla pidetään ulko-harjoitus jokakeväisen 'ruosteenpoiston' yhteydessä.

Alla on viisi tapaamiskertaa sisältävän kurssin ohjelma.

1. Toiminta tapahtumapaikalla: tilannearvio, hätäensiapusta hätäilmoitukseen  
Taktinen toiminta onnettomuustilanteissa
2. Tajuton, kääntäminen  
Potilaan tutkiminen hätäensiapua varten  
Verenvuodot ja sokki
3. Haavat ja ruhjeet  
Pään ja kasvojen vammat  
Raajojen murtumat ja nivelvammat  
Palovammat
4. Elvytys
5. Koko päivän ulko-harjoitus

## Onnettomuuspaikan tilannearvio

Onnettomuustilanteessa on tärkeää tehdä tilannearvio, estää lisäonnettomuudet, antaa henkeä pelastava hätäensiapu, tehdä hätäilmoitus ja antaa muu ensiapu. Muista muun liikenteen varoittaminen!

### • TILANNEARVIO

Arvioi lisävaarat, autettavien tila, ensiavun kiireellisyys, auttajien lukumäärä, käytävissä olevat ensiapuvälineet sekä matka hoitoon. Tilanteessa tarvitaan johtaja. Johtovastuu lankeaa sille henkilölle, jolla on eniten ensiapuosaamista. Hän ohjaa muut auttajat tehtäviinsä ja 'pitää langat hypypysissään' koko ajan. Toimi ripeästi, silti hosumatta.

Selvitä, onko uhri hereillä tai heräteltävissä, onko hän tajuton, hengittääkö hän ja tuntuuko häneltä pulssi.

### • LISÄONNETTOMUUKSIEN EHKÄISY

Lisäonnettomuuksien ehkäisyssä on muistettava auttajan oma turvallisuus: minusta on hyötyä vain, ellen itse aiheuta itselleni lisävaaraa. Varoita muuta liikennettä hätävilkuin ja varoituskolmioin. Huomioi, mihin laitat moottoripyörän niin, ettei se vaaranna muuta liikennettä, vaan varoittaa tilanteeseen tulevia hiljentämään vauhtia. Uhrin siirretään turvaan tien sivuun. Muista palovaaran riski!

Lisävahteen motoristille liikenneonnettomuustilanteen auttajana tuo se, miten ja mihin asettaa pyöränsä onnettomuuspaikalla. Moottoripyörän mukana ei myöskään ole mahdollista pitää mukana samankokoista ensiapulaukkua, joka mahtuu autoon. Vammojen tukemisessa motoristi voi hyödyntää mm. ajopuvussa olevia kovikkeita.

### • ENSIARVIO

Yhden minuutin kestoiseen ensiarvioon kuuluu seuraavien asioiden selvittely: uhrin hengitysteiden aukiolo, hengitys, verenkierto, tajunnan taso ja näkyvät vammalöydökset. Ensiarviolla siis selvitetään peruselintoimintojen häiriöt ja hätäensiapun tarve. Käytä ensiarvioon ABCDE -menetelmää:

- Hengitystie ja kaularanka (airway = A)
  - \* Varmista hengitysteiden aukiolo
- Hengitys (breathing = B)
  - \* Kuuntele ja tunnustele ilman virtausta suun ja nenän läheltä
- Verenkierto (circulation = C)
  - \* Tarkista pulssi ranteesta. Normaalin verenkierron merkinä tunnet voimakkaan, rauhallisen ja tasaisen rannepulssin, myös käden iho on lämmin
- Tajunnan taso (disability = D)
  - \* Normaalin tajunnan merkinä on se, että potilas on hereillä ja vastaa kysymyksiin järkevasti. Lisäksi hän pystyy liikkuttamaan kaikkia raajojaan pyydettyä.
- Näkyvät vammalöydökset (exposure = E)
  - \* Selvitä vammamekanismi eli liike-energia ja trauman laatu eli onko kyseessä tylppä, lävistävä vai leikkaava trauma. Vammamekanismi on tärkeämpi kuin potilaan tila.

Hätätilapotilas vaatii jatkuvaa seurannaa, sillä hänen tilansa voi muuttua äkillisesti.

### • HÄTÄENSIAPU

Hätäensiapu koostuu hengityksen varmistamisesta, verenvuotojen tyrehdyttämisestä ja sokin estämisestä. Varmista uhrin

hengitys avaamalla hengitystiet, käännä tajuttomat kylkiasentoon ja elvytä tarvittaessa. Jos tajuissaan olevalla henkilöllä on hengitysvaikeuksia, aseta hänet puoli-istuvaan asentoon. Verenvuodot tyrehdytetään sekä sokki estetään seuraavasti: vuotava kohta kohoasentoon, paina vuoto-kohtaa, tarvittaessa laita paineside. Vuotava potilas makuuasentoon ja jalat koholle, käytä apuna vaikka laukkuja, kiviä tai mitä tahansa myttyä, mitä maastosta löydät. Pidä potilas lämpimänä, myös alapuolelta. Lämmin peitto päällä ei auta, jos alla on jääkylmä asfaltti!

Tärkeä taito on osata ottaa kypärä pois uhrin päästä siten, ettei aiheuta lisävammoja. Siksi kurssilla harjoitellaan kypärän ottamista pois päästä. Näin opitaan myös, miten erilaiset lukitusmekanismit avataan. On eri juttu avata omaa tuttua kypärää omasta päästä, kuin ottaa vierasta kypärää onnettomuuden uhrin päästä pois.

## • HÄTÄILMOITUS

Tee hätäilmoitus numeroon 112 Euroopassa. Kännykkään ei tarvitse pin-koodia, riittää että virta on päällä, joten voit soittaa vaikka ventovieraan puhelimesta. Mieti kuitenkin jokunen sekunti ennen soittoa, mitä sanot. Eli kerro RAUHALLISESTI mitä on tapahtunut, onko ihmisiä vaarassa, kuvaile tarkka tapahtumapaikka (tiedätkö missä ajat, kiinnitätkö huomiota tienviittoihin?) ja kerro loukkaantuneiden lukumäärä. Vastaa hätäkeskuksen kysymyksiin sekä noudata saamiasi ohjeita. Hätäkeskus saattaa haluta keskustella potilaan kanssa.

Pidä puhelini auki, kunnes hätäkeskus antaa sinulle luvan sulkea puhelimen. Älä soita tällä puhelimella mihinkään, ennen kuin ambulanssi on tullut paikalle, koska mikäli hätäkeskus tai ambulanssi haluaa joitakin lisätietoja matkalla onnetto-

muuspaikalle, he soittavat siihen puhelimeen, josta hätäilmoitus tuli.

Pidä huolta siitä, että kulkureitti onnettomuuskohteeseen on avoin ja huolehdi paikalle opastus. Jos uhrin tila muuttuu olennaisesti, soita hätäkeskukseen uudelleen. Yritä koota kaikki liikkuvat potilaat yhteen paikkaan.

## • ELVYTYS

Yksi ensiapukurssilla opeteltavista taidoista on elvytys, jota harjoitellaan Anne-nuken avulla.

Nykyohjeiston mukaan apua hälytetään numerosta 112



**HETI**, jos potilasta ei saa heräteltyä. Elottomuus todetaan, kun potilas ei hengitä, vaikka pään asento on korjattu ja suusta tyhjennetty mahdolliset irtokappaleet.

Puhallus-paineluevityksellä voi rajoitetun ajan pitää yllä hengitystä ja verenkiertoa.

Puhalla kaksi kertaa potilaan suuhun, ja kokeile pulssi kaulalta. Ellei pulssia tunnu, aloita puhallus-paineluevitys, ja jatka sitä niin kauan, kunnes ambulanssi on paikalla (tai kunnes omat voimat loppuvat tai potilas jopa herää). Tarkista parin minuutin välein, onko pulssi palannut. Puhallus-paineluevitys voi antaa jopa 20 minuuttia aikaa ensimmäiseen defibrillaatioon. Varhainen defibrillaatio on tavallisesti ainoa sydänpysähdyksen tehokas hoitomuoto.

## • MUU ENSIAPU

Vasta kaiken edellä mainitun jälkeen tetaan murtumat, sidotaan haavat ja annetaan muuta oireenmukaista ensiapua. Muista myös rauhoitella uhreja. Auttaja saattaa niin ikään olla henkisen tuen tarpeessa.

## Potilaan haastattelu

Haastattele potilasta kysymällä häneltä seuraavia asioita: muistaako hän tapahtuman, tuntuuko kipua ja missä kipu on, onko hengittäminen vaikeata, onko rintakehällä paineluarkuutta sekä mikä on tämänhetkinen pahin vaiva. Kysy potilaalta, montako henkilöä hänen seurueessaan oli. Tarkista ovatko he kaikki paikalla.

## Potilaan kohtaamisesta

Onnettomuustilanne on useimmiten pelottava ja jännittävä. Muista auttajana kuitenkin rauhallinen ja asiallinen käyttäytyminen. Puhu asiiasi / kerro ohjeet selkeästi ja ymmärrettävästi, muista aina kertoa mitä ja minkä takia teet potilaalle jotakin. Huomioi myös muut tilanteessa olijat, esim. omaiset. Auttaja ei ole poliisi, eikä provosoija. Älä arvioi, kenen syy onnettomuus on. Kun potilas kysyy, kerro aina totuus vammoista. Tehtäväsi ei ole kuitenkaan alkaa oma-aloitteisesti raportoida potilaalle tämän tai muiden uhrien vammoja.

## Raportointi

Kun ambulanssi saapuu paikalle, kerro havaintosi sekä mitä olet tehnyt. Ilmaise asiiasi täsmällisesti. Ainakin seuraavat asiat on tärkeää raportoida: vammautuneiden lukumäärä, vammautuneiden pahin vamma tai peruselintoiminnan häiriö sekä tehdyt toimenpiteet. Kerro myös paikalla saapumisesi tarkka kellonaika.

## Yleistä

Apuna käytetään kaikkia läsnäolijoita: yksi voi hälyttää apua, toinen elvyttää, kolmas varoittaa liikennettä jne. Monipotilastilanteessa potilaat jaetaan vammojen perusteella ryhmiin, jolloin kiireellisintä apua tarvitsevat pääsevät ensimmäisenä hoitoon. Jotta paikalla olevat henkilöt voivat auttaa parhaansa mukaan, opetetaan ensiapukurssilla myös auttamisen neuvomista. Onnettomuustilanteessa tarvitaan tilanteelle johtaja, joka opastaa selkeillä ohjeilla auttajia. Näin tilanne pysyy hallinnassa, ja jokainen auttaja voi keskittyä omaan tehtäväänsä.

Lain mukaan jokaisella on auttamisvelvollisuus onnettomuustilanteissa.

Auttamiskynnystä madaltaa tieto omasta osaamisesta. Siksi ensiapukurssille hakeutuminen kannattaa. Tietää, mitä ja miten voi auttaa, sekä tietää myös, mitä ei pidä tehdä. Kurssilla harjoitellaan taitoja käytännössä, eli kurssilaiset esim. harjoittelevat tajuttoman kääntämistä kylkiasentoon toisillansa.

Onnettomuuspaikalla auttaja voi kokea, ettei voi itse tehdä paljoakaan. Ambulanssihenkilöstöä kuitenkin auttaa suuresti se, että auttajat voivat kertoa havainnoistaan, potilaiden tilasta, löydettyistä vammoista ja tilan kehittymisestä sillä välin, kun odotellaan lisäapua. Ensiaputaidot oppii kurssilla ja taitoja voi ylläpitää oman paikkakunnan ensiapuryhmässä.

## Sirkka Kinani

motoristi, mp69 jäsen  
sairaanhoidtaja, terveydenhoitaja,  
ensiapuopettaja

Lähteet:

Olli-Pekka Nakari,  
hoitotason sairaankuljettaja  
Suomen Elvytysneuvosto. 2001. PPE-D

# Vaimo, minä ja Super Glide Lofoteilla



Vuoden prätäreissun kohde oli jo vuosi sitten ollut selvillä eli Pohjois-Norjaan vie syksyllä tie. Tarkempia kohteita ei oltu valittu, mutta muutamaa viikkoa ennen reisuun lähtöä, kertoi duunikaveri muutaman vuoden takaisesta matkastaan Lofoteille.

Paikka jäi heti alitajuntaan ja kun määränpäätä valittiin, olikin se itseoikeutetusti Lofoottien saaret – sumua, sadetta, jylhät maisemat, kalastajaveneet ja tietysti valaat nousivat matkamiehen mieleen ensimmäisinä.

Matkareitti kulki suunnitelman mukaan Jyväskylä

– Nivala – Oulu – Tornio-Jällivaara – Kiiruna – Lofootit – Skibotn – Alta – Kilpisjärvi – Pello – Oulu – Nivala – Jyväskylä. Aikaa oli käytössä 10 päivää ja kilometrejä laskin kertyvän noin kolmisen tuhatta.

Pyörä huollettiin juuri ennen matkaa ja vaimon matkustusmukavuutta parantaakseni piti custompenkki ja sissyabar vaihtaa astetta suurempaan ja pehmeämpään kalustoon.

Pakkaaminen oli aloitettu hyvissä ajoin, joten kun (4.8.) perjantaipäivä duunissa oli ohi, niin heti duunin jälkeen lähdin kiinnittelemään matkatavaroita pyörään kiinni. Super Glide ei mikään mahtava tilaihme ole,

mutta kahden hengen matkatavarat saatiin kyytiin pakattua – tankkilaukku, sissybarlaukku ja paljon mustekaloja olivat avaimet onneen tuolla kohden.

Ensimmäinen ilta oli ajoharjottelua (ja istumisharjoitusta vaimolle) eli vain kolmen tunnin ajo yöksi sukuloimaan Pohjanmaalle. Aurinko paistoi ja sää suosi matkaajaa – oli mukava irvistellä autoissa hikoileville vastaantulijoille – Suomen kesää parhaimmillaan.

Seuraavana päivänä lähdettiin puolenpäivän korvilla kauniissa auringon paisteessa kohti pohjoista ja nyt tosi kyseessä. Tankille heti aluksi ja seuraavan kerran menovettä tarvitsi lisätä vasta Haaparannassa – valtakunnan raja humahti ohi aivan huomaamatta. Kuskikin kaipasi jo tankkausta, joten kevyt sapuskakin oli jo neljän aikaan illalla paikallaan.

Ruotsin puolella tie oli hiukan huonokuntoinen, mutta lämpimänä kesäiltana hymy vain karehti suupielessä, eikä tienhen juurikaan kiinnittänyt huomioita kun maisemat vaihtuivat tiuhaan tahtiin. Illan suussa täytyi muutama kilometri ennen Jällivaaraa havahtua kääntämään hana jo varatankin puolelle ja hämärässä tien vierustalla lepäilevä protokkakin vaati terästämaan huo-

miota. Ilta näytti muutenkin pimenevän siihen tahtiin, että etsiydyimme Jällivaara-Campingiin ja päätimme viettää yömmetelttaillen.

Aamuyöstä heräsin palelemasta – lämpötila oli laskenut muutamaan asteeseen, eikä käytössäni ollut makuupussi ollut mikään untuvaihme. Vaimo koisasi tyytyväisenä paremmassa makkarissa, joten päätin häipyä teltasta saunaan lämmittelemään.

No saunassahan makasi pari punanaamaista hemmoa, jotka olivat ilmeisesti läheneet myös kylmyyttä pakoon. Potkin yökyöpelit hereille ja väänsin kiukaaseen sähköt päälle – parin tunnin saunomisen jälkeen alkoi lämpö hiipiä kroppaan, joten olikin aika lähteä herättelemään matkakumppani ja jatkaa matkaa.

Aurinko jaksoi paistaa, mutta näillä leveysasteilla alkoi lämpö olla vähissä jo elokuun alussa – vain 13-15 astetta plussan puolella. Kiirunaa kohti ajettaessa maisemat paranivat koko ajan. Pienen Kiirunassa vietyä evästuon jälkeen jatkettiin kaivoksen kupeesta kohti Norjaa ja sieltä ne maisemat vasta aukenivatkin. Lumihuippuiset vuoret tervehtivät kulkijaa ja mittasuhteet/ korkeuserot olivat suomalaisen maisemaan tottuneelle mannaa. Viimeinen tankkaus Ruotsin puolella tehtiin ostarilla ennen rajaa, sillä rajan toisella puolen hinnat ovat todella suolaisia ja tämä koskee kaikkea!

Rajanylitys on tunnotonta puuhaa pohjoisessa, sitä ei edes käytännössä huomannut tullessaan Norjaan, paitsi kun pysähtyi ostamaan jotain... No sääkin muuttui Norjan puolella radikaalisti eli hilpeä rankkasade teki ajamisen erinomaisen hankalaksi ja olisi ollut aivan sama missä maisemien puolesta olisi ajanut, sillä näkyvyys oli rajoittunut sataan metriin. Suu ja silmät täynnä vettä taiteilin kohti Lofootteja – Å i

Lofoten on hyvä opastemerkki eli viittaa saaren eteläpäässä olevaan Å nimiseen kylään.

Sadetta riitti miltei koko mannerosuudelle ja vasta muutamaa kilometriä ennen saarille tuloa alkoi sää kirkastua, jolloin maisemat puhuivat taas puolestaan. Huikeita siltoja on norskipoika vuonojensa poikki rakentanut, ettei nykyisellään tarvitse turvautua lauttoihin saarille ajettaessa. Sää oli parantunut huomattavasti ja aurinkokin pilkotti paikka paikoin.

Ajoa hankaloitti ainoastaan kesken-eräiset tietyöt ja välillä kyllä arvelutti, että voiko tämä tosiaan olla oikea tie – tuntui kuin olisi kärryrollulla ajanut.

Sorlandin sillan jälkeen alkoi retkue olla sen verran väsynyt, että oli syytä taas keran etsiytyä Camping alueelle – oli turvaututtava mökkimajoitukseen, jotta saatiin kamat kuivaksi. Ja kun Norjassa ollaan, niin pikkumökki 300 kruunua/yö tack.

Aamusta kamat kuivina kaupan kautta matkaan kohti sitä Å:ta. Näillä teillä kilometritaulu ei kerro mitään matka-ajasta, sillä tiet ovat yhtä syheröä – mutkia mutkien jälkeen, joten matkavuhti on sovittava tarkasti tiehen ja olosuhteisiin. Lauttamatkaan joutuu turvautumaan kerran päästäkseen Lofoottien saarelle – puolen tunnin keikka á 85 kruunua (lyhimmällä reitillä Melbu-Fiskebol), jonka aikana voi ravita itseään norjalasittain edullisella kahvilla ja pullalla.

Vettä ei tullut taivaalta, mutta Superin etupyörä nosti aivan kiitettävästi vettä kuskin syliin – vesi tiällä = vesi kuskin päällä; savolaisittain. No ainakin maisemista pääsi nauttimaan ja kapea tie teki ajamisen mielenkiintoiseksi, vaikkei täydessä lastissa, kaksi päällä ajossa mihinkään kisafiilikseen pääsekään.

Yksi maksullinen tunnelikin löytyy ennen

tien päätepestettä á 20 kruunua. Vihdoin sitä oltiin jo Å:ssa, jossa sitten ei oleyhtään mitään, siis toistan ei yhtään mitään mielenkiintoista nähtävää – en ajaisi toiste sinne asti, sitäpaitsi takaisin ei pääse kuin samaa reittiä...

Lähdettiin saman tien takaisinpäin ja pysähdyttiin Lyngvaerin jälkeen jo menomatalla bongatulle leirintäalueelle teltailemaan – hintaan 30 kr/yö. Paikka oli upea, maisemat kuin suoraan mainoksesta – ei voi selittää!

Ei auta matkaa on jatkettava, kävimme vielä ennen Fiskebolin lauttaa kurvaille saaren pohjoisempaan osaan johtavaa juuri valmistunutta tietä. Ja heti aluksi taas täräytin aurinkolasit päässä tunneliin, pituutta yli 3 km ja kauhunhetket olivat taatut – nyt ei ollut kyse siitä ettei tunnelissa ollut tietysti mitään nähtävää, mutta kun ei kerta kaikkiaan näe mitään ja satanen lasissa ollaan tunnelissa kymmeniä metriä meren pinnan alapuolella ja yrittää pysyä poissa seinistä... Muutoin oli tunneleiden jälkeen näkemisen arvoista seutua, jota kannattaa tutkia ennemminkin kuin sitä v:n Å:ta!

Sama lautta kuin eilen, mutta päinvastainen suunta ja Lofootit jäivät taakse. Stokmarknesista käytiin matkailutoimistosta kyselemässä valaristeilyitä – joita järjestetään Vesterålenin pohjoiskolkista, paikat – Sto tai Andenes ja hintaan noin 600 kr/hlö. Tänne asti kun oli kerta ajettu, niin menoksi vaan. Vettä alkoi sataa taas kaatamalla ja sadetta jatkui aina Andenesiin saakka. Saimme bookattua itsemme illan risteilylle (käsitteä tutustumisen valaantutkimuslaitokseen ja valaan elintapoihin näyttelytiloissa sekä varsinaisen risteilyn.) ja käytiin camping-alueelle pystyttämässä teltta yötä varten (80 kr).

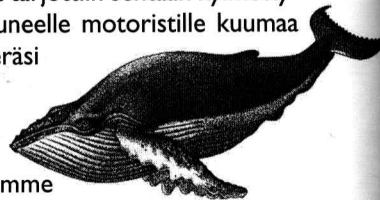
Aluksen lähdettyä satamasta, väki ryntäsi ylös etukannelle ja merenkäynti vaati veronsa vartin kuluttua, jolloin ensimmäiset alkoivat kakoa ryynejä laidan yli tai tarjottuihin muovikasseihin. Matka kestää 3 – 4 tuntia ja jos alat voida pahoin, voit sitten todella pahoin koko loppumatkan ajan – ei merisairaille!

Risteily oli sumuinen & sateinen ja näimme yhden ainoan ryhävalaan jostain sadan metrin päästä. Risteilyssä on valastakuu eli, jos et näe valasta risteilyllä, pääset seuraavalle risteilylle ilmaiseksi – yksi vilahdus valaasta ei ollut tarpeeksi eli meidät toivotettiin tervetulleeksi seuraavan aamun risteilylle. Yöllä kun palasimme märkinä teltalle, alkoi matkakumppani näyttää jo sen verran epätoivoiselta, että aloin suunnitella vaimolle lentolipun ostoa kotiin päin...

Aamulla ilma olikin hiukka parempi ja risteilyllä näimme kolme ryhävalasta lähietäisyydeltä.

Uusitun valaskatsomisreissun jälkeen lähdimme taas sateessa ajelemaan kohti manner-Norjaa ja näkyvyyden ollessa noin korttelin verran matka oli yhtä tuskaa. Umpikypärä päässä en HD:n satulaan istu ja sitä rataa – sokkona liikenteessä muutama sata kilometriä Ajoinnostus lopahti todella, kun ei tahtonut erottaa edessään olevaa tietä. Joku hiihtokeskuksen mökki Gratangenissa sai ottaa meidät huomaansa 300:lla kruunulla. Respassa tarjottiin sentään kylmettyneelle ja kastuneelle motoristille kuumaa kahvia, että heräsi kroppa edes jonkinasteiseen eloon.

Kuivateltuamme



yön yli vaatteita jatkoimme vasta puolilta päivin kevyessä sateessa matkaa kohti Skibotnia. Sade ja kylmyys oli lyönyt sen verran matkaväsymystä tai järkeä päähän, että käännyimme suoraan Skibotnista kohti Kilpisjärveä ja kuinka ollakaan heti Suomen rajaa lähestyttäessä sade lakkasi ja aurinko alkoi lämmittää. Tankkasimme pyörän ja matkustajat Saanan kupeessa ja ajelimme Kaare-suvantoon yöksi, jossa mökkeily jokivarressa maksoi satasten.

Puoliltapäivän starttasimme kohti etelää ja Pelloa, jossa tarkoitus oli käydä morjestamassa pohjoiseen muuttanutta tuttavapariskuntaa. Maisemat eivät olisi voineet enää Norjan jylhien vuorien ja tunturipurojen jälkeen vähempää kiinnostaa, joten ajelu oli lähinnä kaasua-aike- ja anna-mennä-tyylistä. Ainoa hätkähdys sattui ennen Kolaria – tarkoitin siis paikkaa, en tapahtumaa, kun poro jolkotteli keskellä tietä vastaan ja säikähti HD:n ääntä sen verran rajusti, että hyppeli vastaantulevien autojen päälle.

Pellossa asetettiin taloksi ystävien huomaan ja grillailtiin kunnon lihanökäreitä syötäväksi. Palan painikkeeksi oli pullo paikallista viintä ja saunan jälkeen sateinen Norja tuntui jotenkin niin kaukaiselta. Suositelimme kyllä Lofootteja matkakohteeksi, mutta autolla kiitos! Aamulla käytiin vielä testaamassa kalaonnea, mutta saalis jäi enemmän kokemuseräiseksi.

Pellostä jatkettiin illan suussa kauniin auringonpaseiteen saatelemana kohti Pohjanmaata, jossa jo Oulun jälkeen alkoi taas kerran sataa kaatamalla. Aurinkolasit silmillä, pimeässä keskellä kaatosadetta suunnistin eteenpäin varmaan saman voiman avulla

kuin Luke eräässä elokuvassa. Pakko oli pysähtyä laittamaan lasit poveen ja yrittää löytää tie sukulasten talolle – totta Mooses löysihän kaksi läpimärkää matkaajaa vihdoinkin tien lieden lämpimään.

Aamulla olikin enää jäljellä viimeinen etappi kohti Jyväskylää. Lämpimässä aurinگون paisteessa saatiin nuo muutama sata kilometriä taittaa. Kotipihaan tultua kilometrejä oli kertynyt hiukka yli 3400 – ei mikään hiukea määrä, mutta lämpötilat ja muut sääolosuhteet huomioon ottaen riittivät tälle reissulle hyvin!

Lofootit tuli nähtyä – mahtavat maisemat, mutkaiset tiet ja valaat, negapuolella ne sateet, sumu ja kylmyys. 97-Super Glide toimi taas kerran moitteettomasti koko reissun (hiukka yli 35 tonnia mittarissa pitääkin toimia), menovettä kului noin 160 litraa, mikä tekee alle 5 litraa satasta kohden – hyvä luku kaksi päällä ajetuksi. Seuraavaa pidempää matkaa varten kehitän, kyllä jonkun roiskeläpän etulokasuojan jatkeeksi, ettei tarvitse tien kuraa sylissä kantaa. Jälkikäteen ajatellen matka olisi pitänyt ajoittaa viikkoa kahta aikaisemmaksi – ilmat olisivat olleet aurinkoisemmat, mutta ainahan sitä jälkikäteen on helppo säästä kertoilla.

Suosittelen Lofootteja matkakohteeksi Pohjois-Norjaan suuntaaville karaistuneille motoristeille – customilla ajettaessa voi sää tehdä matkasta todella kurjan eli katetumpi matkaversio lisää matkustusmukavuutta huimasti. Ja jos sadetta pelkää tosissaan, niin ainahan voi siirtyä autoilijaksi...

**Jukka Kaistinen**

*"Metsän poika tahdon olla sankar jylhän kuusiston..."*

## XXII POHJOSEN PYSTYMETTÄ

17-19. SYYSKUUTA 2004

Mukavaa mutta kiireetöntä oloa raikkaassa syysäässä,  
joskus on ollut ruskaakin pakkasessa.  
Hintaan sisältyy kosteat polttopuut ja jutut.

Kartta / ajo-ohje Neste Reissumiehestä  
Rovaniemeltä

Tiedustelut:  
Mikko 0400-188 429  
Veikko 0400-394 162



Vuoden 1983 lipunnostosta.

## KOILLIS.

Perjantai 9. syyskuuta 1983

### Pohjoisen "pystymettä" onnistunut motoristien tapaaminen

Viisitoista karskia motoristia kokoontui Vuostimojärvelle Pohjois-Suomen ensimmäiseen "pystymettä"-tapahtumaansa syyskuun ensimmäisenä viikonloppuna.

"Pystymettä"-kokoontuminen oli kansallisen Moottoripyöräkerho 69 ry:n järjestämä tapahtuma jäsenilleen. Sana "pystymettä" viittaa siihen, että tarjolla ei ole kuin metsää ja polttopuut ja nekin kosteita. Minkäänlaisia palveluja ei ole, mutta ei sen puoleen osallistumismaksukaan, vain viitseliäisyys lähteä ja kokea. Jotain erillaista tarvitaan.

"Pystymettä"-idea lähti aikanaan siitä, että yritettiin saavuttaa sitä alkuperäistä henkeä, joka moottoripyöräilyn alkuvuosina kokoontumisissa vallitsi. Haluttiin tarjota vaihtoehtoa ns. täyden palvelun kokoontumiselle, jotka usein ovat kalliita mutta hengetömiä. Etelä-Suomessa "pysty-

mettä" onkin ollut jo kolmesti ja aina myöhään syksyllä. Osanottajamäärä on kasvanut tasaisesti, mikä osoittaa tällaisen tapahtuman suosion ja tarpeellisuuden, huolimatta pakkasista ja jopa lumisateista.

Koska pohjolasta on pitkä matka etelän metsiin, päättivät MP 69:n pohjoiset jäsenet järjestää oman tapahtumansa, ja sopivaksi paikaksi valittiin Vuostimojärvi. Asfalttiin tottunut sai kokea erillaisakin tietä. Ensin piti ajaa Vuostimosta n. 8,5 km soratietä, sitten kappaleen matkaa kuoppaista kärrytietä ja lopuksi kapeaa metsäpolkua jolloin vasta oltiin tapahtumapaikalla syvällä Koillis-Lappilaisessa metsässä.

Lauantai-aamuna rupesi sitten kuulumaan mahtavaa murinaa suurien matkapyörrien taitteilla kapeaa polkua suurimpia kiviä väistellen kohti kokoontumispaikkaa. Tosin pahimmin metsittyneet olivat jo saapuneet perjantai-iltana ja pystyttäneet erään jäsenen omistaman komean joukkueletan kaminoinen metsän siimekseen.

Epätavallisen lämpimistä säästä saivatkin nauttia kaikki viisitoista Oulusta, Torniota, Kemistä, Tervolasta, Rovaniemeltä ja Kemijärveltä saapuneet reipasta motoristia. Pisimmän matkan oli ajanut MP 69:n kerhoisäntä joka saapui Orivedeltä saakka.

Yhteisen suuren nuotion ympärillä olikin sitten illalla rattoisaa rupatella seikkailuista joita jokaiselle oli kertynyt melkoisesti, olivathan kaikki kokeneita maailmaa kiertäneitä motoristeja. Makkarapaiston ja hienon yhteishengen vallitessa venyi juttutuokio pitkälle yöhön.

Kaikki osallistujat mahtuivat väljästi joukkuelettaan yöksi. Kaminassa ei tarvittu tulta yön yli, koska jo yhden pesällisen poltto muutti telan lähes saunaksi.

Sunnuntai-aamuun herättiinkin sitten vienon sateen ropistessa kangaskattoon. Ruokailun jälkeen suoritettiin tutustumiskäynti Pyhänturille ja iltapäivällä suuntasivat raskaat matkapyörät keulansa kotia kohti.

Ensimmäinen epävirallinen pohjoisen "pystymettä" onnistui kaimpuolin erinomaisesti. Osallistujia oli arvioitu määrää, koska tapahtumasta oli ilmoitettu lähes huhupuheella. Osanotto täälaiseen kokoontumiseen toisaalta vaatii hieman enemmän erämieshenkeä kuin osallistuminen normaaliin palveluksilla ja ohjelmalla varustettuun kokoontumisajoon. Tavallinen korttelikiertäjä ei "pystymetään" vaivaudu.

JP



"Pystymettä"-kokoontumisessa Vuostimojärvellä palauteltiin miehin alkuaikojen moottoripyörätapaamisten tunnelmia.

Lehtiartikkeli Koillis-Lappi lehdessä 9.9.1983, toimittanut Jaakko Pöykkiö.

# KUTSU ILTA-AJELULLE 23.8.2004



Seija ja Heikki Uotila kutsuu 69:n motoristit  
ilta-ajelulle maanantaina 23.8 Pukkilaan.  
Tarjoamme kahvit ja pientä purtavaa.  
Paikka on sama kuin viime vuonna, Porvoontie 195.

AJO-OHJE: Helsingin suunnasta Lahden moottoritietä  
Mäntsälä E-liittymä tielle nro 55 itään.  
Pukkilan risteys tielle nro 162 noin 13 km,  
Askolan risteyksessä opaste tielle nro 1635 (Porvoontie)  
noin 2 km, mökkiä vastapäätä iso lato.  
Porvoo-Monninkylä suunnasta tietä 1635  
Hiidenkirnujen ohi, Askola-Pukkila rajalta noin 2 km  
opaste suoralla ennen mökkiä.

**TERVETULOA !**

Seija ja Heikki  
040-865 4503



Pohjoismaiden suurin  
**FREESTYLE MOTOCROSS  
TAPAHTUMA**  
No Fear FMX Challenge  
Teivon raviradalla 31.7.2004.

**MOTO  
KEIDAS**

Väliajalla räjähtäviä stunt näytöksiä yms.

Lisätietoja netistä: [www.fmx.fi](http://www.fmx.fi)

Liput ennakoon Lippupalvelusta



## 69 SHOP HINNASTO

POOLOPAITA .....	23,55 €
COLLEGE .....	20,00 €
T-PAITA .....	12,00 €
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 €
PYÖRÄMERKKI .....	18,50 €
PERUSLAATAT .....	8,40 €
KONTIOSTARA -MERKKI .....	13,00 €
VUOSILAATAT .....	2,50 €
AVAINNAUHA .....	5,90 €
RINTANEULA .....	5,90 €
SOLMIONEULA .....	9,25 €
EUROLASKIN .....	6,70 €
SUOMEN KARTTA .....	10,10 €
MOOTTORIPYÖRÄT	
CLASSIC .....	28,60 €
ROADRACE .....	21,85 €
SUPERBIKE .....	21,85 €
CUSTOM .....	16,00 €
MOTOCROSS .....	16,00 €
YLEISVOITELUSPRAY .....	5,90 €
SILIKONSPRAY .....	5,90 €

**Soita ja tilaa!**

69 SHOP, Asko Vesinen

Kivalterintie 22 A 12, 00640 HELSINKI  
p. työ 09 752 712, matkap. 041-469 8269

email: [shop@mp69.fi](mailto:shop@mp69.fi)