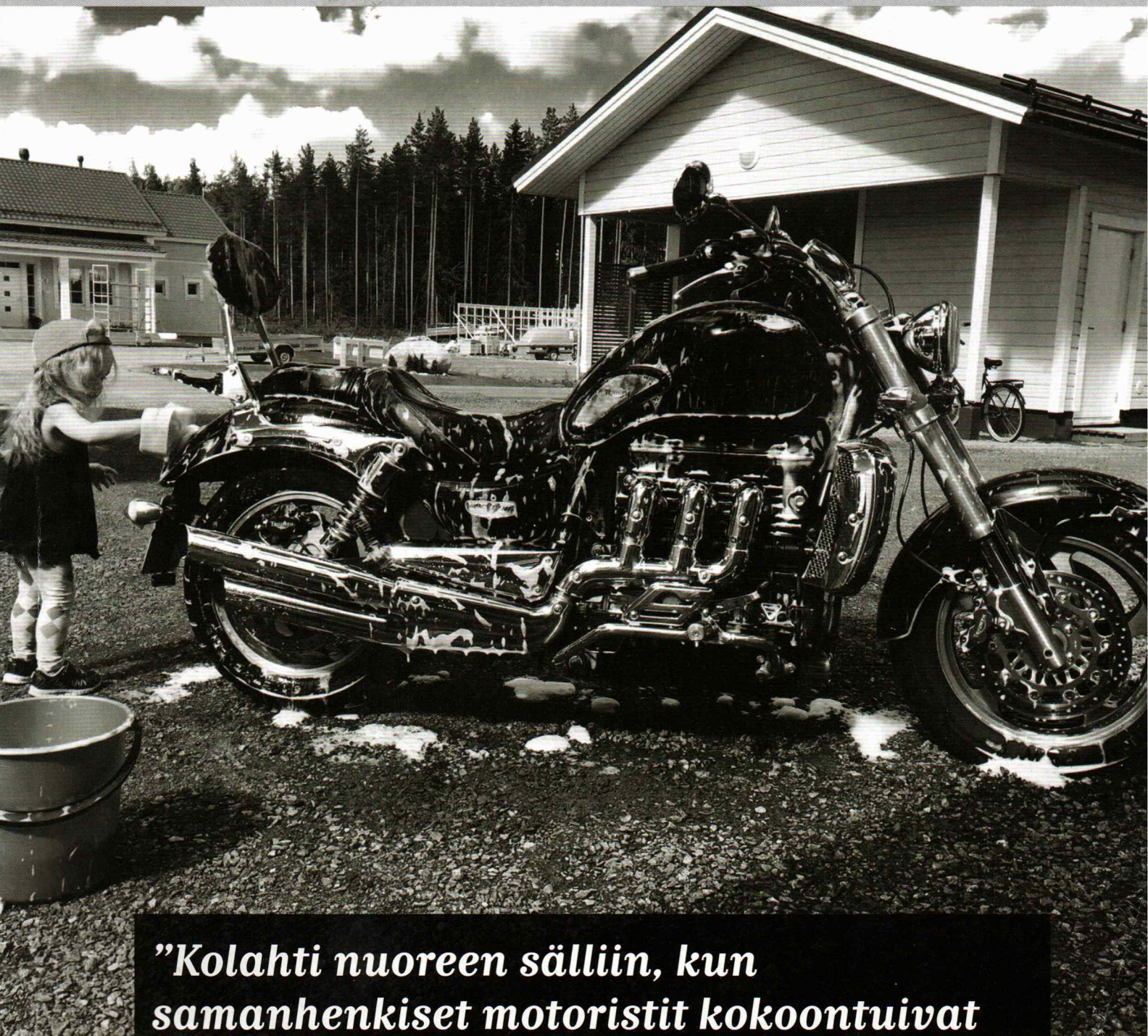


Motoristi

Moottoripyöräkerho 69 ry.

47. vuosikerta syyskuu 2017



”Kolahti nuoreen sälliin, kun samanhenkiset motoristit kokoontuivat leirinuotiolle. Tuntui heti omalta jutulta.”

Kontioralli kahdessa ajassa s. 6

Motoristi 3/2017



4 Puheenjohtajan palsta:

Kuulumisia Kontion 2017 jälkeen

5 MAX22:

Nuorten vauhdikas viikonloppu

6 Kohtalona Kontio

10 *FIM Motocamp ja poppi soi*

14 Motoristi Survival:

Mahtava moottoripyöräkoulutus

10 *Finita-ajo ja Jarno Saarisen*

patsaanpaljastus

Moottoripyöräkerho 69 r.y.:n jäsenlehti

47. vuosikerta

Ilmestyy neljästi vuodessa.

Motoristi ottaa mielellään vastaan

lukijoiden lähettämää materiaalia. Toimituksella on kuitenkin oikeus m(u)okata sille lähetettyä materiaalia.

Päätöimittäjä ja taittaja: Selina Kustula
Painopaikka: Hämeen Kirjapaino Oy, Tampere

Kuva alla: "Kontrollissa perjantaiaamuna", Lauri Länsikallio
Kannen kuva: "Tuleva motoristi", Toivo Onnela, jäsen 7133



Hallitus

Puheenjohtaja
Raimo Järvinen
raimo.jarvinen@mp69.fi

Varapuheenjohtaja ja
kansainväliset asiat
Markku Ahlsten
050 67155
markku.ahlsten@mp69.fi

Sihteeri
Pasi Vornanen
pasi.vornanen@mp69.fi

Kassanhoitaja
Veera Hahtala
veera.hahtala@mp69.fi

Kerhoisäntä
Oiva Lepola
oiva.lepola@mp69.fi

Kiitos tekijöille!

Tutustuin MP69:n jäseniin ja toimintaan ensimmäisen kerran nimenomaan Motoristi-lehden kanssa. Eh ollu koskaan kuullutkaan kerhosta ennen kuin Veera kyseli uuden taittajan perään. Nyt on vuoden verran taittohommia taustalla ja on aika hypätä päätoimittajan puikkoihin.

Nyt on menossa Motoristi-lehden 47. vuosikerta. Noihin vuosiin mahtuu monta lehteä: useita kirjoittajia, erilaisia reissukertomuksia, paljon valokuvia ja mielenkiintoisia tarinoita.

Jännittää siis syystäkin tämä uusi tehtävä. Mitä annettavaa näin kokemattomalla ja uudella tulokkaalla voi olla suurelle kerholle ja pitkäikäiselle lehdelle? Eniten jännitän, että miten lehti säilyttää monipuolisuuden ja tuo kattavasti kerhon erilaisten jäsenten kokemuksia esiin. En kuitenkaan tunne jäseniä niin laajasti, mutta toivottavasti se ei ole kenellekään este rohkaistua kirjoittamaan lehteen.

Päätoimittajan saappaissa

Ensimmäiseen minun toimittamaan lehteeni suunnittelimme suurta kuvakollaasia. Saimme nimittäin hallituksen kesken idean valokuvakilpailusta. Ajatus oli, että sen avulla pääsemme koko kerho kurkistamaan toistemme kesäajojen maisemiin. Hieno idea ja laitoimme heti toteutukseen julkistamalla kilpailun viime Motoristi-lehdessä.

Ainut ongelma suunnitelmassa oli se, ettei osallistujia juurikaan tullut. Onneksemme ainut osallistuja lähetti upean kuvan, joka oli nimeltään "Tuleva motoristi". Valokuva nuoresta motoristinalusta pesemässä moottoripyörää sai kunniapaikan lehden kannessa. Kiitos Toivo Onnela hienon valokuvan jakamisesta! Sinulle lähtee tuotepaketti postissa pikimmiten.

Vaikka valokuvakilpailu ei suurta sähköpostivyyryä saanutkaan aikaiseksi, onneksi juttuja lehteen tuli kuitenkin.

MAX22-kuulumisilla aloitetaan ja siitä on hyvä jatkaa Kontioralliin, jota pääsemme muistelemaan jopa kahdessa eri ajassa: 1972 ja 2017. Myös Motoristi Survival Tourille pääsemme nojatuolimatkalta erittäin perusteellisen jutun kautta. Unohtamatta kansainvälisempiä kokemuksia FIM Motocampissä ja Finitassa. Kiitos kaikille kirjoittajille ja kuvaajille!

Tule mukaan tekijöihin

Tässä välissä onkin varmasti hyvä muistuttaa, että tämä lehti todella tehdään yhdessä. Kerho on suuri ja jäseniä on ympäri Suomea, joten kaikenlaiset jutut ovat enemmän kuin tervetulleita.

Juttuja ei tarvitse kirjoittaa yksin tai vailla ideoita. Autan mielelläni myös aiheen rajaamisessa tai näkökulman hakemisessa, jos kirjoittaja sitä toivoo. Luen kaikki tekstit ajatuksella läpi ennen julkaisua, joten kirjoitusvirheistäkään ei tarvitse murehtia. Tehtäväni on myös huolehtia, että jutut näyttävät lehdessä hyvältä. Teiltä pyydän siis vain kokemuksianne, tarinoitanne, ajatuksianne.

Valtavan suuri kiitos tämän lehden tekemiseen osallistuneille. Ja mukavia lukuhetkiä Motoristin parissa!

Selina Kustula

Motoristin uusi päätoimittaja



Koulutusvastaava
Tommi Lumiaho
050 4093450
tommi.lumiaho@mp69.fi

Jäsenvastaava
Joonas Tikkanen
0504039072
joonas.tikkanen@mp69.fi

Toimihenkilöinä
Kerhotavarat
Juha Räsänen
juha.rasanen@mp69.fi

Nuorisovastaava
Pyry Collander
pyry.collander@mp69.fi

Webvastaava
Mika Mäenpää
mika.maenpaa@mp69.fi

Päätoimittaja
Selina Kustula
selina.kustula@gmail.com

Kuulumisia Kontion 2017 jälkeen

PUHEENJOHTAJAN PALSTA | RAIMO JÄRVINEN

Kontio-tapahtumaa vietettiin tänä vuonna Posion Lapiosalmen maisemissa. Moni paikalla ollut kiitteli paikkaa, ja tähän mielipiteeseen myös itse yhdyn. Ilmapiiiri tapahtumassa oli hyvä ja osallistujat nauttivat toistensa seurasta.

Järjestelyt sujuivat ilman suurempia ongelmia, joskin aamupalan kahvipisteeseen kertyi ajoittain jonoa. Jonon muodostuminen on luonnollinen asia ottaen huomioon kävijämäärä, osittain asia oli myös ajoituksesta kiinni. Järjestys pysyi koko tapahtuman aikana asiallisena, enkä itse havainnut tai kuullut, että häiriöitä olisi ollut. Yhden ikävemmän tapahtuman kuulin, kun eräs henkilö oli jouduttu kuljettamaan ambulanssilla sairaalaan. Jälkeenpäin kuu-

lin, että hän pääsi melko nopeasti sairaalasta pois eikä mitään vakavampaa sattunut. **Kiitän vielä Napapiirin Moottoripyöräilijäry ja rallipäällikkö Eero Tuomikoskea onnistuneista järjestelyistä.**

Perjantai-iltapäivällä saatiin vähän tiikusadetta, joka ei varsinaisesti haitannut tapahtumaa. Muuten sää suosi. Itselläni ajo Kontioon ja takaisin kotiin sujui suotuisissa sääoloissa, jos vertailukohtana pidetään tähän mennessä olleisiin kesän olosuhteisiin. Säätiloissa on ollut kuitenkin vaihtelua eri puolilla Suomea, johtuen osittain Suomen pituudesta. Toivottavasti saadaan vähäsateisempi ja kohtuullisen lämmin syksy, jolloin päästään nauttimaan tien päällä

olosta pidempään. Vaikka säätilat eivät ole olleet parhaat mahdolliset, keskusteluissa eri yhteyksissä olen kuullut, että kohtuullisen hyvin on kuitenkin kilometrejä karttunut.

Tapahtumassa palkittiin myös perinteiseen tapaan osanottajia kolmessa luokassa Kontio-patsaalla: vanhimman osanottajan pystin voitti Raimo Inkala, pisin ajomatka kotipaikkakunnalta Kontionaliin Henrik Budich ja nuorin itse ajanut osanottaja Tilda Riikonen. Onnittelut vielä heille kaikille.

Saimme myös pari negatiivista palautetta Kontio-tapahtumaan liittyen. Hallitus tulee ne käsittelemään ja toimimaan päätösten mukaan sekä kehittämään ja parantamaan tapahtumaa. Myös erilaisia ehdotuksia Kontio-patsaan jakoperusteista esitettiin, joskin osa taisi olla tehty huumori mielessä. Nekin hallitus tulee käsittelemään ensi vuoden tapahtumaan mennessä.

Erilaisia tapahtumia ja kokoontumisia on vielä syksyn mittaan jäljellä. Toivottavasti sää suosii, jotta mahdollisimman moni pääsee vielä kuljettamaan ajopeliään tien päällä uusiin tai entuudestaan tuttuihin paikkoihin. Pidetään turvallisuus ykkösasiana, kun illat alkavat hämärtyä ja luonnon eläimetkin ovat liikkeessä.

Antoisaa tulevaa syksyä
Raimo Järvinen



Nuorten vauhdikas viikonloppu

TEKSTI | PYRY COLLANDER

Jälleen oli se aika vuodesta, kun MP69 järjesti perinteeksi muodostuneen nuorten rataviikonlopun. Tällä kertaa ajankohdaksi valikoitui heinäkuun 22. - 23. päivät.

Max22-tapahtuman tarkoituksena on tutustuttaa nuoria rata-ajoon, samalla tarjoten kevyttä koulutusta sekä hauskanpitoa nuorena porukassa.

Tänä vuonna juuri tuohon "nuoreen porukkaan" pyrittiin selvällä nuorennusleikkauksella, kun koulutusvastuun viikonloppuna ottivat kerhon kouluttajista nuorempaa polvea edustavat Joonas Tikkanen sekä Oskari Kortesus. Mukana kouluttamassa ja koulutuksen etenemistä seuraamassa

olivat myös koulutusvastaava Tommi Lumiaho ja nuorisovastaava Pyry Collander.

Tapahtumaan osallistui tänä vuonna jälleen entistä nuorempia kuskeja, mikä on hienoa todeta. Osallistujia oli tästä huolimatta tänä vuonna vain viisi, mikä on viime vuoden osallistujamäärän pienen kohoamisen jälkeen tietty pettymys. Tästäkin huolimatta, saimme pidettyä hauskaa niin radalla, kuin sen ulkopuolellakin, muun muassa saunoen.

Toivottavaa olisi totta kai, että osallistujamäärä kasvaisi, ja kävijäkunta olisi laajempaa, kuin aina samat naamat kaikkialla, mutta vielä emme ole sitä taikaa löytäneet, millä tavoittaisi nuoret

massat, jotka kevereillaan kruisailevat mopomiiteissä ja kaupunkien kaduilla runsain joukoin. Toivottavasti sen joskus vielä löydämme, onhan moottoripyöräilynkin tulevaisuus nuorissa.

Nyt voisikin jokainen motoristi tarttua sitä nuorta, tuttua motoristia hihansuusta ja kannustaa tätä osallistumaan eri tapahtumiin, varsinkin näihin nuorten omiin tapahtumiin.

Pitkää loppuajokautta toivottaen,
Pyry Collander
MP69 Nuorisovastaava

**ETELÄN
PYSTYMETTÄ**

AJANKOHTA 27. - 29.10.2017
PAIKKA NIINIMÄENTIE 106, TAMMELA
KOORDINAATTEINA N60°44,244 E23°45,708
JÄRJESTÄJÄ FORSSAN MATKAMOTORISTIT
YHTEYSHENKILÖ RAIMO RYHTÄ
RAIMO.RYHTA@GMAIL.COM +358 50 04 83751

**POHJOISEN
PYSTYMETTÄ**

JÄRJESTÄJÄ NAPAPIIRIN MOOTTORIPYÖRÄILIJÄT
YHTEYSHENKILÖ MIKKO LAITALA
+358 400 188 429
SEURAA TIEDOTUSTA MP69:N
VERKKOSIVUILLA JA FACEBOOKISSA.

Kohtalona

Kontio



| Legendat lavalla. Näitä hetkiä kaipaen Kontioihin.

**Muistoja
Kontio-taipaleilta
on tarttunut
nahkarotsin
liepeisiin, yritän
ravistella - jospa
saisin jotain
paperille.**

TEKSTI JA KUVAT | EERO NISKANEN

Vuonna 1972 ostin ensimmäisen pyöräni, Ducati kolmepuokin. Velipoika oli edelliskesänä käynyt Hondalla Kontiossa ja kertoili juttuja, muutamia valokuviaakin oli räpsinyt.

Kolahti nuoreen sälliin, kun samanhenkiset motoristit kokoontuivat leirinuotiolle. Tuntui heti omalta jutulta. Serkkupojan kanssa sovittiin, sinne meidänkin retkemme johtaa.

Untuvikot seikkailevat

Saapui kesä-72 ja kaksi motoristiuntuvikkoa oli valmiina seikkai-

luun, Triumppi ja Ducati potkai-
ttiin käyntiin ja Liakan Bronssonit
suuntaivat kohti aurinkoa.

Aina ei kuitenkaan käy niin kuin haaveillaan tai lauletaan. Matkamme nimittäin meinasi tystätä heti alkuunsa, kun Juhanin Trumppa teki topin jo reilun peninkulman jälkeen. Tovi siinä funtsittiin, sitten vähäiset leiritarpeet köytettiin Ducatin kyytiin. Hiiohoi, Ämmänsaari täältä tullaan!

Edellisestä Suomussalmen reisusta oli kulunut kahdeksan



vuotta, silloin veteraani-isä vei viisi lastaan kulttuurimatkalle Kainuuseen. Eihän se isä meil-le syitään kertonut, myöhemmin selvisi, halusi käydä paikalla, jossa veljensä Eero Niskanen kaatui ensimmäisten joukossa, 11.12.1939.

Onneksi nyt on aika parempi ja rauha maassa. Matka sujui rattoisasti. Kontrollipaikalla hieman jännitettiin läpäiseekö pyörä kat-sastuksen. Takarengaassa oli vielä pintaa, mutta pakoputkesta oli viimeinen pätkä autotallin hyllyl-

lä, mutta hyvin kävi. Avokypärät päähän, lasit silmille ja suuntana Yli-Soppana. Matkaa oli vain 225 km.

Kesän 2017 Kontio

Nyt 45 vuotta myöhemmin päätin tehdä aikamatkan samaan paikkaan. Jo talvella sovin ystäväni Arin kanssa, että tavataan tuolla metsähallituksen nuotiopaikalla ja vietetään lähestymis-Kontiomme siellä.

Torstaina 29. kesäkuuta hyppäsin pyörän satulaan, ja silloin tuntui kuin olisin ollut tuo 18-vuotias

nuorukainen taipaleeni alussa. Mahtava on tunne, kun kääntyy tielle, ja antaa Truman kalkattaa. Tunne nuoresta motoristin alusta jäi lyhyeksi, kun huomasin laulavani että: "Taipaleelle jäivät nuoruuteni päivät". Eikä jatko ollut sen tuoreempaa. "Jos ymmärrätte hiukan, mun mennä antakaa, ja kulkea niin kauas kuin vain pyörä kuljettaa". "Cheek", huutaa nuori-so tässä kohtaa.

Ennen Ranuaa liittyi sade seuraani ja hyvin tuntui viihtyvän, joten ajoin huoltamolle. Kuuma kaakao

2017 30.6.2017 KONTIORALLI

| Ari ja Triton. Vaatimattomasti sanottuna Triton on aikanaan parhaista saatavilla olevista osista kasattu pyörä.

| Ari saapuu ja metsä raikaa.



ja lämpimät ajatukset piristivät mieltä. Sitten seurasi viimeinen pätkä, joka kulki Posiontietä ja Impiön tiehaarasta kohti takametsiä.

Maisemat nousi mieleen vuosien takaa, vaikka tielle olikin ajettu nyrkin kokoista rompoolia, ja silti takaisin kääntyminen ei käynyt mielessäkään. Tulihan sitä toki parempaakin metsätietä. Suuren mäen päältä, kun katselin edessä aukeavaa maisemaa, se oli hieno hetki olla harmaahiuksinen nuorukainen.

Oikea tiehaara löytyi lopulta. Py-

sähtyessäni kuvaamaan jostain kantautui Tritonin vahva saundi. Se on hieno ääni se - luontoääni vailla vertaa. Ajeltiin pyörät järven rantaan ja laitettiin leiri pystyyn. Sitten tutustuttiin paikan nähtävyyksiin.

Jouduimme kävelemään varsinaiselle Kontio-paikalle, sillä aika oli syönyt pienen joen ylittävän silan.

Maisema oli kauttaaltaan samannäköistä kuin vuosia sitten. Tekastiin tulet, keittelin kahvit ja vietettiin ilta nuotiolla. Puhe kulki jouhevasti kattaen ihmise-

lon kaikki alueet iloineen ja suruineen ja pyöristäkin keskusteltiin. Aika riensi nopsaan, kun kerran vuodessa kohdataan. Kalvosin-kello näytti kahta, joten oli aika ryömiä teltoihin. Eipä aikaakaan kun yössä kuului tasainen hyrinä - jäiköhän pyörät käyntiin?

Kynsissä pitoa riittää

Aamu valkeni ja leiri laitettiin kaasaan. Alkoi matka kohti Ranuan kontrollipistettä. Tuttuja naamoja vastassa. Elohopeakerholaiset ovat liikekannalla, eikä tunnu olevan enää nuorison juttu tämä



päristely.

Muistan kun kerran 70-luvulla Kontiossa kiersi tarina, että paikalla on yli viisikymppinen motoristi. Kävin toteamassa asian todeksi - Jokisen Pena ja Honda 450 herätti kunnioitusta pojanklopissa. Melkein yhtä harvinaista on tänäänkin löytää viisikymppistä tästä porukasta, sillä suurin osa on tuon rajapyykin ohittanut.

Mielensäpahoittaja sanoisi tässä kohtaa: "Kyllä ei ole hyvä suuntaus tämä". No, mutta me roikumme mukana niin pitkään kuin kynsissä pitoa riittää.

Meän ÄmCee alkoi olla kasassa, joten eiku syömään paikalliseen kolmen silmän hempukkaan, sitten suunta kohti Posiota ja Kontion pesää.

Reissumiehen repusta kaivoin telttani, tuon kesäkotini, joka on

käynyt jo 36 Kontiossa. Edelleen se toimii - paitsi sateella.

Kyllähän siinä melko pian vanhat kamut kävivät tervehtimässä ja kuulumisia vaihdettiin, eli selkokielellä ajettiin uusimmat päivitykset.

Elämässä kun on ehtinyt muutakin kokea kuin naapurin verkkoja, niin jos joku puuttuu joukosta, mieleen nousee synkätkin ajatukset. No, onneksi lauantai poisti nuo mietteet ja sitä iloisempi oli kohtaaminen.

Paljon kertyi rusinoita muistojen reppuun ja aikahan ne vielä kultaa kunnes unohtuu. Ensi vuonna uudestaan, jos luoja suo.

Usein motoristihaastattelut alkaa kysymyksellä, mikä tässä harrastuksessa viehättää. Sama juttu on kaikkien harrastusten kanssa. Olen nimittäin joskus yrittänyt

selittää ultrajuoksun tuomia kissejä sohvaperunalle, mutta se on turhaa höpinää. Ennakoasenteet ovat vastaan, eivätkä ne paljon puhumalla oikene.

Monesti olen kuullut motoristeista sanottavan: "Yrittävät elää mennyttä nuoruuttaan pakenemalla menneeseen". Maskan Parjat sanon minä, mehän ollaan ihan tavallisia tallaajia, ukkeja, mummoja, isiä ja äitejä joukossa muutama nuorempikin. Se mikä meillä on yhteinen se on kipinä, joka ei suostu sammumaan.

"Mitä tunnet moottoripyörällä ajaessasi?" usein kysytään.

Tunnen olevani elossa, se riittää minulle, saa riittää muillekin.

FIM Motocamp ja poppi soi!

Monelle saattaa tulla yllätyksenä, että FIMin järjestämiä matkamoottoripyöräilytapahtumia on muitakin, kuin vain se suurin ja kaunein, FIM-Rally.

Vuosittain järjestetään myös pienempiä tapahtumia, kuten Meritum Meeting. Siihen osallistujilta edellytetään vähintään viiden FIM-Rallin käynnistä saatavaa pronssista Meritum-mitalia. Myös FIM Motocamp järjestetään vuosittain. Se on huomattavasti niin sanottua oikeaa FIMiä pie-

nempi tapahtuma. Osallistujille tarjotaan vain telttamajoitusta, joka sekin osaltaan karsii osallistujamäärää.

Itse osallistuin tänä vuonna ensimmäistä kertaa Motocampiin. Se järjestettiin Italiassa, Toscanan maakunnassa, Poppi-nimisessä kaupungissa. Varsinainen tapahtuma- ja leiripaikka oli urheilukentän kupeessa ja tukeutui huollon osalta kentän valmiisiin tiloihin.

Ruokailut oli järjestetty puiston siimekseen, telttakatoksiin. Telttailualue oli tasainen ja avoin nurmikenttä, jonka laidoilla olleiden muutamien puiden tarjoamat katveet oli jo maanantaina varattu. Olihan luvassa helteinen sää koko viikoksi! Tuo lupaus myös toteutui, sillä alle 35 asteen eittainnut päivälämpö olla yhtenäkkään päivänä.

Järjestäjät olivat päättäneet, että leirialueelle ei pyöriä ajeta ja olivat ystävällisesti hankkineet muutamat kottikärryt tavaroiden roudaamista helpottamaan. Olin aamupäivällä startannut Nago-Torbolen BellaVista-cämpäriltä ja kunhan majoitus oli pystyssä, tapahtui terassin katveeseen siirtyminen aika ripeään tahtiin! Kovin nuori poika, ehkä 12-vuotias, siellä oli anniskelemassa janojuomaa sitä haluaville - ei Suomessa kyllä onnistuisi.

Olin paikalla jo maanantaina - tuli matkalla jokin ajatusvirhe - ja siksi väkeä oli vasta muutamia kymmeniä. Muita suomalaisia ei vielä näkynyt.

Totesin kaupunkiin olevan lyhyt matka, alle kilometri, kun ensin onnistuin löytämään oikopolun sinne. Kaupungin läpi kulki joen



| Liput lentävät heittäjältä toiselle ja käyvät välillä todella korkeallakin. Esiintyjiä oli useampi ryhmä, eri ikäisiä, mutta ainoastaan yksi tyttö joukossa mukana. Vaikuttavaa toimintaa!

| Italialaistyyppinen tiedottaminen alkamassa. Pyörät on pysäköity ja sitten siirrytään jalkaisin La Vernan luostarin alueelle, joka on pyhä paikka ja siksi siellä on käyttäydyttävä hillitysti. Punahiuksinen nainen toimi järjestäjien englanninkielisenä tiedottajana. Luostarikierrokselle väki jaettiin kieliryhmiin, joissa kussakin oli kielitaitoinen munkki oppaana. Ei toki suomea, mutta englantia oli sentään tarjolla!



uoma, jossa ehkä joskus on vettäkin ja sen ylittämiseen piti ensin löytää reitti.

Tiistaina torilla oli markkinapäivä ja väkeä näkyi olevan runsaasti liikkeellä. Mukavahan sitä vilinää ja hulinaa oli seurailta katveessa ja virkistävää juomaa nauttien. Lähimmät terassit ja ruokapaidat olivat ihan muutaman sadan metrin päässä tapahtuma-alueelta, joten niihinkin oli helppo tarvittaessa tukeutua. Harrikka sai lojua parkkialueella, sandaalien pohjia sen sijaan tuli kyllä kulutettua.

Keskiviikkona oli ParcFerne-päivä ja sen järjestelyt selkenivät vasta päivän mittaan. Lopulta päättivät niin, ettei pyöriä tar-

vitsekaan lähteä ajamaan mihinkään, vaan ne saavat olla edelleen pysäköityinä.

Postimerkin eli osallistumisertifikaatin sai sitten käydä hakemassa ilmoittautumisteltalta. Eräälle virolaispariskunnallekin tuon asian selitin, heillä kun ei ollut ollut aiempaa kokemusta sen enempää FIMistä, kuin Motocampistakaan. Ja olivat vielä ainoat maansa edustajat!

Keskiviikkona saapuivat myös muut suomalaiset, parisen kymmentä meitä oli kaikkiaan ja minä pääsin sitten toimimaan natiivioppaana, kun olin ehtinyt paikkoihin tutustua.

Järjestäjien jakamassa tapahtu-

man ohjelmassa ei ollut ainuttakaan kellonaikaa, vaan niitä sitten tiedotettiin aina tapahtuman lähestyessä, vaihtelevalla tavalla. Toki yhteyshenkilömme Micke hoiteli pestiään parhaansa mukaan.

Torstaina oli ajeluretki luostarille ja perjantaina sitten Kansojen paraati. Tietysti tuo pysäköintijärjestely on hyvin perusteltua tällaisessa tapahtumassa, missä pyöriä ajetaan joka päivä. Onhan siinä aina riskinsä, jos ajetaan telтта-alueella!

Oma yksityiskohta italialaisten järjestelyssä olivat aamupalat, joihin saatiin jonoja aikaan, kun kahvia jaettiin kahdella kapselikoneella! Kun väkeä leirissä kui-



| Aamukahvia valmistetaan kapselikoneella Illelle ja Nooralle. Pahin ruuhka oli jo tässä vaiheessa ohi ja jonossakin jo hymyillään.

| Luostari oli rakennettu luonnonmuovamien rakenteiden ympärille. Yhteyshenkilömmä Micke siellä etsiskelee kuvakulmia.

| Valmistautumista Kansojen paraatiin, edellä Eestin yhden pyöräkunnan joukkue ja sitten suomalaiset - hieman runsaslukuisempina.



FIMin tapahtumista kerrotaan mielestäni liian vähän missään. Siksi minullakin on jääneet Motocampit käymättä - tähän asti.

Nyt on jo julkaistu vuoden 2018 Motocampin tiedot ja se järjestetään Šibenik, Kroatiassa 6. - 8.6.2018. Viimeksi olen käynyt Kroatiassa 2009 ja siitä on pelkästään mukavia muistoja, joten ei ole ollenkaan mahdotonta, että ajelen sinnekin. Mukaan kukaan...?

*- Pekka äL
Satulapummi Wakka-Hämeestä*

*Tarkkemat tiedot löydät osoitteesta
www.fim-motocamp2018.com*



| Poppissa pyöriä ei viety telta-alueelle, vaan leirikampeet roudattiin kottikärryillä perille. Ehkä tuolekin järjestelylle perusteet on, mutta onneksi vain harvoin tuohon joutuu!

tenkin oli reilu 250, niin eipä siitä mitään tule. Lisäksi kahvia sai vain puoli desiä, niin ainakin minä aloin juoda teetä heti toisesta aamusta. Sitä sai sentään täyden kupin.

Torstain retki suuntautui luostarille ja sinne ajettiin paraatina. Paluumatkalle lähdimme omaan tahtiin. Ajelin edellä, navin ohjeiden mukaan ja muutama pyöräkuunta ehti kahteenkin kertaan ohittamaan meidän letkamme ennen Poppia. Ehkä he halusivat vain nauttia pidemmän matkan niitä mutkateitä ja siksi tekivät ketunlenkkiä?

Perjantain Kansojen paraatissa ajettiin tietysti taas maittain ja joitain lippujakin oli liehumassa.

Ensin pysähdyimme tauolle eräässä kylässä, missä meille esitettiin lipunheittoa. Enpä ainakaan minä ollut edes kuullut sellaisesta, mutta kyseessä oli varmasti joku hyvin perinteinen toiminta. Esityksen jälkeen nautittiin pientä suolaista välipalaa ja juotavaa, olihan kuuma ja aurinkoinen päivä.

Paraati piti vielä tauon eräässä kylässä. Suunniteltu vai suunnittelematon tauko, se ei selvinnyt. Lopuksi ajettiin sitten Poppin linnalle, missä kansallislaulut soitettiin jokaisen maan joukkueelle. Sitten pyörät parkkiin ja kylän keskustaan katettujen pöytien ääreen syömään lounasta. Eli ei mitään totuttua retkievästä paperipussista vaan oikein kahden

ruokalajin ateria! Tämän jälkeen ajettiin pyörät takaisin parkkiin ja palattiin jalkaisin linnalle, haukanäytökseen ja viininmaisteluun. Tai siis he palasivat, jotka jaksoivat lähteä vielä kävelemään.

Illalla tapahtumapaikalla oli sitten palkintojen jako ja tulihan sieltä Suomeenkin yksi lautanen, TFMK:lle. Eli tapahtuma oli periaatteessa ihan oikean FIMin kaltainen, kaikki vain pienemmässä muodossa. Virallisten puheiden ja muiden jälkeen alkoi taas bändi soitella, niin kuin muinakin iltoina. Jopa muutamia paidanvaihtojakin ennätin nähdä ennen teltalle siirtymistä.



Motoristi Survival

- mahtava moottoripyöräkoulutus

BLOGITEKSTI | JENNI ROSSI, POLOINEN-BLOGI

Jenni Rossi, POLOinen

Kuka

Jenni Rossi, 35-vuotias ohjelmistosuunnittelija ja autobloggaaja Jyväskylästä. Ajokortti vuodesta 2007, moottoripyöräkortti vuodesta 2011. MP-kortin hankin alunperin siksi, että halusin liikenneopettajaksi. En päässyt opiskelemaan, mutta moottoripyöräily jäi mukavaksi kesäharrastukseksi. Viime vuonna meinasin myydä pyörän pois koska ajan sillä alle 2000 km vuodessa, mutta kun pääsin taas keväällä sen selkään, en raaskinutkaan enää luopua siitä. Liikenteessä olen rauhallinen ja taloudellinen kuljettaja, joka ei menetä malttiaan, ihmettelee vain välillä muiden toimintaa. Mottoni on, että aina voi tulla paremmaksi kuskiksi!

Moottoripyörä

Moottoripyöräni on Kawasaki ER-5, joka tunnetaan myös nimellä Erik Punainen. Se on tunnettu aloittelijaystävällisyydestään eikä se ole huonoksi muuttunut, vaikka olen ajanut sillä jo kuusi kautta. Sillä ei jää jalkoihin ja se on riittävän matala tällaiselle pituusrajoittuneelle.

Blogi

autotie.fi/tien-sivusta/poloinen

Perustin POLOinen-blogin vuonna 2008, koska minulla oli tuoreena kuskina niin paljon sanottavaa liikenteestä ja ajattelin vähän säästää miestäni. Blogin nimi tulee ekasta autostamme Volkswagen Polosta. Nykyisin blogin aihealueet ovat laajentuneet erityisesti taloudelliseen ajamiseen, auton omistamiseen ja huoltamiseen sekä koeajoihin autoilla, joissa on jokin erityisen kiinnostava juttu.

Terveiset muille motoristeille

Vaikka kuinka olisi lämmin keli ja pieni siirtymä, niin pitääkää rakkaat kanssamotoristit silti kunnan ajovarusteet päällä ja hanskat kädessä! Koskaan ei tiedä mitä liikenteessä voi sattua, vaikka itse olisi kuinka täydellinen kuski.



| Kauden aloituskuva otettuna Nurmi MP:n pihassa. Jalat eivät kasvaneet viime talvenkaan aikana...

Ennakoivan ajon koulutus, motoristin ruosteenpoisto, moottoripyöräilyn jatkokurssi ja mitä näitä nyt on. Yhtä kaikki, olin suunnitellut osallistuvani jollekin moottoripyöräilyn kertauskursseille jo useamman vuoden, mutta tapahtumat ovat olleet aina joko liian kaukana tai väärään aikaan.

Tänä keväänä meinasin mennä Moottoripyöräkerho MP69:n järjestämälle kahden päivän Motoristi Survival 1 -kurssille, mutta se oli jo ehditty varata täyteen ennen kun heräsin asiaan. Onnekseni tänä vuonna järjestettiin myös tiiviitä yhden päivän Motoristi Survival Tour kurssieja eri paikkakunnilla ja niistä lähin oli täällä Jyväskylässä. Kurssi oli vielä ihan sikahalpakin; vain 50 e seitsemän tunnin tiiviistä koulutuksesta!

Minä moottoripyöräilijänä

Pidän itseäni vielä viidenkin ajokauden ja 15 000 km jälkeen aika surkeana motoristina. Pärjään kyllä moottoripyörän kanssa ja maantiellä ei ole ongelmaa (eikös niin sanota, että vauhti korjaa virheet!?).

Tarkka käsittely hitaissa vauhteissa sen sijaan on pelottavaa, koska pelkään horjahtavani ja kaatavani pyörän. Pieni horjattaminen ei haittaisi, jos jalat saisi tukevasti maahan, mutta satulan madalluksen jälkeenkin ulotun maahan vain päkiöillä. Pätkä mikä pätkä.

Risteyksissä kääntyminen kaupunkiajossa ei sentään ole ongel-

ma ja olen myös oppinut katsomaan pysähdyspaikat niin, että en ole millään nyppylällä vaan mieluummin asfaltin urissa.

Suurin pelkoni liittyikin U-käynnöksiin ahtaissa paikoissa, eikä niiden pelkääminen ainakaan auta asiaa. Ai miksi tarvitsee ajaa uukkaria? No huoltoasemien pihassa tai jos ajelen huvikseni jonnekin uuteen paikkaan, niin tie saattaa päättyä. Mutta uukaripelon takia en liiemmin tutki uusia paikkoja kun en tiedä saanko pyörää käännettyä... Tarvitsen aina kahden kaistan levyisen tien että saan pyörän ajamalla ympäri. Tiedän kyllä perusteet, että pidetään alavartalolla tiukasti kiinni pyörästä ja liikutaan peruskasulla, kytkimellä ja laahataan jarrua, mutta käytäntö on toista.

Motoristi Survival Tour -päivän teemat

Koulutuksen aiheina olivat ajoasento, jarruttaminen, oikea ohjaustekniikka sekä pyörän käsittely hitaissa nopeuksissa. Asioita opeteltiin vaihe kerrallaan, lisäten aina uusia juttuja äsken opittujen päälle. Kurssin kantavana teemana oli myös itse oivaltaminen. Kouluttajat antoivat yhteisten juttujen lisäksi henkilökohtaisia vinkkejä ja niistä seurasi oivalluksia heti aamusta alkaen!

Oli muuten siistiä, miten erilaisista lähtökohdista kurssin osallistujat olivat. Oli kortin "lahjaksi" saanut, muutaman vuoden tauon jälkeen uuden pyörän hankkinut, pelkät työmatkat ajava, joka vuosi kurseille osallistuva... Kaikkia yhdisti kuitenkin halu oppia paremmaksi kuskiksi.

Pohjustusta hitaasti ajamiseen

Päivä aloitettiin hidasajoharjoituksella, jossa piti ajaa mutkaista keiloilla asfalttiin merkittyä rataa. Katsoin sitä aluksi kauhuissani: miten tuota pystyy ajamaan?! Tässä mentiin todellakin heti epä-mukavuusalueelle, sillä suurin ongelmani moottoripyöräilyssä on juurikin tuo pyörän hallinta hitaissa vauhteissa.

Mutta tätä varten kurssille oli tullu. Että päästään harjoittelemaan niitä vaikeita asioita ja sitten ne eivät ehkä ole ihan niin vaikeita enää.

Parilla ensimmäisellä kierroksella oioin tyylikkäästi osan mutkista,



| Yhtä monenlaista kalustoa kuin kurssilaisiakin.



| Harjoittelua pujotteluradalla.

koska en vain saanut käännettyä pyörää niihin. Taisin parkaistakin jossain vaiheessa, että eihän tästä tule mitään, mutta kouluttaja kannusti, että kukin ajaa omalla tasollaan.

Kierrettyämme rataa jonkin aikaa pysäköimme pyörät ja pidimme ensimmäisen palautesession. Mitä havaintoja teimme ja mitä opimme radan kiertämisestä?

Sitten jatkoimme kiertämistä, mutta nyt kouluttajat pysäyttivät meitä välillä yksitellen antoivat vinkkejä, miten homma kävisi helpommin.

Minä sain vinkin, että kun kumartuu pikkaisen lähemmäs tankoa, ohjaaminen helpottuu. Ja voi potjat se oli huikein juttu minkä päivän aikana opin! Miksi se ei koskaan ollut tullut itselle mieleen? Tämän oivalluksen jälkeen radan ajaminen alkoi sujua ihan eri tavalla eikä tarvinnut enää oikoa yhtään.

Moottoripyörän hidasajo ja ajoasento

Seuraavalla tauolla paneuduimme porukalla tarkemmin ajoasentoon.

Oikea ajoasento moottoripyörän selässä lähtee alavartalon tuke-
misella pyörään. Jalat kunnolla jalkatapeille ja nilkat ja polvet puristavat pyörää. Lisäksi keskivartalon lihaksista haetaan kunnollinen tuki. Tällä tavalla kuski ja pyörä ovat yhtä, eikä tarvitse hallita kahta erillistä heilujaa.

Pyörän päällä pitäisi olla niin paljon etukenossa, että kun ohjauksen kääntää stoppariin saakka, kummankaan käden ei pitäisi mennä ihan suoraksi saakka.

Kädet ja hartiat olisi myös pyrittävä pitämään ajaessa rentoina ja kyynerpäät lähellä vartaloa. ”Kei-

| Kallistutaan niin paljon eteenpäin, että kyynerpäät ovat koukussa, vaikka ohjauksen kääntäisi ääriasentoon.





| Jos katsot lippistä, huomaatko juomapullon? Entä toisinpäin?

tettyä spagettia”, kuten toinen kouluttajistamme kuvasi. Rennoilla käsillä ohjaaminen on helpompaa, hallintalaitteiden käyttö tarkempaa ja tasapainokin on helpompi pitää.

Kukaan ei tietenkään pysty pitämään tällaista hyvin ryhdikästä ajoasentoa koko ajan, mutta ei tarvitsekaan. Ajoasentoa voi muuttaa ajamisen aikana ja kun tilanne vaatii ja vauhti hidastuu, niin skarpataan tarkempaan asentoon.

Katseen käyttö

Viimeinen juttu oikeassa ajoasennossa on katse. Ympäristöä on syytä havainnoida kääntämällä koko päätä eikä vain silmiä, koska vain siten näkee riittävästi ympärille. Myös päätä kääntäessä vartalon asennolla on merkitystä, sillä jos kädet ovat ihan suorat, päätä kääntämällä saattaa herkästi kääntää myös koko pyörää.

Tässä välissä lähdimme taas kier-

tämään rataa, mutta nyt kouluttajat muuttelivat välillä radan muotoa. Oli siis katsottava koko ajan mihin menee. Mulla oli ilmeisesti havainnointi ihan hallussa, sillä kouluttaja kommentoi radan reunasta, että ”Pää kääntyy kuin pöllöllä. Ja niinhän sen pitääkin!”

Seuraavalla tauolla mietimme, miten ajamiseen vaikuttaa, kuinka kauas katsoo. Katselimme kentän etualalle asetettua lippistä, mutta emme nähneet kauempana olevaa juomapulloa. Kun

| Voimansiirron välystä demotitiin nostamalla pyörä keskijalalle ja liikkuttamalla takapyörää. Se liikkuu hieman, vaikka vaihde olisi päällä. Kun painetaan vähän takajarrua, tämä välyys poistuu.





| Kouluttajan esimerkkisuoritus näytti niin rennolta!

taas katsoimme juomapulloa, havaitsimme myös lippiksen.

... mutta vain sivusilmällä. Kuvitelten aina katsovani kauas, mutta voisi kyllä katsoa vielä paljon kauemmas. Tämä tulee esiin erityisesti jossain mutkissa, missä pitäisi katsoa sinne minne haluaa mennä mutta tuppaa väkisin vilkuilemaan aina lähemmäs, että missä mahtaa olla uria tms, etten vaan aja niihin.

Hidasajo ja hallintalaitteet

Seuraavalla tauolla pohdimme, miten moottoripyörän hallintalaitteita käytetään hyväksi hidasajossa.

Monet moottoripyörät ryömivät autojen tapaan eteenpäin pelkällä kytkimellä ilman kaasua. Hitaasti ajaessa on kuitenkin syytä pitää koko ajan tasainen kaasua, jotta tehoreserviä on tarvittaessa käytössä, jos meinaa esimerkiksi horjahtaa ja pitää korjata se nopeudennostolla. Jos kaasua ei ole, pyörä voi sammua kun kytkimestä päästää äkkiä irti.

Hidasajon toinen elementti on laahata takajarrua kevyesti. Se poistaa voimansiirrosta tulevia välyksiä ja kytkimellä tehdyt pienetkin muutokset vaikuttavat välittömästi.

Hidasajon kolmas elementti on kytkin. Se onkin hallintalaitteista ainut, jolla nopeutta lopulta säädellään! Kaasu ja jarru ovat vain "staattisesti" mukana, eikä niille tarvitse uhrata ajatusta. Mutta se onkin paljon helpompaa, kuin yrittäisi kaikkia kolmea käyttää vauhdin säätelyyn!

Seuraavaksi tietysti siirryimme harjoittelemaan näitä opittuja asioita pujotteluradallemme. Kouluttajamme vinkkasi pitämään pyörässä sen verran kierroksia, että se juttelee ja kertoo että sillä on kivaa!

Minun täytyy kyllä harjoitella kaasun käyttöä vielä paljon! Ihan liian usein tulee ajettua liian matalilla kierroksilla ja monesti painettua kytkin kokonaan pohjaan, kun tuntuu että pyörä meinaa muuten liikkua liian kovaa. Kou-

luttajien ohje kuitenkin oli, että kytkintä ei tarvitsisi laittaa ajaessa pohjaan muuten kuin vaihdetta vaihtaessa.

Näillä kaikilla ohjeilla ja lukuisilla harjoituskiertoilla hitaasti ajaminen kehittyi joka tapauksessa ihan valtavasti! Nyt kun ne saisi vielä vietyä arkeen, jossa on niitä pelottavia tien reunoja ja kaiteita joita ennen pitää saada käännettyä se pyörä.

Tehokas jarrutus ja kaarreajo

Seuraavaksi siirryimme päivän seuraaviin aiheisiin: tehokkaan jarrutukseen ja kaarreajoon. Niistä voitte lukea blogistani otsikolla: Motoristi Survival Tour - mahtava moottoripyöräkoulutus! (osa 2).

<http://www.autotie.fi/tien-sivusta/poloinen/motoristi-survival-tour---mahtava-moottoripyorakoulutus--osa-2>



FINITA-ajo ja Jarno Saarisen patsaan paljastusjuhla

TEKSTI JA KUVAT | JARMO HAUTALA

Vasemmalla | FINITAlaisia
Solliden leirintäalueen
terassilla

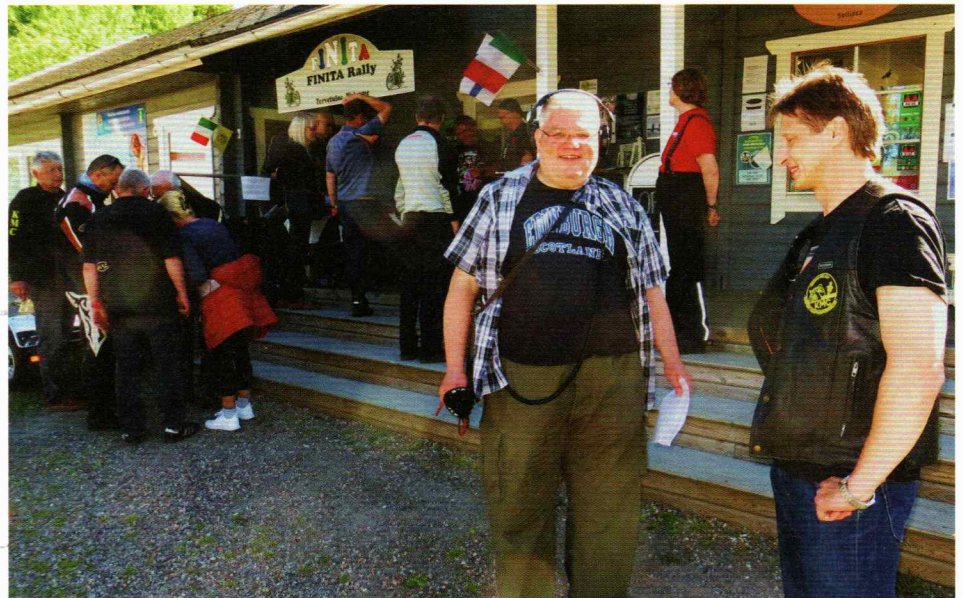
Paraisten maisemissa

Jokavuotinen FINITA-ajo oli tänä vuonna vuorostaan Suomessa ja tällä kertaa Paraissilla Solliden leirintäalueella 30.6. - 2.7.2017. Hyvistä järjestelyistä vastasi Kuopion Moottoripyöräclubi ry.

Yhtenä ohjelmanumerona oli FINITA Poker ride, joka oli eräänlainen moottoripyöräsuunnistus. Kukin ajoi omaan tahtiin rastilta toiselle vetäen joka rastilla kortin koettaen kerätä mahdollisemman hyvän käden. Siinä samalla näimme ja tutustuimme Paraisten saariston kauniisiin maisemiin.

Ajoon lähdöstä tuli normaalia juhlavampi, kun Yleisradio lähetti suorana lähetyksenä lähtösäpinät valtakunnallisessa Radio-Suomen verkossa. Osanottajia oli Suomen lisäksi Italiasta, Saksasta ja Venäjältä.

Iltasella juhla-aterian jälkeen oli odotettu palkintojen jako. Lopulta kului mukavan jutustelun, hyvän musiikin ja ystävien kesken kuulumisia vaihdettaessa. Olihan edellisestä tapaamisesta taas yksi vuosi vierähtänyt. Tämä oli FINITA-historiassa 21. kokoontumiskerta ja traditio jatkuu ensikäsänä Italiassa.



| Kuopion Moottoripyöräclubin puheenjohtaja Pentti Koistinen (oikealla) ja YLEn toimittaja Jouni Koutonen valmistautu-
massa suoraan lähetykseen.



| Lillmälön Portti, yksi FINITA-Poker riden rasteista.



| FINITAssa palkitut



| Jarno Saarisen patsas vielä peitettyä Barkerinpuistossa Aurajoen rannassa.

| Jarnon Saarisen leski Soili ja Osmo Pajusilta Kuopion Moottoripyöräclubista



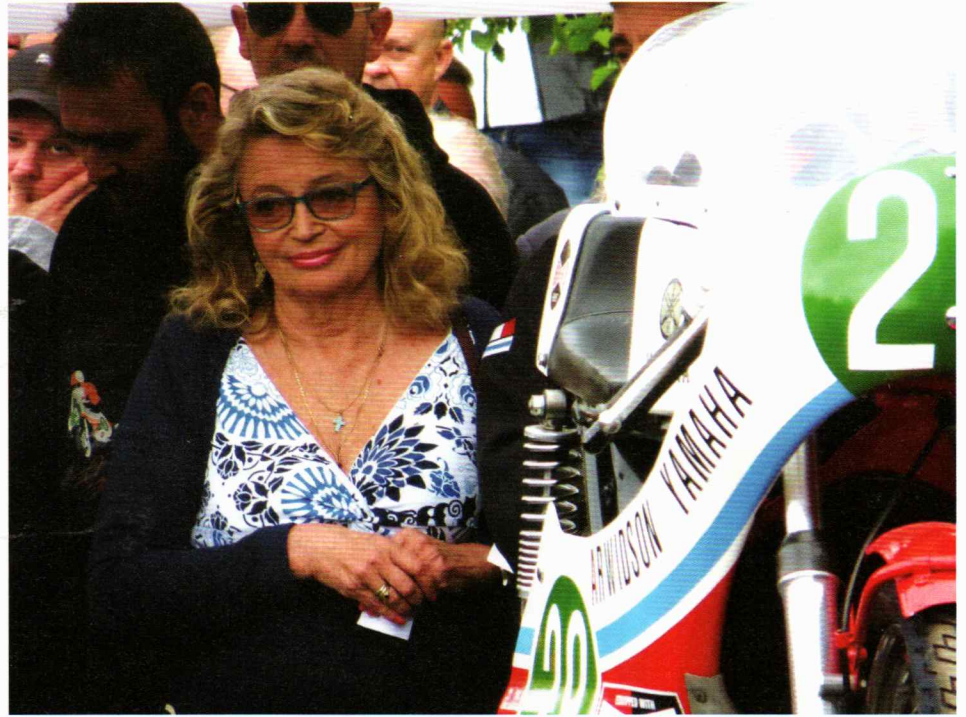
Barkerinpuisto

2.7.2017

Italiassa Assisissa sijaitseva moottoripyöräkerho: "Motoclub Jarno Saarinen" valmisti kaksi Jarno Saarisen näköispatsasta. Patsaat ovat taiteilija Elia Alunni Tullinin oikein hyvin onnistuneita taideteoksia. Toinen niistä on Assisissa Jarno Saarisen puistossa ja tämä toinen nyt Turussa Barkerinpuistossa. Patsaasta kuvastuu hienolla tavalla Jarnon aito ja välitön iloisuus ja elämän myönteisyys.

Jarno Karl Keimo Saarisen patsaan arvokaan paljastusjuhlan avauspuheen piti Tuomas Kallio. Turun kaupungin tervehdyksen tilaisuuteen toi Mika Akkanen. Motoclub Jarno Saarisen puheenjohtaja Roberto Ballarani Assisista piti luovutuspuheen. Italian kunniakonsuli Benito Casagranden toimi tulkkina. Hän piti myös hyvin koskettavan puheen Jarno Saarisesta. Jarnon leski Soili kertoi herkässä kiitospuheessaan kauniisti miehestään ja heidän yhteisestä nuoruudesta.

Arvokkaan juhlan hyvistä järjestelyistä vastasivat yhteistuumin Turun seudun moottoripyöräkerhot. Siellä oli myös asiallinen ohjattu ja vartioitu pyörien P-paikka. Paikalle saapui noin 3000 motostia, joiden kesken vallitsi kunniottava tunnelma.



| Jarnon leski Soili ja Jarnon pyörä

| Jarno Saarisen hauta Turun hautausmaalla



HELPOTA ja NOPEUTA ENSIAPUA ONNETTOMUUSPAIKALLA

1. Korttiin kirjataan olennaiset henkilö- ja lääkeainetiedot, ja se sijoitetaan kypärän sisälle. Kortti on valmistettu kosteudenkestävästä materiaalista.



Allergiat <small>Allergies</small>	Nimi <small>Name</small>
Sairaudet <small>Diseases</small>	Hetu <small>Date of Birth</small>
Lääkitys <small>Medication</small>	Postinro <small>Zip code</small>
Verenohennus <small>Anticoagulant</small> <input type="checkbox"/>	Kansalaisuus <small>Nationality</small>
Sairaala <small>Hospital</small>	Lähiomainen <small>Next of kin</small>
	Puhelin <small>Phone</small>

2. Kortista kertova Medical Card -tarra sijoitetaan kypärän ulkopintaan näkyvälle paikalle.



Lisätietoja www.mp69.fi/

