



Mottoripyöräkerho 69 ry
PL 769 33101 Tampere



Lähetä osoitteenmuutoksesi kerhon kotisivujen kautta
<http://www.mp69.fi/jaseneksi.html> tai postin osoittemuutuskortilla osoitteeseen:

Rami Kotilainen
Nevastie 12
36110 RUUTANA



Tällä kertaa talvi lähti näyttämään vanhojen hyvien aikojen mallia.
Tammikuun pakkaslukemissa kesätorin ranta Hallissa odotteli herätystä.
Oikeastaan piristävää myös motoristin näkökulmasta. Valok. Oiva Lepola.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY Nro 1 • HELMIKUU 2009

MOTORISTI



MP 69
40 vuotta



TAPAHTUMAKALENTERI:

2.-3.5.2009	Motoristi Survival I ajokoulutus	Mänttä, ilmoittautuminen www.mp69.fi/koulutus
23.-24.5.2009	Motoristi Survival II ajokoulutus	Mänttä, ilmoittautuminen www.mp69.fi/koulutus
24.5.2009 klo 9.30	Motoristin Kirkkopyhä Askolan kirkko	Käynti Aimo Turusen haudalla, ajoparaati, www.mp69.fi , Motoristi lehti, oiva.lepola@mp69.fi
12.-14.6.2009	Akkaralli Pirkanmaalla	Tiedustelut Siku: 050 412 1465 Ann: annsundholm@gmail.com
27.-28.6.2009	Rata-ajokoulu nuorille Ahveniston rata, Hämeenlinna	Lisätietoa www.mp69.fi , Motoristi lehti, nuorisovastaava tommi.lumiaho@mp69.fi .
27.6.2009	Rata-ajovuoro, vanhemmat jäsenet, Ahveniston rata	Lisätiedot www.mp69.fi
3.-5.7.2009	Kontioralli, kontrolli Ranualla	Motoristi lehti, www.mp69.fi / Kontioralli, sisämajoitukset myyty, päiväkävijätkin vain kontrollin kautta
28.-30.8.2009	Eestin Etappi, Saarenmaa	Ilmoittautuminen alkaa 2.5.
18.-20.9.2009	Pohjoisen Pystymettä	
26.9.2009	MP 69 vuosikokous ja 40-v. juhla	
23.-25.10.2009	Etelän Pystymettä, Hämeenlinna	Yhteyshenkilö, puh. 050 363 3977 henri.hilander@gmail.com

Motoristi

Nro I helmikuu 2009. 39. vuosikerta. Moottoripyöräkerho 69 ry.
Ilmestyy helmi-, touko-, elo- ja marraskuussa.
Painopaikka: Esa Print, Tampere 2009. Taitto: Tmi Lehtiapu/Marja Rissanen
Ilmoitushinnat: koko sivu 168 €, 1/2 sivua 92 €
Kannen kuvat: Antti Parkko, Arja Siukonen. Etelän Pystymettän väkeä.
Arja Siukonen ja poliisi Filip Ahonius arpomassa messuosastolla voittajaa Jorma Ojalehtoa.

HALLITUS

Puheenjohtaja:

Arja Siukonen
Siivikkalankatu 11
33400 TAMPERE
Puh: 0400 963 434
Email: arja.siukonen@mp69.fi

Kassanhoitaja:

Camilla Winter
Laaksolahdentie 9 c 7
02730 Espoo
Puh: 041 547 1414 (matka)
Email: camilla.winter@mp69.fi

Koulutusvastaava:

Markku Ahlsten
Koelentäjänkatu 19
33900 TAMPERE
Puh: 050 67 155 (matka)
Email: markku.ahlster@mp69.fi

Kerhoisäntä:

Pekka Lankinen
Kasarminkatu 24 B 23
13100 Hämeenlinna
Puh: 040 584 0933
Email: pekka.lankinen@mp69.fi

Varapuheenjohtaja, jäseneduista vastaava:

Osmo Winter
Laaksolahdentie 9 c 7
02730 Espoo
Puh: 050 372 5537
Email: osmo.winter@mp69.fi

Sihteeri:

Marja Kuosmanen
Kuusimäenkatu 21 A
33560 TAMPERE
Puh: 050 406 4046 (matka)
Email: marja.kuosmanen@mp69.fi

Kerhotavaravastaava:

Hannu Sarén
Pähkinämäentie 6
37120 NOKIA
Puh: 040 708 9638
Email: hannu.saren@mp69.fi

WWW-vastaava:

Risto Vainio
Runeberginkatu 4 A 4
33710 TAMPERE
Puh: 050 487 6826 (matka)
Email: risto.vainio@mp69.fi

Päätoimittaja:

Oiva Lepola
Niilontie 1 B 8
35600 Halli
Puh: 050 528 9239
Email: oiva.lepola@mp69.fi

Nuorisovastaava:

Tommi Lumiaho
Pajupuronkatu 16
33820 TAMPERE
Puh: 050 409 3450
Email: tommi.lumiaho@mp69.fi

Jäsenvastaava:

Rami Kotilainen
Nevastie 12
36110 Ruutana
Puh: 044 726 7374
Email: rami.kotilainen@mp69.fi

Kerhon kokoontumisajoista ja tapahtumista tiedustelut kerhoisäntä Pekka Lankinen pekka.lankinen@mp69.fi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

Osoite: PL 769, 33101 TAMPERE

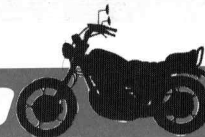
Jäsenmaksutili:

Nordea Tampere-Hervanta 224318-12479

<http://www.mp69.fi>

mp69@mp69.fi





Muutos ON pysyvää

Innokkaana rivijäsenenä syksyllä 1989 sain pestin kerhoisännäksi. Silloin juhliittiin kerhomme 20-vuotista taivalta hotelli Korpilammella. Perustajajäsenet, vanhat pierut, olivat silloin jo kokeneet suuren muutoksen harrastuksessamme. Kerhon perustamisen aikaan moottoripyörä oli halveksittu kulkuneuvo niille, joilla ei ollut varaa autoon. Ensimmäisen 20 vuoden aikana se oli muuttunut hyväksyttäväksi harrastusvälineeksi - 50 000 rekisteröityä moottoripyörää todisti sitä. Liikenteessäkin aloimme tuntea itsemme tasavertaisiksi autoilijoiden kanssa.

Muutos jatkui: rekisteröityjen pyörien määrä jatkoi kasvuaan, samoin kerhomme jäsenmäärä. Maaginen 2000 jäsenen rajapyykki ohitettiin suuren laman kolkutellessa ovella. Lama pysäytti moottoripyöräkaupan, mutta 90-luvun nousukausi sai sen taas ennennäkemättömään nousukiitoon. Ulkomaan tuonnilla paikattiin kotimaisten käytettyjen pulaa ja uusiakin rekisteröitiin ennätysmääriä. Kauppiaila oli selkeästi

kasvavat markkinasegmentit: naiset ja keski-ikäiset. Hetkessä pyöräkanta kolminkertaistui ja samalla harrastuksemme muuttui hyväksyttävästä salonkikel-poiseksi. Kuvaavaa muutokselle on ollut, että moottoripyörää halutaan käyttää vetonaulana mainoksissa; ennen sitä ei olisi uskallettu tehdä maineen menettämisen pelossa.

Muutoksen huomasi myös kotipitäjässäni: kun 90-luvulla olin ainoa, joka viitsi aikuisena ajaa moottoripyörällä, niin 2000-luvulla useat ikätoverini toteuttivat nuoruuden unelmansa ja hankkivat rautaratsun tallin perälle.

Tämän uuden kasvun myötä maantiellä tuli vastaan kaksipyöräisen kuljettajia, jotka eivät moikanneet - jopa ilman ajohanskoja. Eikä kerhomme jäsenmäärä jatkanutkaan kasvuaan. Eikö meidän intohimoisten matkamotoristien määrä enää lisääntyneekään?

Nousujohteisessa halveksittu-hyväksytty-salonkikel-poinen -muutoksessa on myös sivuhaaroja. Motoristien älyttömyydet ja ylimielisyydet liikenteessä

ovat lisääntyneet ja samalla heikentäneet mainettamme. Niiden myötä vaaratonkin etupyörän ilmaan kohoaminen on kriminalisoitu. Ja muutaman ilman äänenvaimennusta ajavan vuoksi tulleet ajokiellot koskevat meitä kaikkia.

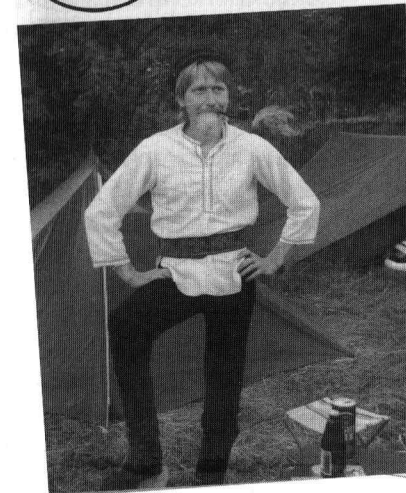
Jäsenyyteni kerhossa - ja pitkä Kontioputkeni - alkoi 1981 Pudasjärvellä. Silloin Kontio oli vielä alkuperäisen perinteen mukaan kutsuralli telttamajoituksella. Kehitystä alkuaikoihin oli osallistujille jaettava keittoruoka. Enää vaan vettä väkevämmät tarvitsi tuoda mukana. Vuosikymmenen loppuun mennessä sekin ongelma poistui kaljatelan myötä. 90-luku toi perinteeseen rokki-bändin sekä lisää ohjelmaa ja palveluja. Koko ajan mökkimajoituksen kysyntä ja tarjonta on kasvanut. Ainoa pysyvä asia on järjestelyistä valittaminen. Halukkait-

den järjestäjien määrä taas on vähentynyt, joten tämä vuosituhat on tuonut mukanaan ostopalvelu-Kontion yhtenä tulevaisuuden vaihtoehtona.

Tänä vuonna meillä on syytä juhlaan. Kerhomme on ollut jo 40 vuotta aktiivinen toimija matkamoottoripyöräilyn kehittämisessä - yhteistyössä muuttuvan yhteiskuntamme kanssa. Siksi haastan teidät jatkamaan tulevaisuutemme visiointia. Mihin suuntaan kerhomme ja harrastuksemme on menossa? Tuleva 10 vuotta tuo mukanaan enemmän muutoksia kuin mennyt 40, ja meidän tulee aktiivisesti pysyä muutosten ohjaajina eikä jäädä niiden uhreiksi.

Antti Kortesus

69 Motoristi
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 5, LOKAKUU 1993



69 Motoristi
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY
N:o 1 HELMIKUU 1990



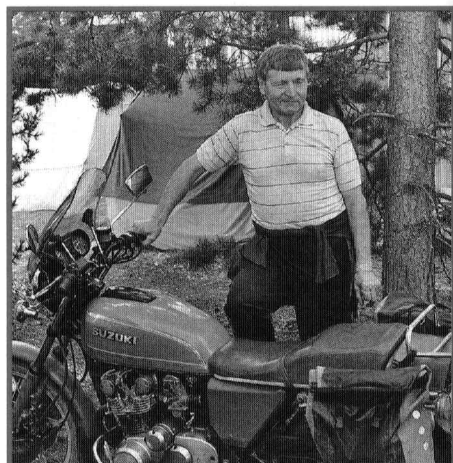
MP 69 40 vuotta

Kerhomme toimintaa on kestänyt 40 vuotta. Ajanjakso on vielä sen pituinen että lähtökohtia ja kerhon perustamiseen vaikuttaneita tunnelmia on yleisesti tiedossa. Vuoden aikana juhlateema on koko ajan mukana. Tavoitteena on luoda näkökulmaa sekä menneisiin että tuleviin vuosiin. Moottoripyöräily on kokenut suuria mullistuksia. Koko harrastus on käynyt aallonpohjalla, kutakuinkin nollapisteessä asti kun pyörää ei ole katsottu hyväksyttäväksi liikennevälineeksi.

Aina on kuitenkin uskottu että tilaa riittää myös moottoripyörille. On paikallaan nostaa hattua kerhon perustajille. Heidän mielikuvansa aatteellisesta yhteisöstä on nostanut kerhomme merkittäväksi vaikuttajaksi. Tätä työtä haluamme jatkaa ja siihen kerhomme hallitus on valmis. Kaikkien jäsenten yhteinen panos on tarpeen. Silloin pystymme vastaamaan tuleviinkin haasteisiin.

Kaksoisjuhlien viettoon

Vuosi lähti liikkeelle tavalliseen tapaan MP-messuilla. Saimme viettää siellä kaksoisjuhlia kun messutkin täyttivät 40 vuotta. Osastomme oli edellisiä vuosia laajempi. Moni pysähtyi videotaulun ääreen. Tuotekauppaa käytiin. Mukava uutuus oli aidonnäköinen nuotiopiiri joka houkutteli kahvitauon pitoon. Koulutusasioista kerrottiin ja kevään



Toukokuun
Motoristin
aineistopäivä **15.4.**

Survival -kursseille saatiin 37 varausta. Jäsenpiiriin saimme 32 uutta jäsentä. Messuosasto on tärkeä tapaamispaikka, kun toimitaan koko maan alueella.

Kontiorallin kontrollipaikka Ranualla oli yleisen mielenkiinnon kohteena. Uutena painopisteenä kerhomme panostaa nuorisotyöhön. Näissä merkeissä nuorisovastaava Tommi Lumiaho pyrkii kehittämään Max-22 tapahtumaan nuoria motoristeja kiinnostavaa sisältöä. Viikonlopun tapahtumaa nuoret viettävät Ahveniston moottoriradalla kouluttajien hoivissa.

Ajokautta aloitetaan Motoristin Kirkkopyhän merkeissä Askolan kirkossa. Juhlallisuutta tilaisuuteen tuo muistokäynti kerhon perustajajäsenen Aimo Turusen haudalla. Hän oli keskeinen vaikuttaja alkuvuosien toiminnassa. Kirkossa olemme

mukana messun aputehtävissä. Ajoparaati siirtyy seurakunnan kesäkotiin Tuomirantaan päivätilaisuuteen. Kirkkoherra Päivi Erkkilä toivottaa meidät tervetulleeksi. Hän harrastaa moottoripyöräilyä ja voimme näin odottaa antoisaa juhlahetkeä Askolan kirkossa.

Kesän Kontiorallissa olemme juhlatuulella ja uskomme että tarjolla on viihtyisä tapahtuma. Akkarallin väki kokoontuu Pirkanmaalla. Elokuussa suuntaamme jälleen Eestin Etappiin, kohteena Saarenmaa. Syksyllä kokoonnutaan vuosikokoukseen, jonka yhteydessä vietetään kerhomme 40-v. juhlaa. Yksityiskohtia on vielä avoina mutta tavoitteena on kerätä kerholaiset iloisissa merkeissä muistelemaan menneitä mutta samalla antamaan potkua tuleville vuosille.

Aaltoliikkeestä tasapainoiseen työhön

Kulunut 40 vuotta sinänsä ei ole erityisen pitkä. Mutta kun aiheena on tieliikenne, ajoneuvokannan määrä tai tieverkon rakentaminen, niin muutokset ovat olleet maailmaa mullistavia. Kerhomme on joutunut tänä aikana ottamaan vakaviin haasteisiin kantaa. Moottoripyöräily on ollut sananmukaisesti törmäyskurssilla kun on käyty keskustelua tieliikenteestä.

Kerhon perustajat kuitenkin uskoivat asiaansa. Heidän ansiostaan voimme nyt tasapainoisesti arvioida ja kehittää yhteistä harrastustamme. Näitä ajatuksia käydään läpi toisaalla historiajutussa. Meillä on laaja tehtävä edessämme, jotta voimme jättää tuleville polville ajatuksia saavutetuista menestystekijöistä ja jatkaa toimintamme kehittämistä.

Yleinen ilmapiiri oli aikoinaan täysin kielteistä moottoripyöräilyä kohtaan. Kun todelliset syyt jäivät pimentoon niin har-

rastus oli silmätikkuna, niin suuren yleisön kuin lainsäätäjienkin näkökulmasta. Toisaalta tilanne oli silloin päässyt riistäytymään käsistä. Vahinkotilastot kertoivat siitä karua kieltä. Jäljelle jäivät vain negatiiviset ilmiöt ja niitä kuulutettiin isoon ääneen.

Nykyiset säännökset moottoripyöräilystä kiinnittävät huomiota moniin asioihin. Esimerkiksi melusäännökset rajoittavat pyörien äänen vähemmän häiritseväksi. Aikoinaan ”pärinäpoikien” tunteet ja asenteet eivät oikeasti olleet sopusoinnussa maltillisen ajokäyttäytymisen kanssa. Liiallinen melu on perin kielteinen asia, josta koko harrastusta leimataan. Joillekin melu on valitettavasti edelleen merkitsevinään jotain imagon kohottamista.

Hyvä liikennekulttuuri on kaikkien etu. Motoristit ovat oman onnensa seppiä. Jos käyttäydymme liikenteessä sopuisasti ja otamme muut tiellä liikkujat huomioon niin vastakaikukin on myönteistä. Motoristeille myönteinen ilmapiiri on aikoinaan suurella vaivalla hankittu ja meidän kaikkien tehtävänä on pitää siitä kiinni. Työtä siis riittää. Kerhomme toiminnallinen pohja on kunnossa ja meillä on energiaa, resursseja ja suunnitelmia säilyttää moottoripyöräily iloisena ja kannustavana harrastuksena tulevinakin vuosina. Pyörien määrä on ylittänyt 200 000 rajan. Tästä syystä motoristit ovat näkyvästi liikenteessä mukana. Sopuisat asenteet ja huomaavainen liikennekulttuuri mukaan matkalle niin harrastuksemme noteerataan.

Juhlavuoden merkeissä toivotan kaikille antoisaa ajovuotta. Kerätään talteen mukavia tunnelmia ja pidetään kerhomme lippua korkealla.

Terveisin

Oiva



Nuorten palsta

Moro!

Nimeni on Tommi Lumiaho ja olen MP69:n uusin hallituksen jäsen, nuorisovastaava ja koulutusvahvistus. Aion tehtävissäni keskittyä kouluttamisen lisäksi jo kerhokyselyssä esille tulleeseen asiaan, kerhon "pappautumiseen". Aion pyrkiä saamaan riveihimme lisää nuoria jäseniä, ja laajentaa moottoripyöräosamista ja siihen liittyvää kiinnostusta ja

harrastuneisuutta tulevaisuuden toivomme pariin.

Uusimpana haasteenani on saada nuorten ajotapahtuma, MAX-22 ottamaan tuulta siipiensä alle, ja näin lisätä kerhomme näkyvyyttä ja edustusta uusissa ikäpolvissa. Tuosta tapahtumasta on lisää tietoa tässä lehdessä. MP-messuilla asiasta kerrottiin. Tarjolla on mielenkiintoinen rataviikonloppu 27.-28.6. Ahveniston moottoriradalla Hämeenlinnassa. Hintaan 65 € sisältyy ratamaksu, koulutus, ruokailu, majoitus ja vuoden ilmainen jäsenyys MP69:ssä, lisäksi mukava illanvietto porukan kesken.

En toki aio unohtaa kerhomme pitkäaikaisempia jäseniä, joten vanhemmatkin pääsevät Max-22 viikonlopun aikana Ahveniston moottoriradalle, Hämeenlinnaan. Tämä ratakäynti sisältää 27.6. ajovuoron kouluttajien johdolla.

Toivotan kaikille hyvää kevättä ja antoisaa kesän odotusta!

Tommi



MAX22

on MP69:n uusin tapahtuma, jonka tarkoitus on laajentaa kerhon jäsenkantaa ja moottoripyöräosaamista nuorempien motoristien pariin. MAX22 toteutettiin ensimmäistä kertaa viime vuonna ja sai erittäin positiivista palautetta osanottajilta. Nyt 40 vuotta täyttävä MP69 on päättänyt ottaa nuorten motoristien innostamisen ja kouluttamisen pitkäaikaiseksi tavoitteeksi.

Tapahtuma on suunnattu 16-22 -vuotiaille, jotka ovat kiinnostuneita rata-ajosta ja pyörän käsittelyn harjoittelemisesta hallituissa oloissa. Tapahtumassa on mukana useita osaavia kouluttajia, jotka pyrkivät vastaamaan kaikenlaisiin kysymyksiin ja antamaan oppilaille tietoja ja taitoja, jotka saattavat helpottaa selviämistä liikenteessä.

Tapahtuman osallistumismaksu on 65 €/osallistuja.

Ilmoittautuminen ennakoon 13.6. mennessä. Hintaan sisältyy ratamaksu, koulutus, ruokailu, majoitus lähialueella, sauna ja vuoden ilmainen jäsenyys MP69:ssä. Kunnan ajovarusteet pakolliset. Ajo omalla vastuulla, selvitä vakuutusturvasi. MAX22 järjestetään 27.-28.6.2009 Ahveniston maineikkaalla moottoriradalla Hämeenlinnassa.

Lisätietoa

nettisivuiltamme
www.mp69.fi tai
nuorisovastaavalta
tommi.lumiaho@mp69.fi

Tommi Lumiaho



Kuva: Motoristi 3, 1991

MP 69 ja MP-messut yhtä tahtia 40 vuotta

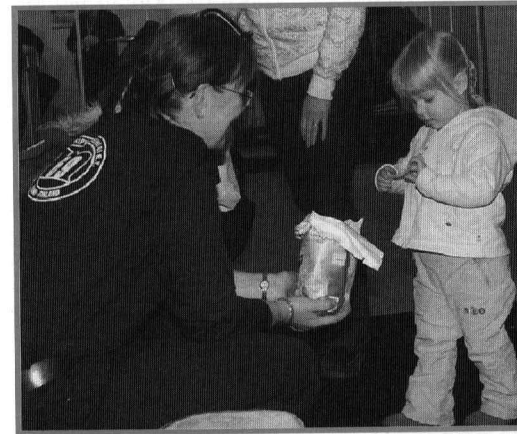


Yamaha R1 koteloitu kaunotar.

Helsingin Messukeskuksen MP-messut ovat saaneet vuosi vuodelta yhä vankemman jalansijan kaksipyöräisten maailmassa. Oma kerhomme MP 69 viettää juhla-vuotta yhdessä messujen kanssa. Messuosasto oli entistä laajempi. Nuorisotyön veturina aloitti Tommi Lumiaho ja tärkeä aihepiiri olikin osastolla näkyvästi esillä. Nuorille suunnattu Max-22 tapahtuma järjestetään Ahveniston moottoriradalla Hämeenlinnassa 27.-28.6.

Messuilla hallituksen väki, kouluttajat ja muut avustajat urakoivat neljän päivän ajan esittelytehtävissä. Avuksi oli saatu messu-tytöt Veera, Heidi ja Marjaana. Työtä riitti osaston kasaamisessa ja taas purkamisessa. Messuja on pidetty tärkeänä työkohteena vuosittain. Koko maan kattavalla kerholla on pulmia saada kontaktia jäseniinsä. Näyttelyssä on voitu tavata kerholaisia ja jutella ajankohtaisista asioista.

Näyttelyssä oli mahdollista liittyä kerhon jäseneksi, varata majoituksia ja paikkoja kevään ajokoulutuksiin. Kevään kaksi Motoristi Survival -viikonloppukurssia pidetään Mäntässä 2.-3.5. ja 23.-24.5. Ilmoittautuminen nettisivulta kohdasta koulutus. Erikoisuutena oli nuotioympyräksi sovitet-



Pieni messuvieras sai Camillalta keksin nuotiopiirissä. Valok. Pekka Lankinen.



Sihteeri Marja ja messutyttö Heidi esittelijöinä.

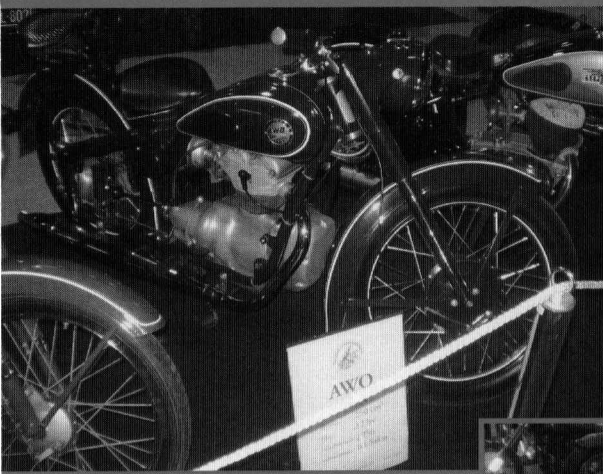
MP-messut

tu puupölkyn varustettu piiri. Kahvimukillisen ajaksi väkeä pysähtyi tarinoimaan. Äkkiseltään nuotio näytti aidolta niin että sormenpäiden lämmittelyä ehti monikin kokeilemaan. Tapahtumissa nuotio on niitä parhaita kokoontumispaikkoja. Aina riittää tilaa yhdelle lämmittelijälle.

Rekisteröinnissä laskua

Huonot talousnäkymät pudottivat viime vuonna moottoripyörien rekisteröintiä runsaat 11 % vuoden 2007 luvuista. Mopojen rekisteröintimäärä laski 8 %. Pyörämarkkinat eivät silti ole huolissaan. Pyöräkanta oli vuoden vaihteessa 203 698 kpl. Määrä on meidän oloissamme suuri ja pyörämarkkinoilla lasketaan että oheispalvelut, huollot, renkaat, varaosat pitävät markkinat käynnissä vaikka myyntiluvut laskivat. Viime ajokauden huonoa keliä pidetään osasyynä mutta lamakauden ainekset ovat nähtävissä samoin kuin autopuolellakin.

Pohjoismaiden suurimmassa näyttelyssä oli esillä noin 600 moottoripyörää, mopoa, skootteria ja maastoajoneuvoa. Viime vuonna kävijämäärä oli yli 75 000 henkilöä. Tuomäärä ilmeisesti ylitettiin. Merkkivuoden viettäjiä löytyi myös pyörien joukosta. Suomalaisittain tuttu "Tuutti" Honda CB 750 Four täytti



Veteraanipyörien klassikko AWO.

samaa tahtia kerhomme kanssa 40 vuotta. Tuutin täydeltä –teemaa riitti laajan osaston verran. 1970 –luvun Suomessa koettiin pyörämarkkinoiden suurimpia mullistuksia ja tiettyjen pyörien voittokulkua. Tuutin suosio perustui laajaan mallistoon. Nähtävillä oli museo K –malleja, F-malleja, automaatteja, Cafe Racereita, sivuvaunupyöriä, mallivariaatioita oikein tosissaan tuutin täydeltä.

Jawa -aikakausi sytytti suomalaiset

Jawa –pyörämerkki on nyt 80 –vuotias. Tehdas valmistaa niitä yhä edelleen. Mallit ovat nykyaikaisia mutta sen ”historia-Jawan” lähtökohdat eivät ole kadonneet. Veteraaniosastolla olikin Jawa –friikeillä kisanpäivät. Nostalgisia Jawa pyöriä tuotiin 1950-1960 luvulla Suomeen yli 100 000 kpl. Silloin maamme pyöräkanta oli Jawojen varassa. Muita itäpyöriä olivat itäsaksalainen Ifa, AWO ja MZ, unkarilaiset Csepel

ja Pannonia. Silloisesta Neuvostoliitosta tuotiin IC- ja K-125 pyöriä. Muita merkkejä, varsinkaan länsipyöriä oli useimmiten hyvin vaikeaa saada ja niiden hinta oli sen mukainen. Royal Enfield, Ariel ja Velocette –pyöriä oli Suomessa jonkin verran. Nelitahtinen oli tuohon aikaan ehdotonta aatelistuokkaa.

Viime vuosina skootteripyörät ovat nopeasti yleistyneet, varsinkin



Triumph THRV Xtron on ilo silmälle.

kin nuorison keskuudessa. Moposkootterit ovat jo ilmiö liikenteessä. Nekin ovat kuitenkin jo moottoriajoneuvoja ja kokeuttomille kuskeille on sattunut valitettavan paljon vahinkoja. Siksi mopokuskienvaativukset ovat tiukkenemassa kun vahinkotilastot ovat menneet huonoon suuntaan. Skootteripyöriä on myös isommassa luokassa, Aprilia, Honda, Gilera ja Suzuki valmistavat 650-850 kuutioisia skoottereita.

Näyttelyn katseenvangitsijoita ei tarvinnut kauaa etsiä. Isojen valmistajien osastoilla kiittelivät toinen toistaan komeam-

mat kaunottaret, ihailijajoukkojen ympäröimänä. Pyöräkipinän tai –kuumeen sai täällä varsin helposti. Varsinaiset tehomylyt ovat uskomattomia. MV Agusta F4 312 RR pyörää kyydittää kaikkein tehokkain 190 hevosvoiman kone. Kawan malleista löytyy VN 2000, jonka 2-sylinterinen kone on 2053 ksm. tilavuudeltaan. Suurin koneen tilavuus löytyy Triumphin Rocket 3 mallista, 2294 ksm.

Jos nämäkään eivät sytytä tarpeeksi, rakennettujen pyörien osastolla Tsubame on saanut vauhdittajaksi 1216 –kuutioisen koneen, josta on turboahtimen avulla puristettu tehoa lähes 300 hevosvoimaa. Sen suunnittelija on suomalainen Pasi Paananen. Näillä pyörillä ei ole koko- tai muita rajoituksia. Niitä ei tosin nähdä yleisessä liikenteessä. Suunnittelijalla on ollut vientiä kun hän on suunnitellut Itävallassa uusia KTM –pyöriä.

Ilmiö nimeltä Tommi Ahvala

Näytöshallissa täytyi katsoa silmät pyöreinä kun ajotaituri Tommi Ahvala väänsi pyö-

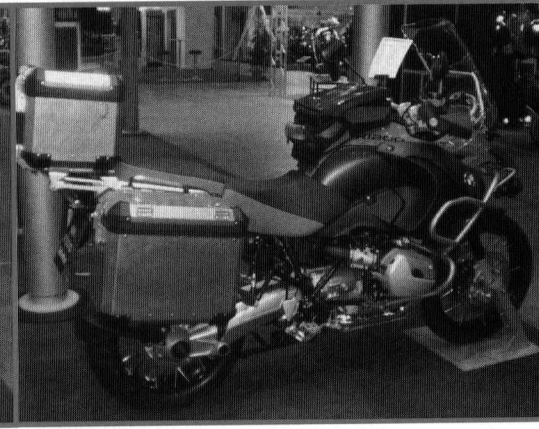
ränsä aivan mielikuvituksellisiin liikkeisiin. Tuntui että pyöräkin osasi ajatella samaa tahtia ajajan kanssa. Kaveri on voittanut trialin maailmanmestaruuden 1992, hallinnut halli-trialia ja Italian mestaruuksia, pokannut viimeksi Pohjois-Amerikan mestaruuden 1999. Kun vielä lupsakka tyylitaju on mukana, liikkeet ovat taitoajon aatelistuokkaa ja moottoripyöräilyn takuuarmaa ykkösviihdettä.

Toinen tärppi oli surmanajopallo. Siellä suomalaiskaksikko Mikko Leivo ja maailman ainoa naiskusi lajissaan Heidi Sarpola ajelivat pallossa mitenpäin kulloinkin sattui. Takavuosilta muistetaan yhä kun Onni Suuronen kiersi maita ja mantuja surmanajopallonsa kanssa.

Takuuyleisön keräsi rakenteluhallissa ympärilleen Amerikan Chopper televisiosarjasta tuttu rakentajaguru Paul Teutul. Hänen pajastaan lähtee toinen toistaan kauniimpien pyörien taideteoksia. Pikku rahalla niitä ei saa mutta yksittäiskappaleet ovat ostajalleen ainutlaatuisia. Toista samanlaista ei tule vastaan. Kaveri rakentaa erilaisia juhlamalleja. Työn alla on Alaskan osavaltion 50 –v. juhlapyörä. Jos haluaa to-



Honda CBR 1300 menevän tehopyörän näköinen.



BMW R 1200 GS, 2 syl. 6 vaihdetta, 105 hv.

della erikoisen luomuksen niin ei muuta kuin Teutulín pajalle. Helsingin messuilla oli Suomen ensiesiintyminen.

Nuorille 16-25 vuotiaille motoristeille järjestetään vuosittain Young Rider kilpailu. Se on taitoajon ja liikenneturvallisuuden ympärille rakennettu tapahtuma. Tavoitteena on vaikuttaa nuorten kuskiin asenteisiin ja ajokäyttäytymiseen. Mukana on ollut vuosittain noin 800 nuorta kuskiä. Kisa alkoi MP-messuilla esikarsintakilpailussa. Tätä Yrou -kisa tukee opetusministeriö.

Kerhomme mukanaolo messuilla osoittaa että virtaa ja energiaa riittää mennä esittäytymään suurelle yleisölle. Moottoripyöräily on laji, jonka harrastajat rakastavat ajamisen mukanaan tuomia elämyksiä

ja haluavat ylläpitää hyvää liikennekulttuuria. Tien päällä ajaessa ollaan luonnon keskellä. Tunnelma ja ajonautinto vetävät motoristeja harrastuksen pariin. MP 69 tarjoaa kasvavalle harrastajajoukolle monipuolista toimintaa ja laadukasta koulutusta.

Messuarvonnassa voitti Jorma Ojalehto Joenkylästä. Arvonnassa suoritti poliisin edustaja, konstaapeli Filip Ahonius, avustajana puheenjohtaja Arja Siukonen. Voittaja arvottiin messuilla kerhon jäseneksi liittyneiden joukosta. Palkintona on vapaa osallistuminen kevään Motoristi Survival -ajokurssille. Kouluttajat ottavat yhteyttä voittajaan kurssille tuloa varten.

Teksti ja kuvat:

Oiva Lepola

Olohuonebaikkeri



Jos ei muuten ehdi näin talvella pyöräasioihin kantaa ottamaan niin olohuoneen seinälle ripustettu olohuonebaikkeri korvaa puutteen. Valok. Pekka Lankinen.

Sopivat päiväetapit ja oikein pakatut matkatavarat

TURVAAVAT motoristin matkanteon

Liian pitkät päiväetapit ja väärin pakatut matkatavarat ovat vaaraksi moottoripyöräilijöille. Ohjeita turvallisista pakkaustavoista ja päiväetappien pituudesta löytyy Autoliiton äskettäin julkaisemasta Autoiljen Euroopassa -kirjasta.

Autoliiton mukaan kokemattomat motoristit sortuvat helposti liian pitkiin päiväetappeihin, ja tämän vuoksi he muodostavat turvallisuusriskin: pitkällä matkoilla keskittyminen heikentyy ja sydän sekä verenkierto rasittuvat. Hyvissä keuhkosuhteissa ajotaukoja suositellaan pidettäväksi kahden tunnin välein. Helteellä, kovalla sateella ja kylmällä säällä tulisi ajoetappeja lyhentää, jotta kuljettajan keskittymiskyky säilyisi hyvänä. Matkatavaroiden pakkaamisessa tulee olla tarkkana, jotta moottoripyörän ajovakaus ei heikkene. Akselikuormituksesta 45 % tulisi kohdistua etupyörälle ja 55 % takapyörälle. Painavimmat tavarat pakataan tankkilaukkuun. Sivulaukuihin pakataan painavat tavarat alimmaiseksi lähelle pyörän painopistettä ja takalaukuihin tai tavaratelineelle tulee vain kevyitä tavaroita. Ohjaustangol-

le, etupyörän viereen tai etulokasuojalle ei saa laittaa mitään matkatavaroita. Ennen matkalle lähtöä kannattaa tehdä koeajo matkatavaroiden kanssa. Näin nähdään, miten moottoripyörä käyttäytyy kuormattuna eri ajotilanteissa. Tarvittaessa kuorma kannattaa sitoa kankaisilla tai nahkaisilla remmeillä.

Jokaisen tielläliikkujan tulisi tietää, miten toimia onnettomuustilanteessa. Esimerkiksi kypärän irrottaminen loukkautuneelta motoristilta on taito, joka pitäisi opetella esimerkiksi ensiapukurssilla. Myös ensiapulaukku kuuluu hyvin varustautuneen motoristin varusteisiin. Joissain maissa myös laki vaatii sen. Eurooppaan matkaavien motoristien matkustusmukavuutta parantaa eurooppalaisen moottoripyöräliiton UEM:n normit. UEM on vuodesta 2001 lähtien luokitellut Euroopan majoituspaikkoja ja myöntänyt niille liiton tunnuksia ja motoristit ovat erityisen tervetulleita kyseisiin paikkoihin. Yksityiskohtaiset tiedot UEM:n suosittelemista majoitusvaihtoehdoista löytyy internetistä osoitteesta:

www.uem-online.org/accomodations

HISTORIAN HAVINAA

MP 69 40 vuotta

Kerhomme perustamisesta on kulunut 40 vuotta. Ajatellessamme kulunutta ajanjaksoa, on hyvä tarkastella toimintamme laatua, jotta voisimme jättää tuleville polville ajatuksia toteutuneista asioista ja menestystekijöistä. Samalla pystymme jatkamaan toimintamme kehittämistä. Kerho syntyi spontaanin idean ympärille ajankohtana, jolloin moottoripyöräilyn harrastajat kokivat selkeän tarpeen tavata toisiaan. Tavoitteena oli yhdistää voimia, parantaa harrastusmahdollisuuksia ja kehittää moottoripyöräilyn ympärille vahva ja voimakkaasti aatteellinen yhteisö.

Kun kerho täytti 20 vuotta 1989, työryhmä kokosi juhlaulkaisun. Otsikkona on Matkamuiistoja Moottoripyöräkerho 69 ry:n kahden vuosikymmenen kilometreiltä 1969—1989. Työryhmään kuuluivat perustajajäsenet, Aimo Turunen, Mauno Tonttila, Seppo ja Sauli Rämö ja Esko Koskinen. Julkaisun toimitti Oriveden Siitamassa 8. päivänä heinäkuuta 1989 Eero Mikkola. Hän oli kokenut moottoripyöräilyn vaiheita 1950-luvun Jawa-kaudesta alkaen. Tässä kertomuksessa mukana olevat asiat on pääosin poimittu juhlaulkaisusta.

Kerhomme on jäsenistönsä määrän ja toiminnan osalta todistanut, että matkamoottoripyöräily on vapaa-ajan lisääntyessä ja elintason noustessa alkanut kiinnostaa jatkuvasti laajenevaa harrastajajoukkoa. Alusta lähtien nuorisotyö oli mu-

kana. Alle 18-vuotiaiden tapahtumilla on pitkä perinne. Ennakoivan ajon kursseilla kerholaisille opetettiin pyörän hallintaa. Siitä on kehittynyt nykyinen Motoristi Survival-koulutusohjelma. Motoristien kouluttajana kerhomme on ollut edelläkävijä, olemme panostaneet osaaviin kerhoopettajiin ja kouluttajien yhteistyönä on laadittu toimiva ohjelma kurssilaisille.

Kaiken alkuna oli Kontioralli. Se on nykyisinkin suurimpia ja tunnetuimpia motoristitapahtumia maassamme. Alkuaikojen spontaani idea noudattaa kerhomme perinteitä ansiokkaalla tavalla. Tulevaisuus on meistä itsestämme kiinni. Haluamme sitoutua kerhon yhteisiin tavoitteisiin ja annamme kaikki oman panoksemme toiminnan ylläpitämiseen.

Kerhomme pioneerina perustajajäsenen Aimo Turunen kuvailee julkaisussa varsin yllättäviä käännteitä. Moottoripyöräilyn ”kuolleina vuosina” 1960-luvun puolivälissä harrastus oli todella pohjalalla, nollapisteessä. V. 1966 Imatran ajoissa 30 000 katsojan joukosta vain 11 saapui paikalle moottoripyörällä. Masentava ilmapiiri löi vastenmielisen leiman koko harrastukselle. Nämä 11 Imatran ajokävijää päättelivät, että moottoripyöräilylle on saatava uutta näkökulmaa. Porukkaan kuuluivat Aimo Turunen Porvoo, Orko Tallinen Inkeroinen, Seppo Kankola, Torolf Fagerholm ja Timo Veck Helsinki, Mauno Tonttila Lahti, Laakson veljekset

Autokauden tulo oli moottoripyöräilyn tuho

Suomen sotakorvaukset oli maksettu, sisäpoliittinen kriisi ohitettu. Elettiin talouskasvun aikaa ja se merkitsi enemmän liikkuvuutta ja kulkuneuvojen tarvetta. 1950-luvun ympärivuotiset yleiskulkuneuvot, pääasiassa itä-Euroopan tuotantoa olevat moottoripyörät syrjäytyivät autojen tieltä.

Yhtä raju kuin oli moottoripyöräkannan kasvu 120.000:een, oli niiden katoaminen liikenteestä ja rekisteristäkin. ”Duarillakin on varaa Mosseen”, kuten siihen aikaan todettiin.

Paitsi moottoripyörän epäterveellisyys talvisena työmatka-ajoneuvona, moottoripyörävastaisuutta lisäsi nuorison jengiluontoiseksi kehittynyt ”pärinointi”. Vaikka Suomessa tämä kansainvälisesti ensimmäinen nuorison joukkoilmiö oli lievempi ja väkivallattomampi kuin esimerkiksi Ruotsissa ja Tanskassa, syntilistää täälläkin lastattiin moottoripyörille ja niiden ajajille. Mustasta nahkapuserosta ja moottoripyörästä tuli väkivallan ja pahuuden symboli.

Moottoripyöräjengejä kuvaavien elokuvien esittämisen esti sensuuri. Työmatkiaan moottoripyörällä ajavat joutuivat

työpaikoilla painostuksen ja ivan korkeiksi. Erikoista oli, että työmaalle tai opilaitokseen sopi joten kuten ajaa myös moottoripyörällä, jos ei käyttänyt pahuuden symboleja kypärää ja mustaa nahkapuseroa. Myös perheenjäsenet saattoivat kärsiä, jos mies tai poika ajoi vielä moottoripyörällä. Vaimot ja äidit painostivat monen moottoripyöräilyä vielä harrastavan lopettamaan. Tässä vaiheessa tuhoutui suuri määrä pyöriä ja ajovarusteita ja sen vuoksi 1950-luvun motorismin liittyvä kalusto ja nahkapukimet ovat 1980-luvulla nostalgista arvotavaraa.

Vuosien 1962-63 vaiheilla autokannan räjähdysmäisen kasvun myötä moottoripyörä katosi miltei täydellisesti työmatkaliikenteestä ja myös harrastusajosta. Nuorille ja vaareille ilmestyivät hämmästyttävän helposti hyväksytyt mopot. Vaikka mopoilullakin oli haittapuolensa mopoja siedettiin. Kun kasvava nuori ennen autokortti-ikää tarvitsee päristimen, mopo katsottiin vaarattomaksi pelottavan moottoripyörän vaihtoehtona.

Moottoripyörä melkein katosi Suomesta ja autot viilettivät uusilla viivasuurilla teillä.

Yllä oleva juhlaulkaisun leikeartikkeli kertoo riipaisevalla tavalla, millaisia mullistuksia on nähty ja koettu vuosien kuluessa. Moottoripyöräilyn vastaiset paineet kasvoivat niin suuriksi, että pyöräkanta romahti 1960-luvun puolivälissä, jos ei aivan nollapisteeseen niin lähelle sitä.

Turusta, Esko Koskinen ja Simo Hänninen Hämeenlinnasta, Seppo ja Rauli Rämö Hollolasta.

Toimintaa ideoitii. Mallina oli Kerho 59 Englannista. Säännöt kopioitiin, kotipaikaksi tarjottu Suomi ei kelvannut, vaan tilalle tuli Helsinki. Perustamiselle oli sil-

loin otollinen tilaus. Yleisistä tunnelmista motoristeja kohtaan kertoi se, että kerhon perustamistilaisuuteen saapui Kouvolasta syksyllä 1969 suuri joukko osanottajia bussikyödyillä eikä moottoripyörillä. Mahdollista tietysti on ettei ajokelikään ollut enää kesäolojen luokkaa kun elet-

tiin jo marraskuun puoltaväliä. Ensimmäinen vuosikokous pidettiin Nummelassa 16.11.1969. Osanottajia oli 95 henkilöä.

Ensimmäinen puheenjohtaja oli Torolf Fagerholm, sihteeri Mauno Tonttila, lehden toimittaja Tapio Sunell, kerhoisäntä Aimo Turunen, kassanhoitaja Eero Parikka, hallituksen varajäsen Orko Tallinen. Kerholehti kuului alusta alkaen jäsenmaksuun.

Kerholle ei haluttu mitään raskasta organisaatiota. Hallituksen toimihenkilöille toivottiin jatkuvuutta niin, että kerralla ei vaihtuisi liian montaa jäsentä. Motoristi lehteä Aimo Turunen urakoi 10 vuoden ajan. Tavoitteeksi asetettiin tiedottaminen ja tapahtumakuvaukset. Ajamisen ongelmiin ja pyörien varustetasoon kiinnitettiin huomiota. Kontiorallien kontrollipisteissä joskus tarkkailtiin pyörien kuntoa.

Kontioralli keulakuvana

Liikkeelle lähdettiin ”Koekontion” merkeissä Kontiolahden Venejoella 1966 kolmen (3) motoristin voimin. Kontiorallista tuli nopeasti ykköstapahtuma Suomessa. Vain kolmen vuoden kuluttua kerhon perustamisvuonna 1969 Ranuan Simojärvelle kokoontui jo 1200 motoristia. Ajovajojen, ajoasun ja kypärän käyttöä korostettiin. Tuolloin motoristeille oli tarjolla vain nahkapukuja. Niistä on nykyisin tullut nostalgista arvotavaraa keräilijöille ja veteraanipyörien harrastajille.

Ensimmäinen virallinen Kontioralli pidettiin Kontiolahden Venejoella 1967. Siellä oli runsaat 30 osanottajaa. Valtaosa porukkaa saapui Turusta. Näin tuli toisilleen tutuksi pioneerijoukko, joka sitten vakiinnutti matkamoottoripyöräilyn kiinnostavana harrastuksena Suomessa ja perusti MP 69:n. Näitä perinteitä olemme

toteuttaneet kuluneina vuosina.

Alkuvuosien Kontiorallit olivat todellisia Korpikontioita. Syrjäisissä Lapin paikoissa oli vähän palveluja tarjolla. Järjestelytyö muuttui kuitenkin nopeasti. 1970-luvulla tapahtui mittava suomalainen elämänmurros. Alkoholilait väljenivät ja elintaso nousi. Vaatimukset kasvoivat. Kontion ruokahuolto siirtyi ulkopuolisille tahoille mutta muilta osin järjestely pysyi pitkään talkooperiaatteella toimivan porukan tehtävänä. Rallivieraiden viihtyminen on ollut aina keskeinen asia Kontion järjestelyissä. Yhteinen tunnelma on ollut tapahtuman vetonaulana.

Talvi mukaan kuusysiin

Muita tapahtumia tuli mukaan kun mielenkiinto kerhotyöhön lisääntyi. Kirkkopyhä kokosi uskollisen joukon kerholaisia. Niissä oli usein mukana paikallisia ajokierroksia. Eestin Etappi syntyi eurooppalaisten esikuvien tapahtumista. Muitakin ideoita on löytynyt ulkomailta. Oppia on saatu esim. Englannin Dragon-rallista, Norjan Troll-tapahtumasta.

Pitkän talven keskelle haluttiin niin ikään jotain toimintaa. Talvirallin esikuvaksi sopi esim. Elefanten Träffen. Usein oikulliset sääolot ovat olleet Talvirallien kiusana. Joskus on ollut 35 astetta pakasta tai valtaiset nietokset lunta. Toisessa ääripäässä on ollut vesisade jolloin telta-alue on ollut vesilätäköiden vallassa. Vankan jalansijan ovat saaneet Pystymettä –tapahtumat, joita on järjestetty etelässä ja pohjoisessa. Niissä on ollut tarjolla maisemia kauniista syysruskasta lumipyryyn.

Hullut vuodet, raportti 13

Moottoripyöräily on ollut ajoittain hurjaa aaltoliikettä. 1970-luvulla japanilaiset

pyörät rynnivät Suomen markkinoille. Aiempaan Jawa –kauteen verrattuna pyörät olivat kuin eri planeetalta. Nopeudet ja tehot kasvoivat huomasti ja niiden mukana myös onnettomuustilastot. Nopeusrajoituksia ei ollut ja alkoholin kulutuksen kasvu nostivat yleistä mielipidettä moottoripyöräilyä vastaan. Motoristeista tuli yleisiä syntipukkeja. Muita syllisiä liikenneongelmiin ei nähty. Tilanne oli riistäytynyt käsistä. Ongelmien todelliset taustat jäivät pimettiin.

Muissakin Pohjoismaissa vauhti oli kovaa. Moottoripyöräilyn onnettomuustilastot saivat vakuutusyhtiöt ja viranomaiset takajoilleen. Pohjoismaiden neuvostossa vaadittiin jopa moottoripyöräilyn kieltämistä maantieajossa. Tilanne koko harrastuksen kannalta oli vakava. Alan järjestöt ryhtyivät vastaiskuihin.

Kerhomme hallitus oli hereillä. Vedottiin siihen, että syynä ei ollut itse moottoripyörä vaan ajoasenteet ja säännökset. Kerhomme esitti perustellun kannan liikennekomitealle moottoripyöräilyn asemasta liikenteessä. Paperi sai onnettomissa tunnelmissa kuvaavan nimen, Raportti 13. Se oli niin laadukas ja huolella tehty, että kiitosta saatiin aina Eduskuntaa myöten. Esityksenä oli vaatimus kypäräpakosta ja isompien pyörien salliminen vasta siten kun ikää ja kokemusta on karttunut. Juuri nämä säännökset ovat nykyisinkin voimassa nuorilla moottoripyörien ostajilla. Moottoripyörä sai vähitellen synninpäästön ja sitä alettiin ymmärtää järkevänä matkakulkuneuvona.

Muiden paineiden lisäksi energiakiriisi veti ilmeet vakaviksi kaikkialla. Sen seurauksena laadituista nopeusrajoituksista tuli pysyviä. Tuloksena oli että tuo kuului-

sa Raportti 13 sai aikaan rakentavaa keskustelua ja täyskiellot jäivät toteutumatta. Kerhomme oli kestänyt kypsyyskokeensa ja hankki arvostetun aseman suomalaisen liikennekulttuurin kehittäjänä. Annettuja lausuntoja on otettu huomioon liikennesuunnittelussa.

Motoristista keulakuva

Ensimmäinen Motoristi lehti oli monistettu A4 arkin kokoinen ja se julkaistiin tammikuussa 1970. Toimittajana oli Tapio Sunell. Aluksi urakka oli melkoinen. Toimittaja kasasi lehden, latoi ja taittoi sen ja lopuksi hoiti vielä postituksen. Vaatimukset kasvoivat ja lehdestä tuli painoasuinen. Aimo Turusen kaudella lehti sai oman ilmeensä. Sisältönä oli käännettyä tekstiä Englannista. Tekniikkaa käsiteltiin kun erikoislehtiä oli vähemmän tarjolla kuin nykyisin. Materiaalin puutekin osaltaan lisäsi laina-aineiston käyttöä. Lukijoita ihastutti erityisesti orivesiläisen Eero Mikkolan juttusarjat. Hän toi normaalien kokoon-tumistarinoiden ohella esille moottoripyöräilyä yhteiskunnallisena ilmiönä tutkivat artikkelit. Hän kommentoi ja tutki alan kansainvälistä lehdistöä.

Aki Ouran tekstikappale kuvaa yhä edelleen Motoristin perusilmettä: ”Kerhon toiminnan kaikki lohkot ovat selkeästi löydettävissä Motoristin sivuilta. Tärkein ja arvokkain lehden tavoitteista on ollut motoristihengen ylläpitäjä ja välittäjä koko jäsenistölle. Se olkoon edelleen tulevien toimittajien vaalittavana.”

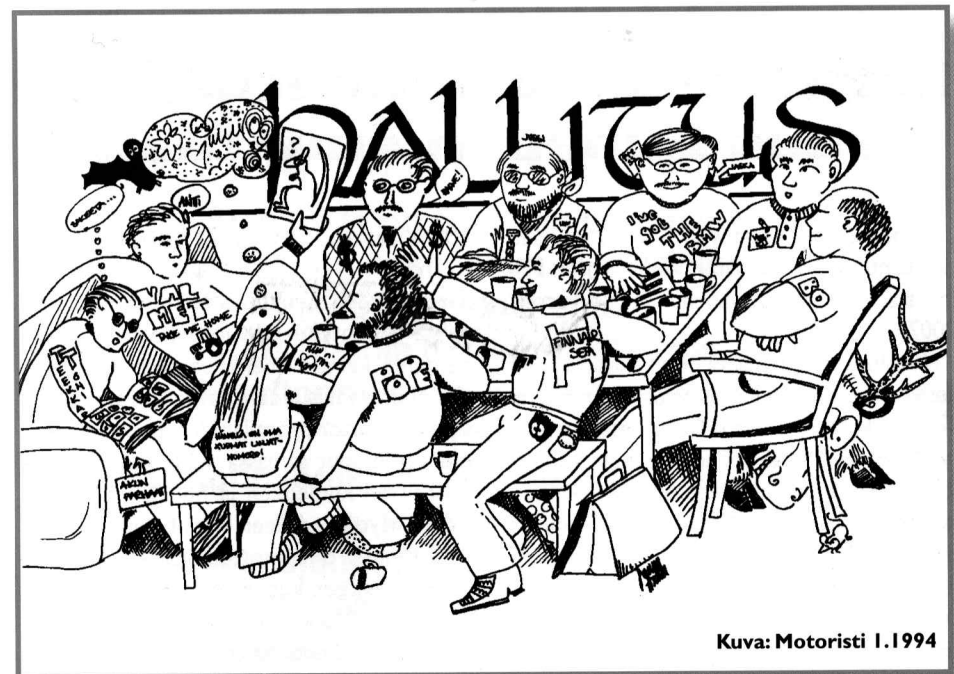
Oiva Lepola

Historian havinaa: MP 69 40 vuotta

Hallitusten kokoonpano vuosina 1969 – 1989

	1969	1970	1970--1971
Puheenjohtaja	Torolf Fagerholm	Torolf Fagerholm	Aimo Turunen
Sihteeri	Mauno Tonttila	Mauno Tonttila	Mauno Tonttila
Kerhoisäntä	Aimo Turunen	Aimo Turunen	Tapio Kahila
Toimittaja	Tapio Sunell	Tapio Sunell	R. Paakkanen
Kassanhoitaja	Eero Parikka	Eero Parikka	Torolf Fagerholm
	1971–1972	1972–1973	1973–1974
Puheenjohtaja	Aimo Turunen	Aimo Turunen	Orko Tallinen
Sihteeri	Mauno Tonttila	Mauno Tonttila	Mauno Tonttila
Kerhoisäntä	Orko Tallinen	Orko Tallinen	Seppo Rämö
Toimittaja	J. Pulkkinen	Eero Ohtonen	Aimo Turunen
Kassanhoitaja	J. Nokelainen	J.-A. Söderholm	J.-A. Söderholm
	1974–1975	1975–1976	1976–1977
Puheenjohtaja	Orko Tallinen	Orko Tallinen	Simo Nokso
Sihteeri	Kari Ahola	Kari Ahola	Mauno Tonttila
Kerhoisäntä	Henrik Budich	Henrik Budich	Reijo Relander
Toimittaja	Paula Vekama	Aimo Turunen	Aimo Turunen
Kassanhoitaja	J.-A. Söderholm	J.-A. Söderholm	Lasse Numelin
	1978–1979	1979–1980	1980–1981
Puheenjohtaja	Simo Nokso	Orko Tallinen	Simo Nokso
Sihteeri	Mauno Tonttila	Mauno Tonttila	Mauno Tonttila
Kerhoisäntä	Reijo Relander	Henrik Budich	Esko Koskinen
Toimittaja	Aimo Turunen	Aimo Turunen	Aimo Turunen
Kassanhoitaja	Lasse Numelin	Lasse Numelin	Lasse Numelin
	1981–1982	1982–1983	1983–1984
Puheenjohtaja	Reijo Relander	Jaakko Laurila	Jaakko Laurila
Varapuheenjoht.	Jaakko Laurila	Matti Lehto	Matti Lehto
Sihteeri	Markku Ahonen	Markku Ahonen	Markku Ahonen
Toimittaja	Aimo Turunen	Aimo Turunen	Aimo Turunen
Kerhoisäntä	Pertti Saarenheimo	Pertti Saarenheimo	Pertti Saarenheimo
Kassanhoitaja	Pekka Voutilainen	Pekka Voutilainen	Pekka Voutilainen

	1984--1985	1985--1986	1986--1987
Puheenjohtaja	Jaakko Laurila	Jaakko Laurila	Urpo Vaahtera
Varapuheenjoht.	Matti Lehto	Pekka Kuoppala	Pekka Kuoppala
Sihteeri	Raili Kinnunen	Hanna Kinnunen	Raili Kinnunen
Toimittaja	Aimo Turunen	Aki Oura	Aki Oura
Kerhoisäntä	Pertti Saarenheimo	Pertti Saarenheimo	Jouni Valkeejärvi
Kassanhoitaja	Pekka Voutilainen	Pekka Voutilainen	Veli-Matti Kaipainen
	1987--1988	1988--1989	
Puheenjohtaja	Urpo Vaahtera	Veli-Matti Kaipainen	
Varapuheenjoht.	Pekka Kuoppala	Timo Hahtala	
Sihteeri	Raili Kinnunen	Minna Ilvonen	
Toimittaja	Aki Oura	Aki Oura	
Kerhoisäntä	Jouni Valkeejärvi	Jouni Valkeejärvi	
Kassanhoitaja	Veli-Matti Kaipainen	Taina Piispa	



Kuva: Motoristi 1.1994

Tervetuloa

MP 69 Motoristin Kirkkopyhään

**Askolan kirkkoon 24.5.2009
Kokoontuminen klo 9.15**



Ajamme paraatin muodossa kirkolle.
Päivätalaisuus Tuomirannan kesäkodissa.
Jätämme kukkatervehdyksen kerhomme
perustajajäsenen Aimo Turusen haudalle.
Karttapiiirros, tarkemmat ohjeet nettisivulla ja toukokuun lehdessä.
Tiedustelut lepola.oiva@pp.inet.fi

Motoristien liikenneturvalli- suus huonoon suuntaan

Liikenneturvan alustavan arvion mukaan tieliikenteessä kuoli viime vuonna noin 350 ihmistä. Se on noin 30 vähemmän kuin vuonna 2007.

Kuolonkolarien määrä oli alkukesällä poikkeuksellisen alhainen edellisvuosiin verrattuna. Touko – kesäkuun aikana liikenteessä menehtyi lähes 40 henkeä vähemmän kuin vuonna 2007. Alkuvuoden hyvä kehitys ei kuitenkaan kestänyt läpi vuoden. Kesän aikana kuoli 28 mopolla tai moottoripyörällä liikkeellä ollutta ihmistä. Erityisen synkkä kuukausi tieliikenteessä oli lokakuu. Kuukauden aikana sattui useita useamman ihmishengen vaatineita onnettomuuksia.

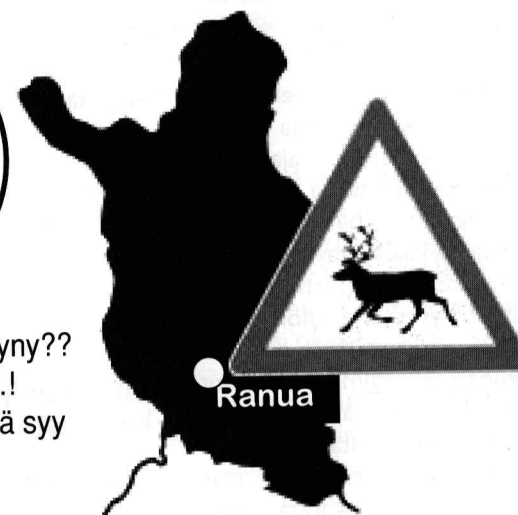
Henkilövahingot eivät vähentyneet

Tieliikenteen henkilövahinkojen määrä ei näytä vähentyneen. Kuolonkolarien väheneminen kertoo henkilöautolla liikkuvien liikenneturvallisuuksien parantumisesta. Sen sijaan moottoripyöräilijöiden turvallisuus ei ole parantunut samassa suhteessa ja kaksipyöräisten kuolemien ja henkilövahinkojen määrä näyttää edelleen lisääntyneen.

Suomessa on asetettu tavoitteeksi vähentää tieliikenteen kuolemien määrää alle 250:n vuoden 2010 loppuun mennessä. Motoristeille vahinkojen vähentäminen merkitsee itsekritiikin paikkaa liikennekäyttäytymisessä.

UUODEN 2009 KONTIORALLIN KONTROLLIPISTE ON RANUALLA!

**MP 69
40
vuotta**



Ookkona Ranualla käyny??
Jos oot, nin tiät...!
Jos et, nin nyt on hyvä syy
käydä ja sitten
sinäkin tiät!!



KONTROLLI



**Control Point
TERTVULO! WELCOME!**

**Ajankohta on edelleen perinteinen
heinäkuun ensimmäinen viikonloppu
3.- 5. heinäkuuta**

**Lisätietoja Kontiorallista saat:
Moottoripyöräkerho 69:n jäsenlehti
Motoristista**

**Moottoripyöräkerho 69:n internet osoitteesta:
www.mp69.fi**

**Sisämajoitustilat on jo loppuunmyyty.
Huom! Päiväkävijätkin pääsevät Kontioon
ainoastaan Kontrollin kautta!**

Verta pakkiin hallitusti – MP 69 haaste jatkuu 2009

”Verta pakkiin hallitusti” haastekampanja SMOTO:n jäsenkerhoille ja muillekin motoristeille järjestetään ajalla 1.2.-23.10.2009. Tarkoituksena on saada motoristit liikkeelle hallittuihin verenluovutuksiin nyt jo talviaikaan ja tavoitteena on saada 1000 hallittua luovutusta kampanjan aikana. MP 69 yhteyshenkilönä toimii entiseen tapaan sihteeri Marja Kuosmanen, marja.kuosmanen@mp69.fi. Tiedot takaa hänelle luovutuksista niin ne rekisteröidään kerhomme osalta kilpailuun.

SPR:n Veripalvelu tarvitsee myös plasma- ja verihiutaleluovuttajia, joita sopivat henkilöt voivat luovuttaa jopa 2 viikon välein, lisätietoja www.veripalvelu.fi. Nämäkin luovutuskerrat huomioidaan kampanjan laskennassa. SPR on muutoinkin mukana. Veripalvelun Haaste.fi -sivustoa kannattaa hyödyntää esim. kerhojen välisissä haasteissa.

Ne, jotka eivät voi luovuttaa verta syystä tai toisesta niin voivat ”rekrytoida” uusia luovuttajia ”tilalleen”. Rekrytoinneista voi pitää seurantaa ja ilmoittaa niistä erikseen, joka vaikuttaa tuloksissakin. Näin kerhon koko jäsenistö voi olla mukana edistämässä veren ja sen osasten riittämistä.

27.10.2009 mennessä kerhojen tulee ilmoittaa kampanja-ajan luovutuslukumäärä sekä luovutusikäisten jäsentensä lukumäärä (jäsentilanne 23.10.). Jäsenmäärään huomioidaan kaikki 18 – 65 -

vuotiaat jäsenet, myös kannatusjäsenet yms. (luovutusesteellisiä ei lasketa määrästä pois). Vuoden 2009 parhaat palkitaan syksyllä. Seuraa lisätietoja kerhotiedotteista sekä SMOTO:n nettisivustolta. Järjestäjän kampanjavastaavana toimii Simo Ruuska 040 833 3337, simo.ruuska@smoto.fi.

MP 69 neljäs ulkopuolisista kerhoista viime vuonna

Suomen Motoristien perinteinen verenluovutuskampanja pidettiin ajalla 1.2. – 24.10.2008. Ulkopuolisista kerhoista MP 69 saavutti neljännen sijan. Luovutuksia oli 21, rekrytointien määrä 2, mikä tarkoittaa että jäsen hankki tilalleen toisen henkilön, jos itse ei voinut luovuttaa verta. Jäsenmäärään suhteutettuna luovutusprosentti oli 1,5. Petrattavaa näin ollen riittää.

Voiton uusi Kraftwolf MC Helsingistä. JMP Jokioisista oli toinen – samalla Vuoden Tulokas – ja kolmanneksi tuli 1909mc Raumalta. Kokonaistuloksissa tietoon tuli 762 hallittua luovutusta (mukana verihiutaleluovutukset) eli parannusta edelliseen vuoteen 6 %. 1000 luovutuksen tavoitteesta jäätiin vielä, mutta kerhojen osallistumismäärä kasvoi 43 -->49, joten suunta oli hyvä. Mukana oli 39 SMOTO:n jäsen- ja kannatuskerhoa sekä 10 muuta kerhoa.

Pyörärallia rapakon takana

Lokakuun matka suuntautui ison rapakon taakse Amerikkaan, Floridan maisemiin. Tampan kentälle tuli vastaan ex -puheenjohtajamme Asko. Viikon reisin aikana etsittiin ja löydettiin kolme pyörää, jotka sitten tuotapikaa saateltiin laivamatkalle Suomeen tuotaviksi. Pyörien etsiminen olikin alkuperäinen tavoitteeni. Lämpimät kiitokset Askolle ja Pirjolle todella suuresta ja korvaamattomasta avusta.

Toinen puuha matkassa oli lomailu ja tutustuminen Meksikonlahden maisemiin.

Askon ja Pirjon matkassa kierreltiin kiinnostavia paikkoja katsomassa. Kalastus on siellä näyttävää puuhaa. Pyörien etsinnässä Asko soitteli lukuisiin paikkoihin. Ja kyllähän ne ”mopot” sitten löytyivät. Tällä hetkellä ovat jo onnellisesti kotimaan kamaralla, samoin kuin Asko ja Pirjokin. Saimme heidät takaisin ”isosta maailmasta” aivan ehjänä.

Tampassa kävimme pari kertaa syömässä kiinalaisessa ravintolassa ja toisen kerran jälkeen sanoin Askolle, ”nyt ei enää tänne

Timo Y.P.

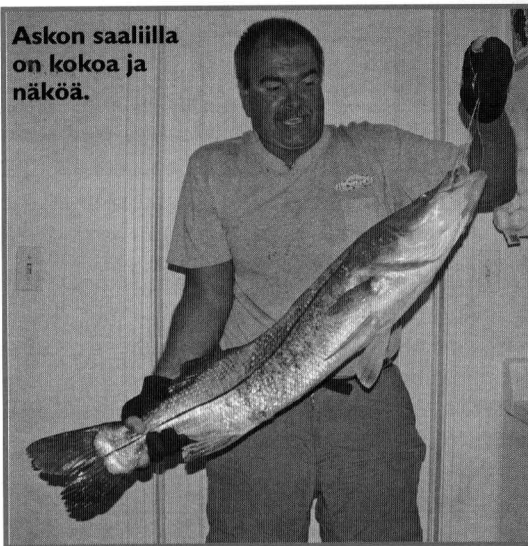


tai taju menee”, sillä murkinaa oli seisovissa pöydissä (n.10 kpl) niin valtavasti ja santsata sai, silti vain 8 \$ koko lysti!

Pyöriä kuskattiin monenlaisessa kyydissä. Pari pyörää ajettiin Tampasta Lake Forthiin, (minä ilman kypärää sandaaleissa mutta ku...). Matkalla ylitimme tosi korkean ja pitkän sillan, Sunshine Skywayn, (19-kerroksisen talon voisi kuljettaa alta!!). Kyllä oli stetsonin remmi laitettava tiukalle, että pysyi päässä!

Amerikassa on aivan kaikki suurta, isoa ja mittavaa. Muuten ihan jees maa, mutta maahantulo on tiukkaa, (11.9.?) ja rahaliikenne vaikeaa! Aikomus silti vielä joskus ajaa Route 66 läpi, pyörällä tai porukalla autolla. (Tämä haave on kyllä jo 35 vuotta vanha, mutta....?)

Reisulla tuli laadukas tuntuma kesän odotukseen. Vähintäänkin Kontio on täällä käytävä selvittämässä. Eipä muuta

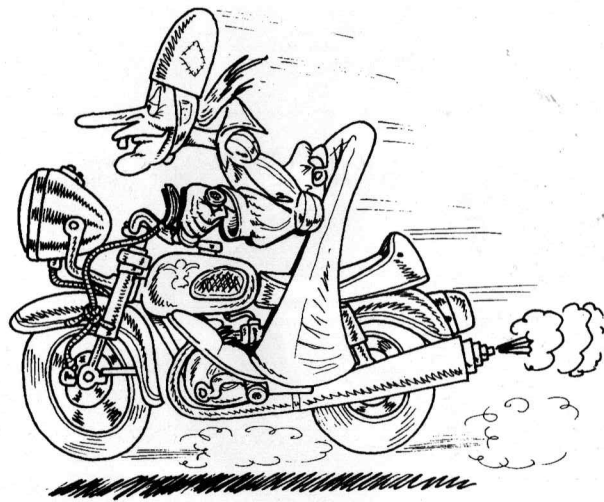


Askon saaliilla on kokoa ja näköä.

kuin että kyllä se kesä siitä taas ehtii tännekin!

Terveisin

Timo Y-P.
Kuvat Pirjo Vesinen



Juho Kaho '75
Kuva: Motoristi 6.1991

Hoj-X risteily

20.-21.3.2009

Ruotsalaisten motoristien järjestämä risteily Suomeen ja takaisin. Oman kerhomme osanottoa on suunniteltu 19.-20.3. Tällöin lähtö on 19.3. aamulla Turusta Tukholmaan. Sieltä lähtee ruotsalaisten varaama Galaxy -laiva 20.3. illalla Turkua kohti, jolloin olemme ruotsalaisten mukana. Varaukset laivayhtiölle www.tallinksilja.com/fi. Ruotsalaisten Hoj-X nettisivu osoitteessa www.svmc.se.

3 kertaa 69



Näin harvinainen kilometrilukema osui kerhotavaravastaava Hannu Sarenin pyörän matkamittariin. Tuo numerosarja noudattaa kerhomme ilmettä yleisemminkin, vaikka jää pyörän mittarissa tilapäiseksi.

Moottoripyöräretki Italiassa

Tampereen Expresshuolinta Oy tarjoaa ainoana Suomessa viikoittaisia kuljetuksia moottoripyörille Tampereelta Italiaan ja takaisin. Nyt on mahdollista säästää aikaa useita vuorokausia, sillä voi itse valita ajaako pyörän jompaankumpaan suuntaan vai ei. Hinnan saa joko yhteen suuntaan tai edestakaisin 1- 25 pyörälle. Hintaan sisältyy mm. moottoripyörien sitominen telineisiin ja kuljetus Italiaan varusteineen. Tarvittaessa asiakas saa neuvoja myös reittisuunnittelussa, majoituksessa sekä muissa käytännön asioissa.

Huolintaliikkeen johtajalla Arto Hyödynmaalla on kokemusta Italiassa, Alppi-

maissa, Saksassa sekä Baltiassa ajamisesta. Hän on ystäviensä kanssa lähettänyt pyörät firman rekkakuljetuksissa Italiaan edustajan terminaaliin ja ajanut ne takaisin Suomeen Euroopan halki. Nyt kuljetusta tarjotaan kaikille moottoripyöräilyn ystäville.

Lisätietoa palvelusta antaa Tampereen Expresshuolinnan henkilökunta numerosta 010 3093 600 tai express@expresshuolinta.fi, kannattaa myös käydä katsomassa kuljetusten kotisivut: www.motologistica.fi. Kannattaa tiedottaa MP 69 jäsenyys kun luvassa on jäsenalennuksia.

Tervehdys Parolan Mp-museolta

Pidämme 23.5.09 klo 13.00 alkaen kevättapahtuman. Yhdessäoloa, makkaraa, lettuja ym syötävää saatavissa, pyörien katselua, ohjelmaa sekä yhteisajo Parola panssarimuseoon tutustumaan. Tapahtuman ohjelmasta ja ajo-ohjeista paremmin sivuilla www.mpu-yhtiot.com

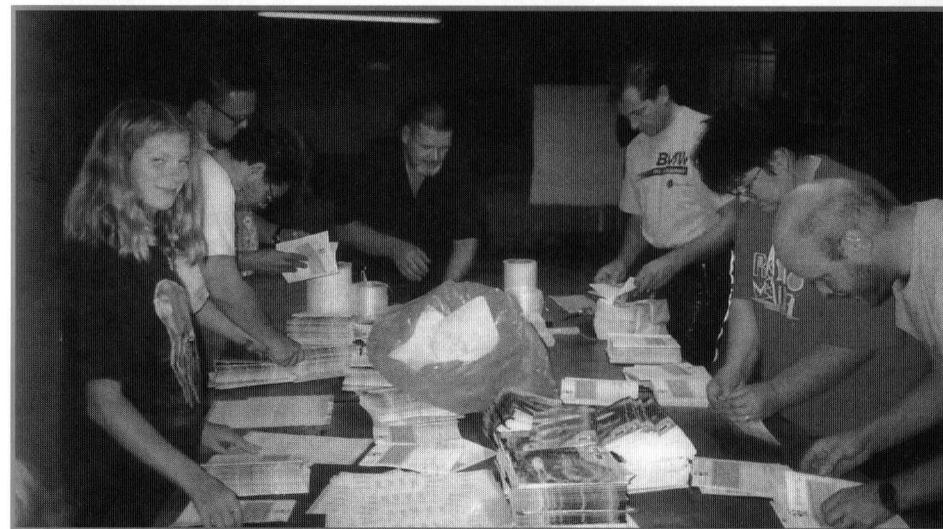
Tv Pauli Uotila

Autokoulut mukana motoristien koulutuksessa

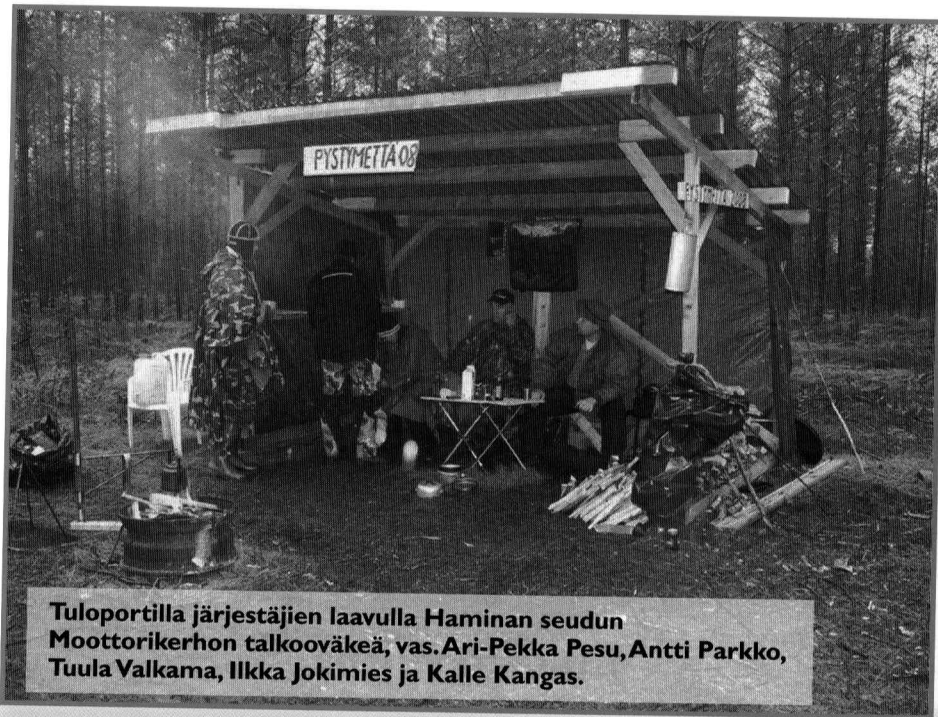
Viimeisten vuosien aikana mopo- ja moottoripyöräonnettomuudet ovat lisääntyneet. Moottoripyöräonnettomuuksissa kuolee vuosittain yli 30 motoristia ja mopo-onnettomuuksissa yli kymmenen henkeä. Autokoulut tähtäävät kaksipyöräisten liikenneturvallisuuden parantamiseen tarjoamalla erityiskoulutusta niin mopoilijoille, uusille motoristeille kuin kokeneillekin motoristeille.

Mopoilun ja moottoripyöräilyn suosio on kasvanut 2000-luvulla. Mopo-kortteja ja suoritetaan vuosittain lähes 40.000 ja moottoripyöräkortteja yli 10.000 vuosittain (AKE). Myös mopojen ja moottoripyörien rekisteröinnit ovat lisääntyneet merkittävästi. Valitettavana seurauksena on kaksipyöräisten onnettomuuksien kasvu. Yhteensä kaksipyöräisillä menehtyy vuosittain nelisenkymmentä henkilöä ja loukkaantuu yli 1.500 henkeä.

Kuva-arvoitus



Tämä kuva on poimittu arkistosta. Aiheena on Motoristin postitus, joka oli aikoinaan talkootyötä. Tunnistaisiko joku lukijoista, keitä tässä kuvassa on ja mahdollisesti mikä ajankohta lienee kyseessä. Päätoimittaja toivoo postia. Jos varastossanne on vanhoja kuvia ja niistä oheistietoja, niin lähettäkää Motoristissa julkaistavaksi. Juhlavuoden varrelle saadaan mielenkiintoista materiaalia.



Tuloportilla järjestäjien laavulla Haminan seudun Moottorikerhon talkooväkeä, vas. Ari-Pekka Pesu, Antti Parkko, Tuula Valkama, Ilkka Jokimies ja Kalle Kangas.

ETELÄN PYSTYMETTÄ

Syksyllä 2007 otti MP69:n Asko Vesinen yhteyttä, etsiessään seuraavan vuoden Kontiorallin järjestäjää. Oltiin juuri suunnittelemassa perinteistä "metsuri Antin" metsämeetinkiä, tällä kertaa Ylämaalle. Siinä lipsahti multa, että nämä tällaiset pystymettäjutskat on vähän enempi meidän juttuja.

Seuraava kysymys Askolta oli, jotta voitaiskos alkaa vakavasti keskustella Etelän Pystymettän järjestämisestä.

Marraskuun puolivälissä oltiin Syvälammen rannalla metsämeetingissä Jokimiehen Ilkan laavupaikalla. Paikalla oli osa "Kirwosista" ja joukko Haminan Seudun Moottorikerhon parasta motoristi-

ryhmää. Olin ollut yhteydessä vanhoihin Pystymettäkonkareihin Peltosen Jeroon ja "metsuri" Anttiin paria päivää aikaisemmin, tarjoten konkareille järjestäjän roolia. "Jos sinä olet järjestäjänä, niin me olemme porukassa mukana" oli heidän vastauksensa, kuten myös "Aulis ja Andrei Kirwosen" yön pimeinä tunteina kamiiinan ympärillä virkistävän öisen avantouinnin jälkeen.

Jarolta ja Myllerin Hannulta (Aulis Kirwonen) ei montaa Pystymettä ole jäänyt väliin. Hannu on ollut vuodesta -82 kaikkissa Etelän Pystymettissä mukana. Jarolta väliin on jäänyt muutama viimeinen, joten kokemusta oli takana vaikka muille jakaa.

Itse olen tykästynyt perinteeseen vaihtaa Pystymettäpaikkaa vuosittain. Joten vaikka Lounaisessa Suomessa on ollut hyvät paikat ja puuhamiehet, ei tapahtuman tuominen vaihteeksi Itäiseen Suomeen ainakaan perinteitä rikkoisi.

Syvälamelta lähdeittäessä katselimme jo sillä silmällä Ylämaan maisemia, eikä läheinen metsätienpätkä näyttänyt ollenkaan hassummalta. Ilmoitin Askolle alkutalvella ottavamme tapahtuman järjestettäväksemme ja ilmoittelemme paikan myöhemmin.

Keväällä ajeltiin porukalla katsomassa maanomistajien kanssa vaihtoehtoisia paikkoja Muurikkalassa ja Ylämaalla. Hovin Juhan maapalsta Ylämaalla näytti soveltuvan parhaiten ja maanomistaja oli mukana täysillä alusta alkaen. Syksyllä harvennushakkuun kohteeksi joutuva metsäpalsta näytti sopivalta ja kaikki metsästä löytyvä polttopuu oli käytettävissä.

neksi harvennusalue rajoittui Pystymettäpaikan peränurkkaan, eikä nyt itse tapahtumaa hirveästi haitannut. Harmiksemme oli kuitenkin osa polttopuista hautautunut pöllipinojen alle, sekä juuri nuo pystyyn jääneet lukuisat kuivajaiset hävinneet.

Hätävarana varasimme pinon pintalautaa portille lähinnä nuotiolla poltettavaksi.

Jos hakkuu olisi ollut paria viikkoa myöhemmin, olisi alueen peränurkka näyttänyt aika lailla erilaiselta ja ollut suositua leirimaastoa.

Ensimmäiset Pystymettäkävijät löysivät paikan torstai-iltapäivänä. Perjantai oli hieman ennusteita sateisempi, muttei näyttänyt paljon motoristeja lannistavan. Iltahämärissä polunreunat täytyivät teltoista ja laavuista. Pyörät löysivät mukavasti reittinsä polkuja pitkin metsän siimekseen.

24-26.10. YLÄMAALLA

Keväällä 2008 telttailtiin porukalla viikonloppu ja tehtiin polttopuita kesäksi kuivumaan.

Tämä talkooviikonloppu oli hauskaa esimakua tulevasta. Taisi metsässä käydä puupartio kesälläkin ja Syksyisellä enduroajelulla käytiin peittelemässä pinoja pressuilla.

Sateisesta kesästä johtuen katsoimme parhaaksi jättää pystyyn jääneet kuivajaiset metsään.

Pieni takaisku koettiin, kun pari viikkoa ennen tapahtumaa käytiin paikalla talkoilemassa. Metsäkoneet olivatkin jo tontilla ja harvennushakkuut käynnissä.

Tälle ei ollut mitään tehtävissä. On-

Lauantai valkeni poutaisena ja muuttui päivän mittaan kesäisen aurinkoiseksi.

Pyöräletkoja saapui paikalle pitkin päivää tasaiseen tahtiin. Kahvipannu porisi tuloportin laavupaikassa ja vieraskirjan sivut alkoivat täytyä Pystymettäkävijöiden nimistä. Päivällä päätettiin pienellä enduroporukalla pyörähtää läheisillä so- rapoluilla. Oli tuolla "kurapyöräfoorumilla" syntynyt ajelusta keskustelua pitkin Syksyä. Läheiset pikkutiet muodostivat hienot puitteet ajelulle. Aurinkoisessa kelissä ajeltiin Salpalinjan bunkkereiden ja panssariesteiden kautta, järvien välisiä kannaksia pitkin mukava päivälentki.

Aurinkoinen Lauantaipäivä sai telttalei-



Isokin polttopuuparru kulkee sivuvaunun kyydissä.

rissä motoristit hyvälle tuulelle. Päivällä osallistujamäärän ylitettyä 250 hengen, roudattiin tukkiautolla vähän kuivempaa poltettavaakin paikalle ...muttei sentään "riihikuivaa". Pöllejä ja pintalautoja roudattiin ja kuivateltiin leireissä mitä mielikuvituksellisemmin keinoin. Kypsyneen rosvopaistin ja loimulohen tuoksu täytti metsän. Illanmittaan kävijämääräksi arvioitiin n.300 osanottajaa. Pyöriä tuk-

kimiehen kirjanpitoon oli ruksattu 249 kpl. Sunnuntaiksi luvattu syysmyrsky ei näyttänyt motoristeja pelottavan. Ilta vietettiin tuttuja tavaten ja tarinaa iskien nuotioiden ja jätkänkynttilöiden loimussa. Jaron savikiekot soivat aamun pikkutunneille asti.

Sunnuntai aamuna uhkaavan syysmyrskyn lähestyessä alkoi telttaleirissä kuhina käydä.



Sotaväreihin maalattu Harriikka suuntaa myrskyisälle kotimatalle.

Aamu selkeni vielä poutaisena, mutta huhut lähestyvistä rankkasateesta saivat vauhtia pakkaamiseen. Leiripaikat oli tänä vuonna siivottu hyvin, eikä loppusiivous käynyt liiemmästi järjestäjien voimille. Pulloja ja tölkkejä pitkin viikonloppua keränneet nuoret motoristinalut Lappeenrannasta, helpottivat kovasti meidän töitä. Palavia roskia poltettiin nuotiopaikoilla, kunnes metsä näytti siistimmältä kuin tullessa. Ehtihän se syysmyrsky meidänkin tavoittaa. Kotimatkaa ei varmasti monikaan kuivana selvittänyt. Mutta kuten eräs naismotoristi jälkeensä asian kiteytti: "Kyllä on ihmisen onni pienestä kiinni, kun nuotion tuoksu vaatteissa, mukavat keskustelut ja teltassa nukuttu yö ...pitävät hymyn naamalla vielä seuraavana päivänä kotiin asti, sateesta ja tuulesta huolimatta".

Tänä vuonna olivat osallistajat kiitetävän erähenkisiä. Leiripaikat oli siivottu hyvin, eikä minkäänlaisia ongelmia ollut. Lauantai päivä oli niin aurinkoinen ja lämmin, että eestiläisvieraskin vertasi kesälomapäivään. (www.emmk.ee foorumilla on kehuttu tapahtumaa, jos Eestin kieli taipuu).

Kiitokset kaikille Pystymettäkävijöille. Erityisesti maanomistajalle Hovin Juhalle, Haminan Seudun Moottorikerhon talloporukalle, Kirwosille (Aulis, Andrei, Pete), Jarolle ja Outille.

Terveisin:

Antti Parkko.
Kuvat: **Antti Parkko,**
Kimmo Tammelin



TT-ajojen glamouria

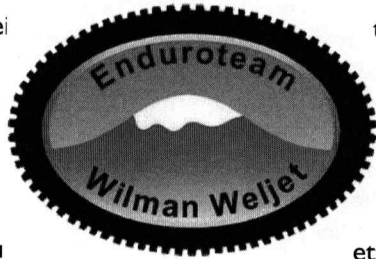
Moni kuusysiläinenkin harrasti kotimaisia TT-ajoja, kuten niitä aikanaan nimitettiin. Nykyisin puhutaan RR-ajoista. Pyöriä viriteltiin kotikonstein ilman hienouksia. Tässä arkiston kuva kisapyörästä, Ducati 350 Desmo, kuskina Esko Ahonen.

TUHAT MÄRKÄÄ MAILIA BORLÄNGEEN

Eli rautapuo työmatkalla Ruotsiin

Rautaperseen ajaminen ei varsinaisesti ollut enää tavoitteena, mutta kun siihen tarjoutui oiva mahdollisuus työmatkan yhteydessä, niin mittailin vähän välimatkoja ja tein alustavaa suunnitelmaa, ja tulostin tarvittavat lomakkeet. RP-ajo sopi hyvin kuvioon: olihan joka tapauksessa tarkoitus siirtyä määränpäähen kohtuunopeasti, ja matkakin tulisi riittävästi, kun hieman ”oikaisisi”. Sitäpaitsi, harvoin näistä saa kilometrikorvauksia. Kuitenkin lähtöpäiväksi (20. heinäkuuta) lupailtiin ajankohdan lähestyessä aina vain huonompaa keliä, joten mielesäni jo peruin aikeet ja pyysin työpaikalta tilaamaan laivaliput autolle ja kuskille.

Vaan laivapa oli jo täynnä, joten ainoksi mahdollisuudeksi jäi noudattaa alkuperäistä suunnitelmaa ja lähteä moottoripyörällä matkaan. Ei silloin tullut mieleenkään lähteä autolla kiertämään pohjoisen kautta. Eipä siinä mitään, ei olla sokerista. Alkuiltaan kaavailemani lähtöhetki siirtyi pakollisten viivytysten vuoksi myöhemmäksi, ja aloitustankkauksen aikaleimaksi Kauhajoen kirkolla tuli 22.32. Lähtiessä oli kaunis kesäilta auringon kullatessa laskiessaan pilvet uskomattoman hienosti, ja tästä kauniista näystä pysähdyin ottamaan kuvaa Kauhajoen Harjankylässä. Optimistina en heti laittanut sadeasua päälle, vaan ajattelin pääseväni hyvän matkaa ennen sateen alkamista, ja sääkarttoja tutkit-



tuani jopa elättelin pientä mahdollisuutta päästä luovimaan sadealueitten välistä. Kuitenkin jo Kurikan rajan ylittyäni alkoi sataa tihuuuttaa, ja pian alkoi jo näyttää siltä, että kyse ei ole aivan satunnaisesta kuurosta. Kurikan STI:n

pihassa puin sadeasun päälleni, koska näin alkumatkasta en halunnut aloittaa halvan ajopukuni vedenpitävyydestä. Ajopuku myös muuttuu sateessa kylmäksi, vaikkei varsinaisesti vuotaisikaan, ja kylmä yö oli vasta edessäpäin.

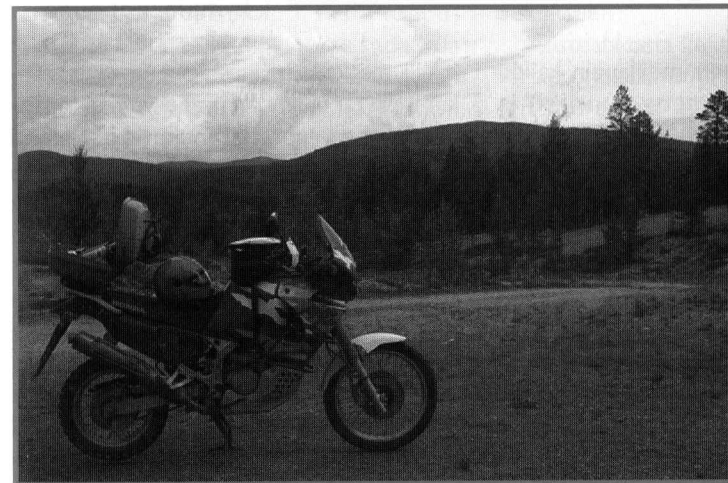
Matkasta Ouluun ei ole paljoa kertomista. Välillä satoi rankasti, ja välillä kaatamalla. Tie on isoa, tuttua ja tylsää, mutta kovan sateen heikentämä näkyvyys teki ajamisesta tavallista jännittävämpää ja hereillä pysymisestä helppoa. Jotain sairasta nautintoa sateessa ajamisestakin saa... En juurikaan pysähdellyt muutamaa parin minuutin taukoa lukuun ottamatta ennen Tyrnävän ABC:tä, jonne saavuin tankkaamaan vähän ennen kolmea aamuyöstä. Paikalla notkuva nuorisokatseli ihmeissään yön pimeydestä ilmestyvää vettävaluvaa motoristia, joka istui vesilätäkössä ja hörppi kahvia suu korvien takana solmussa. ABC:llä vierähtikin tovi välipalaa nauttiessa ja vaatetta lisätessä. Hieman nimittäin meinasi jo vilu tulla. Tyytyväisenä panin merkille, että olin pysynyt tähän asti aika kuivana lukuun ottamatta pientä kosteutta ajokengissä.

Nappulakumien väärinkäyttö jatkui kohti Kemiä ja edelleen Torniota olosuhteiden pysyessä tasaisen kosteina. Nipin napin vältyin törmäämästä kymmenkiloiseen haukeen Oulun ja Kemin välisellä leveäkaistatiellä. Valtakunnanraja ylitettiin sateen ropistessa iloisesti kypärän visiriin. Haaparannasta ajojin palan matkaa jokivartta pohjoiseen Kukkolaan edetäkseni sieltä länttä kohti pieniä sora- ja pikiteitä mm. Granån-, Morjärv- ja Boden-nimisten paikkojen kautta. Näin teinkin, mutta ongelmasi tuli se, että Kukkolan lenkiltä en saanut todistetta reitistä. En nähnyt minkäänlaista kioskia, mistä olisi päiväsaikaankaan saanut kuittia, saati sitten ennen kuutta aamulla. Menetin tuossa ehkä parikymmentä kilometriä tarkistettua matkaa. Ei silti harmittanut, sillä hieno oikotie se

oli. Morjärvissä tankkasin klo 05:13 Naapurin aikaa Lakun pienellä asemalla, joka näytti hylätyltä, mutta yllättäen automaattista saikin menovettä ja jopa kuitin.

Reitti pitäisi suunnitella siten, että vähilläkin kuiteilla saisi todistettua lyhimmän mahdollisen ajamansa reitin. Mutta sitten jää ajamatta monta mielenkiintoista oikotietä, joista on hankala hankkia todistusaineistoa. Täytyy vaan katsoa, että siihen on varaa ajan ja matkan puitteissa, tai sitten kerätä enemmän kuitteja jollain konstilla.

Mukavia pikkuteitä kurvailin Älvsbyhin sateen sopivasti liotellessa Morjärviä edeltäneitten liejuisten sorateiden aiheuttamat kurat rapakaarista. Vesi myös liotti rasvat ketjuista, joten niitä piti voidella tämän tuosta. Toisaalta vesi kai myös jääh-



Tauko poutasäässä Sandsele hujakoilla.

dyttää ketjua tehokkaasti?? Ei niin huonoa, ettei jotain hyvääkin. Älvsbyssä tähyilin talotehdasta, joka rustaa tupia myös Käuhajoella, mutta eipä sattunut silmään tuotantolaitosta. Matka jatkui Arvidsjauriin, jossa pääsin tielle nro 45. Tämä tie kulkee etelä-pohjoissuunnassa läpi Ruotsin luikerrellen pohjoisessa suunnilleen yhtä kaukana itä- ja länsirajasta. Moran alapuolella se kuroaa länsirajaa kohti päättyen lopulta Göteborgiin. Tie kulkee välillä aikamäisessäkin maastossa (pohjojalaasen



Älvsbyn sadetta, tankki ja museo.

näkökulmasta katsoen, meilläpäin kaikki pikku mäetkin on nimetty vuoriksi) ja välillä läpi pikku kylien. Mukavia mutkapatkiäkin oli. Eli varsin hyvää moottori-pyörätietä, jos nyt asfaltilla pitää ajaa. Jos tavoitteena on mahdollisimman suuri keskinopeus, kannattanee valita väljempi väylä, joka ohittaa taajamat.

Sorsele, jonne tupsahdin aamuyhdeksän jälkeen tankattuani ensin keskellä ei mitään. Slagnäsissä oli kahdellakin tapaa mainittava paikka. Siellä reitti kääntyi etelään, ja toisekseen vesisade loppui vähi-

tellen kestätyään vasta karvan verran vajaat 1000 km. Olipa hienoa ottaa sade-asu pois ja ajaa lämpimässä aurinkoisessa säässä. Ajopuku oli vieläkin kuiva lukuun ottamatta pientä kosteaa aluetta kauluksen tuntumassa, mutta kengät olivat niin märät kuin ne vain voivat olla. Ikäänkuin ne olisi ensin kaadettu vettä täyteen ja sitten vasta vedetty jalkaan. Gore-tex-kalvo toimii tässäkin tapauksessa oivallisesti päästäten vain vesihöyryn pois kengästä. Lämpimässä kelissä märät kengät eivät haitanneet ajamista. Nahka vain irtosi jalansyryistä, mutta se esti seuraavan viikon ajan vain kävelemisen, ei prätäkällä ajamista.

Vilhelmiinassa kävin syömässä suklaamuffinssin kahvikuposen kera ja Hammerdalissa meinasin joutua onnettomuuteen täti-ihmisen ohjastaessa Corollansa kaupan pihasta suoraan eteeni. Kolmenkymppin nopeudesta mp pysähtyy melko ly-

hyellä matkalla, joten vakavampaa vaaratilannetta tai hallinnan menetystä ei tapahtunut, mutta ruotsalaisummo itse näytti pelästävän pahemmin ja sammutti autonsa siihen keskelle tietä. Hammerdalissa rasvasin ketjuja ja nautin suklaapatukan energijuoman kera. Sää sekä maisemat jatkuivat kauniina ja itseäni piristääkseni ja jäseniä oikoakseni tein muutaman tapeilta ajettavan pikaisen pistokokeen päätieltä poikkeaville herkullisen näköisille hiekkateille ja poluille. Olin siis edelleen tiellä nro 45, jota jatkoin kunnes Ytterhögda-

lin jälkeen käännyn tielle nro 296, mistä alkoikin melkoinen koko loppumatkan kestävä mutkajuhla, jolla vähäinenkin kertynyt väsymys haihtui. Mutkatietä piisasi n. 220 km ja se oli välillä todella syheröistä tuoden mieleen Haminan ja Virolahden välisen museotien. Enpä muista hetkeen noin nautiskelleeni asfaltilla ajamisesta. Reitti kulki mm. paikannimien Kårböle, Alfta ja Falun kautta.

Trippimittarin mukaan tankkaaminen alkoi olla ajankohtaista jo ajat sitten, mutta olisikohan ollut kuvankaunis pikkukylä nimeltä Lillhaga, jossa vihdoin tuli tankkauspaikka vastaan. Katselin siinä hetken, kun paikallinen isäntämies yritti turhaan saada Volvoonsa bensiiniä ja totesimme sitten mittarin olevan epäkunnossa. Ei herännyt meikäläisen Visallakaan. Polttoainetilanne alkoi olla jo hälyttävä, mutta Volvomies lohdutteli kertomalla, että menosuunnassani neljän kilometrin päässä on seuraava mahdollisuus tankkaamiseen.

Jatkoin siis matkaa, mutta tankkauspaikkaa ei neljän kilometrin päässä näkynyt. Sen sijaan vastaan tuli tummanpohuvia pilviä ja pian alkoikin melkoinen rankkasade ja salamointi. Näin loppumatkasta en enää viitsinyt alkaa sadeasua pukemaan, vaan puskin läpi vesimassojen salamoitten valaistessa tietäni. Vihdon Voxnassa, 43 km päässä edellisestä mittarista, löytyi kyläkaupan pihasta toimiva tankkauspaikka. Vettä vain tuli todella kaatamalla, joten en heti ruvennut aukomaan tankkinkorkkia katoksettomalla asemalla, vaan hain jotain pikku purtavaa kaupasta ja räystäsvuodossa seisten soittelin pari puhelua. Sateen hiukan hellitettyä lorottelin tankin täyteen tankkausaukkoa lippalakilla suojaten. Polttomoottori ei kesälläkään käy vedellä, se on jo aiemmin

todistettu bokseribemarilla.

Falunista ajelin viimeiset parikymmentä kilometriä Borlängeen hienoa pikkutietä nro 293 pitkin. Salamointi oli välillä niin voimakasta ja jyrinä erottui selvästi ajomelunkin yli, että hieman pelotti. Moottoripyörällä ajaminen ei ukonilmalla ole turvallista ja onpa tapauksia että salama on osunut motoristiin. Perille kuitenkin päästiin, ja määränpäässä sadekin loppui. Kilometrejä oli takana 1680 eli sinänsä sopivasti yli tuhannen mailin, mutta Kukolan lenkin kuittien puuttumisen vuoksi olisi ollut hyvä jatkaa matkaa vielä vähän, kun aikaakin olisi vielä ollut muutama tunti jäljellä.

Vaan enpä viitsinyt, koska olin jo kämpän nurkalla ja jatkaminen olisi tarkoittanut uuden ukkospilven alle sukeltamista. Niinpä tankkasin tykkilavetin Kvarnsvedenin Statioilla lopetuskuitin aikaleiman ollessa 19:52 kuninkaallista aikaa. Huoltoaseman vieressä on Israelilaismiehen pitämä grilli, josta saa parhaan hampurilaisen mitä ikinä olen maistanut. Paras grilli Jerikon ja Mantan jälkeen... Vedin siellä kupuni täyteen ja painuin kämpille ottamaan työtovereilta nimiä lopetustodistukseen.

Kosteahkosta kelistä huolimatta ajo oli varsin onnistunut ja nautinnollinen vailla sen suurempia murheita, ja ajo maistui makialta loppuun asti. Varusteet pitivät veden ulkopuolella kenkiä lukuunottamatta. Kilometrejä tuli tarkastuksessa yllättävän riittävästi (1701) huolimatta hieman puutteellisesta todistusaineistosta. En ajanut kovaa ja pidin paljon taukoja, muutaman pitkänkin, mutta silti aikaa jäi vielä reilusti. Kuvia ei tullut paljoa räpsittyä pimeään ja sateen vuoksi. Uskollinen ratsuni palveli hyvin tämänkin Reissun.

Markku Haapamäki

KANSAINVÄLISEN HOSTELLIKORTIN EDUT SUOMESSA 2009

MP 69 on jäsenenä Suomen Retkeily-
majajärjestössä. Jäsenkortissa on tästä
todiste. Näin MP 69 jäsenet saavat nor-
maalit jäsenetualennukset kotimaassa
erilaisista palveluista SRM:n kohteissa.
Niistä tiedotetaan kerhon nettisivulla
linkissä jäsenedut. Esittämällä voimassa
olevan kansainvälisen hostellikortin saa
seuraavia etuja/alennuksia Suomessa
tietyissä kohteissa:

SRM-hostelleissa 2,50 €/henkilö/vuo-
rokauti alennusta normaalista majoitus-
hinnasta.

Europcar: 10 % alennus Europcar -auto-
vuokraamon vapaa-ajan pakettihinnoista
Suomessa. Varaukset puh. 0403 062 444
tai 0200 12 154 (pvm.),
e-mail: reservations@europcar.fi,
www.europcar.fi

SIXT rent a car Transvell Oy: Omissa
toimipaikoissamme Suomessa 15% alen-
nuksen kaikissa autoluokissa ja viikonlop-
pupakettihinnoista 10% alennuksen. SIXT
rent a car Transvell Oy,
puh. (09) 350 5590,
e-mail: rent@sixt.fi, www.sixt.fi

HELSINKI

Eskelisen Lapin Linjat Oy:
30 % alennus normaali reittivuorotaksois-
ta (alennus ei koske vyöhykehinnastoja

tai Norjan reittivuorohinnastoa). Lisätie-
toja: Eskelisen Lapin Linjat Oy, Koskikatu
49-53, Rovaniemi, puh. (016) 342 2160,
e-mail: esk.lapinlinjat@co.inet.fi,
www.eskelisen-lapinlinjat.com

Eurohostel: 10 %:n alennus Eurohos-
telin vastaanotosta ostetuista, Espoossa
sijaitsevan Vesihuvipuisto Serenan (www.
serena.fi) päivä- ja iltalipuista. Eurohostel,
Linnankatu 9, Helsinki, puh. (09) 622 0470,
e-mail: eurohostel@eurohostel.fi,
www.eurohostel.fi

**Eurohostel / Ravintola Katajanmar-
ja:** 10 %:n alennus normaaleista à la carte
-hinnoista hostellin yhteydessä toimivassa
ruokaravintolassa. Ravintola Katajanmar-
ja, Linnankatu 9, Helsinki,
puh./faksi (09) 6220 4744.

Rudolf's City Experience: Ilmainen
Rudolf t-paita Helsingistä lähtevien päivä-
retkien osallistujille (opastus englanniksi).
Edun arvo 9 €. Kesällä 2009 retkivaih-
toehtoina: Finnish Summer Evening, A
Taste of Porvoo and Countryside, Turku
& Archipelago Experience ja Helsinki by
Kayak. Rudolf's City Experience,
puh. 050-307 5000,
e-mail: info@rudolfcity.com,
www.rudolfcity.com.

MUU SUOMI

Espoo, Sodexo Hotelli Matinlahti:

Arkipäivinä 5 euron arvoinen ateriasel-
teli jokaisesta majoitusvuorokaudesta
yksityishuoneissa majoittuville. Sodexo
Hotelli Matinlahti, Rantamäki 3, Espoo,
puh. (09) 887 61, e-mail: hotelmatinlahti@
sodexo.fi, www.sodexo.fi/matinlahti

Inari, Hotelli Inari: 10 % alennus vene-
vuokrasta. Hotelli Inari, Inarintie 40, Inari,
puh. (016) 671 026, info@hotelliinari.fi,
www.hotelliinari.fi

**Puumala, Reissumaja/ Koskenselän
lomakylä:** 10 % alennus vuokravälineistä
(mm. kanootteja, soutuveneitä ja polku-
pyöriä). Reissumaja, Koskenseläntie 98,
Puumala, puh. (015) 468 1119,
info@koskenselka.fi,
www.koskenselka.fi

Rovaniemi: kts. Helsinki / Eskelisen
Lapin Linjat.

Sulkava, Partalansaaren Lomakoti:
Saunan, soutuveneiden ja kanootin käyttö
ilmaiseksi hostellissa yöpyville. Parta-
lansaaren Lomakoti, Hirviniementie 5,

Kaartilankoski, puh. 050-5817 460, e-mail:
arjaschenkwein@partalansaarenloma-
koti.com, www.partalansaarenlomakoti.
com

Tervola, Wild Lapland: Kaikista oh-
jelmalveluista ja lomapaketeista 10 %
alennus. Wild Lapland, Kätkävaara, Ter-
vola, puh. (016) 439 148,
e-mail: info@wildlapland.net,
www.wildlapland.net

Turku, Hostel Turku: 20 % alennus
TurkuCard -matkailijan etukortin
normaalihinnoista. Korttityypit: 24 h, 48
h, Perhe 24 h. Kortilla ilmaiseksi mm. si-
säänpääsy lähes kaikkiin Turun museoihin,
Turku Sightseeing -kiertoajelu ja Turun
joukkoliikenteen bussimatkat. Hostel
Turku, Linnankatu 39, Turku,
puh. (02) 262 7680,
e-mail: hostel@turku.fi,
www.turku.fi/hostelturku

Edut ovat henkilökohtaisia. Oikeudet
muutoksiin pidätetään.



Suomen Retkeilymajajärjestö-SRM ry
Hostelling International Finland
Yrjönkatu 38 B 15, 00100 Helsinki,
puh. (09) 565 7150, faksi (09) 5657 1510
e-mail: info@srm.fi, www.hostellit.fi



Internetti ja navigaattori - pilaavatko ne moottoripyörämatkailun?

Toki olen samaa mieltä erään entisen kollegani kanssa, ettei kurjuutta tarvitse harjoitella, mutta... Mielestäni osa ideasta kuitenkin hukkuu, jos tietokoneella jonkun karttaohjelman avulla laaditaan päiväohjelmat ja toteutetaan tuo suunnitelma navigaattorin ohjeita noudattaen!

Silloin 'ennen vanhaan' kirjoiteltiin kääntymismerkit maalarinteipille, jonka sitten kiinnitettiin näkyville. Kartta oli – tietysti! – aina näkyvillä tankkilaukun karttataskussa. Illalla sitten taas pähkittiin laajemman kartan äärellä, paljonkos seuraavana päivänä ajeltaisiin ja mistä sitten majapaikkaa yritettäisiin löytää.

Onhan minullakin jo nykyään navigaattori, tai oikeastaan kaksi. Toinen on puhelimesta ja toinen kojelautaan kiinnitetty 'varsinainen' laite. Kuitenkin olen edelleen reissussa pitänyt karttaa näkyvillä, kuten aina ennenkin. Toki olen käyttänyt myös esimerkiksi Google Maps'ia päivämatkojen mittailuun, arvioidessani etukäteen, missä minkäkin yön viettäisin.

Olen myös laittanut muistiin (paperille) suunniteltujen majapaikkojen katuosoitteet, kaiken varalle, mutta pyrkinyt kuitenkin 'selviytymään' ilman navigaattoria. Taajamissa tiettyyn osoitteeseen löytämistä navigaattori helpottaa huomattavasti, kun voi keskittyä liikenteen ja liikennemerkkien seuraamiseen, suunnistamiseen sijasta! Majoittumisen jälkeen, kun olen lähtenyt 'kylälle katselemaan', tuo puhelinnavi on ollut kätevä apuväline mukana. Puhelinhan on muutenkin aina matkassa ja lisäksi tarvitaan vain se gps-mokkula. Eikä sitten ole tarvinnut joka kadunkulmaa painaa mieleensä, yöpaikkaan takaisin löytämisen varmistamiseksi.

Parilla viimeisimmällä reissulla olen tuota puhelin-navia käyttänyt varsinaiseen tarkoitukseensa ainoastaan viimeisinä Saksan päivinä. Olen kulkenut SuperFast'in laivoilla ja laivaan pääsee vasta 23 jälkeen. Eli aikaa siis on, kun en kuitenkaan ole jättänyt tuolle päivälle, kuin jonkun kolme sataa kilometriä. Eihän sitä koskaan tiedä, mitä vastuksia matkalle sattuu! Aikaa saa kulumaan, kun laittaa reittiehdoksi lyhyin reitti. Celle'stä Rostock'iin matkatessakin navigaattori löysi todella mielenkiintoisia väyliä, joille ei varmasti tulisi pelkän kartan varassa ajellessa lähdettyä. Kun korvanapin piuha vielä jossain vaiheessa irtosi puhelimesta, niin sekun

antoi oman vivahteensa ajopäivälle... Puhelimen näyttöä en siis katsele, vaan kuuntelen vain TaruValkeapään korvaani kertomia ohjeita!

Sekin hyvä puoli tuossa puhelinnavissa on, että se kulkee tauoillakin 'itsestään' mukana. Toisin kuin kojelautaan asennettu, joka täytyisi (?) aina muistaa ottaa mukaan pitkäkynsiltä suojaan!

Esimerkiksi Kreikassa ei kaikkia (läheskään kaikkia!) teitä ole ajettu ns sähköiseen muotoon. Gialova'sta Patras'ia kohti lähdettäessä navigaattori näytti vain, että missä on merta ja missä maata. Eikä ainuttakaan tietä! Myöskään GoogleMaps ei tunne tuota Messinia'n aluetta, satelliittikuvista FIM-rallin paikat kuitenkin löytyvät. Eli yllätyksiinkin on syytä varautua. Ensi vuonna FIM on Kroatiassa, eikä sieltäkään GoogleMap montaa kaupunkia löydä. Manuaalinen kartta tulee siis olemaan tarpeen Zadar'iin matkatessa, kuten myös Kroatian naapurimaissa, siellä navigaattoritakaan taida olla apua?

Älä siis luota sokeasti navigaattoriin, vaan seuraa tilannetta myös kartalta.

Jos navi hajoaa tai varastetaan, niin sitten et kuitenkaan ole ihan hukassa, kun olet kuitenkin harjoitellut myös kartan lukemista, ajoaikojen ja etäisyyksien arviointia! Ei myöskään pidä 'vahdata' navigaattorin näyttöä liikaa, vaan tärkeämpää on keskittyä omaan ajamiseen. Tukka oikein nousi pystyyn, kun eräs motoristi kertoi katselevansa tulevat kurvit navigaattorista, osatakseen säädellä nopeutensa oikein!

Ja ainakin minun mielestäni kaukana on määritelmä 'villi ja vapaa' siitä motoristista, joka tosiaan on sitonut ajo-reittinsä ja aikataulunsa tietokoneen määrittämään aikatauluun ja gps:n mukaiseen reittiin... Tuohan alkaa vastata jo aikataulutettua seura- eli ns pallopäämatkailua. Vaik' ei sitä kurjuutta tosiaan tarvitsisikaan harjoitella, niin spontaanin reitinvalinnan myötä 'uuden' löytäminen tuo kuitenkin oman mukavan lisänsä reissuun! Kumpi on sinun valintasi?

Pekka Lankinen



Lama-ajan motoristit

Laman isettyä suunnitelmat Eurooppareissusta haihtuivat taivaan tuuliin. Sen sijaan löysimme itsemme pikkuruisesta kyläpahasesta Pohjois-Suomesta, metsästysreissulta, kuten pula-aikalaiset aikoinaan. Nahkakampeet vaihdettiin maastopukuun, haulikko remmeillä kiinni ja repu selkään — siitä vaan pomppimaan kuoppaisille hiekkateille korven keskelle, talvivarastoa hankkimaan.

Olihan se vähän toista kuin Saksan baanoilla liitäminen tai Alpeilla kurvaaminen. Mutta suomalainen motoristi ei hevillä lannistu! Mamat ja mummut voivatelevalt kalliin pyörän hoivaamista ja pilviä hipovia vakuutusmaksuja ja huhuilevat kadonnutta maalaisjärkeä — mutta turhaan. Pyörästä ei luovuta, ei vaikka katto menisi päähän päältä.

Suomalaisten suhtautuminen motoristeihin on muuten mielenkiintoinen asia. Teinpä minäkin kerran paikallislehden juttua vuosia RR- ja Trial-ajoa harrastaneesta

paikkakuntalaisesta. Haastattelun yhteydessä piti julkaista komea kuva ja vein asianmukaisesti koko läjän materiaalia toimitukseen. Muutaman päivän päästä selailin aamukahvin ääressä ko. lehteä ja olin pudota tuoilta, kun keskiaukeamalta paljastui neljän palstan kuva haastatteluni kohteesta prätkän selässä. Kuvan alla oli jonkun 14-vuotiaan ipanan keksimä nyhkytarina ulosajossa kuolleesta motoristi — poikaystävästä. Voin vain todeta, että eipä ollut elämäni onnellisimpia päiviä. Koska olin lehden palkkalistoilla, onnistuin kuitenkin saamaan juttuni julkaistuksi pari päivää myöhemmin. Yhden palstan hämärällä kuvalla tietenkäin...

Toisin sanoen töitä riittää asenteiden korjaamisessa meidänkin sivistyneessä yhteiskunnassamme. Piste moraalisarjoille. Pitäkää mieli korkealla lamasta huolimatta — motoristin lannistamiseen kun tarvitaan paljon enemmän!

Easy RiderParaisilta

Kuva: Motoristi 6.1991

69 SHOP HINNASTO

POOLOPAITA	10,00 €	/ tarjous, hajakokoja
MP 69 T-PAITA	10,00 €	/ tarjous, hajakokoja
FLEECE-LIIVI	29,90 €	/ mp69 logo rinnassa
KUKSA, ISO	20,00 €	Käsin tehtyjä !
KUKSA, PIENI	10,00 €	Käsin tehtyjä !
BUFFI / OHUT	13,00 €	
TALVIBUFFI	19,90 €	
MOTORISTIKANSIO	5,50 €	
KANGASMERKKI	3,50 €	
LINSSITARRA	2,00 €	
ISO TARRA	1,00 €	
PIENI TARRA	0,50 €	
PYÖRÄMERKKI	25,00 €	/ TILAUKSESTA
AJOHANSKASSA	11,00 €	
PERUSLAATTA	8,50 €	
KONTIOSTARA-LAATTA	13,00 €	
VUOSILAATAT	3,00 €	
AVAINNAUHA	5,00 €	

TARJOUKSIDA

POSTIKORTTI	NYT 0,50 €
AVAINPERÄLASKIN	NYT 2,00 €

PUISET KOOTTAVAT MOOTTORIPYÖRÄT: NYT KAIKKI MALLIT

CLASSIC	10,00 €
ROADRACE, SUPERBIKE	10,00 €
CUSTOM, MOTOCROSS	10,00 €

**Soita ja
tilaa!** →

Kerhotavaravastaava:
Hannu Sarén
Puh: 040 708 9638
Email: shop@mp69.fi