

Motoristi

Moottoripyöräkerho 69 ry.

53. vuosikerta joulukuu 2023



MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 R.Y.

PERUSTETTU 1969

TAVOITTEET 2019-2029

SUOMEN YHTEISÖLLISIN
MOOTTORIPYÖRÄKERHO 2029



1967 Kontiolahti



PARAS
KAIKKIEN
KERHO!



Ukot, akat,
nuoret, vanhat,
pyörät kuin pyörät

Motoristihenki

Kerhomme on lungijengi, johon mahtuu vaikka minkämoista motoristia ja motoristihenkistä jäsentä. Kaveria ei jätetä ja mukaan mahtuu.

Vastuullisuus

Emme pelkää ottaa kantaa vaan vaikutamme niin kotimaassa kuin ulkomailla. Yhteistyö eri tahojen kanssa ja vastuullinen ajaminen ovat meille kunnia-asia.



Avoimuus

Innostumme uusista asioista ja erilaisista ihmisistä.



Lungijengi!

YHDESSÄ LEVITÄMME AJAMISEN ILOA
JA KEHITÄMME LIIKENNEKULTTUURIA.

Miten?

MOTORISTI 3/2023

4 Puheenjohtajan palsta
5 Pääkirjoitus

6 Kolme vinkkiä
8 MP-messut ja Talviralli tulee
10 Motoristi Survival -kouluttajat
kouluttautumassa Akaan Daytonassa

12 Ukki, koska lähdetään Norjaan?
18 FEMAn kuulumisia syksyn kokouksesta

20 MYBIKE: Tero Puranen - Pyörästä toiseen
25 Motoristi 50v sitten



Kannen ja tämän sivun kuvat liittyvät Eero Niskasen kirjoittamaan juttuun: "Ukki, koska lähdetään Norjaan?"

Tapahtumia ja talkoita

PUHEENJOHTAJAN PALSTA:
ANTTI KORTESUO



Lumihiutaleita hiljalleen... on siis loistoke-
lit talvella ajeleville.

Nuorempana minullekaan ei kesäkausi riittänyt vaan piti nastarenkaat saada alle. Ja kivoja seikkailuja talvisilla teillä olikin. Mutta sittemmin on tullut perheellistymisen, ikääntyminen, mukavuudenhalu yms tekosyitä rajoittamaan ajokauden vain suvikumeille. Hienoa kuitenkin, että kaikki eivät ole näin rajoittuneita ja perinteiseen hullujenlaskentaan - Talviralliin - riittää osallistujia.

Juuri pidettiin palaveri tulevan Talvirallin järjestelyistä Pieksämäen Moottorikerhon kanssa ja kaikki tuntuu heillä olevan jo valmista; teltat, kaminat, ruokailut, auraukset, polttopuut ja muut. Ihailen sitä savolaista talkoohenkeä, millä kaikki hoituu. Varsinkin, kun välillä saan kuulla epäilyä, että talkoohenki ei kuulu enää nykyaikaan. Kyllä se vaan kuuluu.

Ilman talkoohenkeä ei olisi kerhoamme eikä sen monia tapahtumia. Eihän MP69 ole mikään palveluntuottaja, joka järjestää ja myy tapahtumia motoristeille. Se on kerho, jonka toiminnan luomme me kaikki yhdessä. Me jäsenet ne tapahtumat järjestämme toisillemme, kukin vuorollaan.

Kerhon tapahtumien järjestäminen on ollut kunnia-asia; saada järjestää vuorollaan kerhon tapahtumia ja sitten osallistua niihin monta vuotta muiden kutsumana.

Onhan kivaa porukalla järjestää Kontiorallia kerran 10 vuodessa ja sitten taas nauttia yhdeksän vuotta muiden järjestämistä Kontiosta. Näin se homma menee, vuorovedoin luodaan yhteistä kivaa muille.

Koen huolestuttavana, että ihmetellään, mistä löytyisi järjestäjä Kontiorallille tai Talvirallille. Kun kuitenkin me kaikki haluamme näiden perinteisten kokoontumisten jatkuvan, joka vuosi.

Kontiorallissa on ollut parhaimmillaan 3000 osallistujaa ja silloin sen järjestämisessä oli isot talkoot. Liian isot talkoot, että vapaaehtoisia olisi enää löytynyt, joten siinä tehtiin "paluu juurille"; Kontio on kodikas kokoontuminen jäsenille ja heidän kutsuvierailleen.

Kerholla on perinteisesti osasto MP-näyttelyssä - siellä Kontrollipaikka julkaistaan ja pääsemme suunnittelemaan ensi kesän Kontio-matkaa.

Näyttelyssä julkaistaan myös ensi kesän Survival-koulutukset. Toivottavasti saamme runsaasti osallistujia pohtimaan onnettomuuksien välttämistä, jotta kerhomme jäsenet välttävät onnettomuusotsikoihin päätyksen. Ja jos et pääse Helsingin näyttelyyn, kerhon osasto löytyy myös huhtikuussa Keski-Suomen mp-näyttelystä Jyväskylässä.

Kerhon tiedottaminen on perinteisesti tapahtunut Motoristi-lehdessä, koska ensimmäisinä vuosikymmeninä se oli ainoa kanava. Jäsenrekarrisovelluksen myötä kerholla on mahdollisuus lähettää sähköpostilla kaikille jäsenille ajankohtaista tietoa nopeasti, ilman lisäkuluja. Joten huolehdithan, että meillä on ajantasainen sähköpostiosoite jäsentiedoissamme. Ja jos vähänkin epäilyttää, laita postia jäsenkirjurille.

Hyvää Joulun aikaa ja hauskoja Tapaninjouluja!

HALLITUS 2023 - 2024

Puheenjohtaja
Antti Kortesus
044 588 69 69
antti.kortesus@mp69.fi

Varapuheenjohtaja,
nuorisovastaava
Emilia Halonen
045 6510996
emilia.halonen@mp69.fi

Kassanhoitaja
Tero Laine
tero.laine@mp69.fi

Kansainväliset asiat
Markku Ahlsten
050 67155,
markku.ahlsten@mp69.fi

Sihteeri
Matti Vilkkö
040 8332830
matti.vilkkö@mp69.fi

Koulutusvastaava / Jäsenvastaava
Jarmo Iivari
050 5367875,
jarmo.iivari@mp69.fi

Tapahtumavastaava
Jukka Laitala
jukka.laitala@mp69.fi

Toimihenkilöt
Maija Pispä, oikolukija

Muut yhteystiedot
Kerhotavarat
shop@mp69.fi, kauppa.mp69.fi
Motoristi-lehti
motoristi@mp69.fi

"Ukot, akat, nuoret, vanhat, pyörät kuin pyörät"

Tiedättekös, olen perusluonteeltani positiivinen ja hyvin ratkaisukeskeinen. Minulle ensimmäinen väsymyksen merkki on se, että en jaksa innostua tai kiinnostua tai näen enemmän esteitä kuin mahdollisuuksia. Se ei ole todellinen minä sellainen.

Nyt huokaisen syvään vuoden vaihtuessa ja valon voittaessa. Jälleen kerran. Viime vuosina niin maailman tila kuin henkilökohtainen elämä on pistänyt optimismini koetukselle.

En tiedä teistä, mutta huomaan itse palaavani silloin perusasioiden äärelle. Mitä tapahtuu, kun tietoisesti kohdistan katseeni hyviin asioihin, vaikka kaikki muu hyppiisi silmille helpommin? Jos alankin katsoa jopa pienintä positiivista asiaa pysähtymisen arvoisena?

Yksi parhaista puolista Motoristi-lehdessä on sen tapa katsoa asioita. Vaikka itse kerään harmaita hiuksia ja stressaan aika paljon lehden suhteen, sen sisältö on loistava vastavoima kaikelle arjen ankeudelle.



**PÄÄKIRJOITUS:
SELINA KUSTULA**

Tälläkin kertaa lehden sisältö tuo esiin jotain olennaista kerhotoiminnan ja moottoripyöräilyn asenteesta – eli jäsentemme asenteesta. Katsotaan kohti tulevaa vuotta ja sen tapahtumia silmät sähköyten. Mitä kaikkea tullaankaan kokemaan ja oppimaan yhdessä tällä kertaa? Ja toisaalta taaksekin päin katsotaan arvostuksella ja kiitollisuudella. Tämäkin me koettiin ja jaettiin.

Jokaisessa Motoristi-lehdessä on alkupuolella jaettu kerhon henki tiivistettynä (tässä lehdessä heti kannen jälkeen ensimmäisenä). Se kulkee otsikolla "tavoitteet" muistaakseni sen takia, että ei haluttu liikaa ylpistyä ja itsevarmasti todeta, että tällainen me ollaan. Enkä usko, että kukaan meistä täydellisenä itseään pitääkään, mutta tuo arvomaailma, mikä aikoinaan vuosikokouksessa yhdessä päätettiin on tavoittelemisen arvoinen.

Me voimme jokainen vaikuttaa siihen, että avoimuus, vastuullisuus ja motoristihenki ohjaa yhdessä tekemistä tänäkin vuonna. Se on meidän omassa käsissä.

Tuo ajatus luo mulle toivoa – eikä vain MP69:n suhteen vaan uskon sen säteilevän kerhotoimintaa laajemmallekin.

Optimistinen Selina on tainnut tehdä paluun? Näissä mietteissä kohti vuotta 2023!

*Juttuja saa laittaa totuttuun tapaan:
selina.kustula@gmail.com*

Kolme vinkkiä

1. MATKAKOHDEVINKKI: COLDITZIN LINNA.

Colditz sijaitsee Saksan itäosassa, ollen siis entistä Itä-Saksaa. Tähän 5000 asukkaan kaupunkiin on Travemundesta matkaa noin 500 kilometriä. Siis ihan mukava päivämatka. Jos tulet Finnlinesilla Suomesta ja jätät lähelle satamaa yöksi, on Leipzigin ja Dresdenin välissä sijaitseva Colditz hyvä valinta ensimmäiselle ajopäivälle.

Colditzin tärkein nähtävyys on Colditzin linna, joka meille ”aikuisille” on tuttu 70-luvulla esitetystä televisiosarjasta, Vankileiri Colditz. Tietenkin tätä brittiläistä, Toisen maailmansodan aikaisia sotavankilan tapahtumia esittävää televisiosarjaa oli dramatisoitu, mutta monien tapahtumien taustalla oli myös todellisuutta. Linnan restaurointi on aloitettu 2006 ja sen jälkeen se on ollut turismikohteena.

Vankileiriin sijoitetut Liittoutuneiden sotilaat tekivät mitä mielikuvituksellisimpia pakenemisyrittäksiä, kaivoivat tunneleita ja valmistivat kaikenlaisia pakenemisessä tarvittavia apuvälineitä. Näihin voi linnassa sitten tutustua.

Pari kertaa olen itse tuolla käynyt ja silloin olen majoittunut Waldhaus Colditz Garnissa. Siellä huoneen hintaan on kuulunut aamupala, mutta muut ateriat on täytynyt hankkia muualta. Viimeksi oli illalla niin sateen uhkaa, että tilasin ”lähettipizzat” päivälliseksi. Juotavaa on asiakkaille varattu kylmäkaappeihin ja ne maksetaan uloskirjaamisen yhteydessä. Garnista on korkean mäen päällä sijaitsevalle linnalle reilu 1,5 kilometrin kävely matka.



2. MAJOITUSVINKKI: WILLA LÖWENHERZ

Saksassa, Lauenfördessä sijaitseva Willa Löwenherz on oikea motoristihotelli. Ei siis pelkästään ”motoristiystävällinen”, vaan pelkästään meille motoristeille suunnattu majapaikka. Majapaikka sopii hyvin sen nimitykseksi, koska se ei kuitenkaan ole pelkkä hotelli, vaan myös edullisemman tason majoituksia on tarjolla. Myös huoneita ilman mukavuuksia tai ihan nukkumapaikkoja on valittavissa, oman maun mukaan.

Aamiaisen kuuluu majoituksen hintaan, mutta seisovan pöydän päivällinen maksetaan erikseen. Käytäntö on sellainen, että kaikki maksetaan vasta lähtiessä. Siisään kirjauduttaessa saadaan kortti, johon kaikki käytetyt palvelut merkitään ja tämä ”syntilista” maksetaan sitten kerralla pois. Talosta löytyy kaikki motoristin tarvitse-

mat palvelut, kuten varusteiden kuivausmahdollisuus. Tarjolla on myös kymmeniä ajeluretkiohjeita ympäristön mutkateille, joko GPS:ään tai paperikarttana. Lauenförden ympäristössä on runsaasti hienoja teitä, missä käydä ajelemassa ”tyhjällä pyörällä”, kun matkavarusteet voi jättää hotelliin. Myös nähtävyyksiä riittää, esimerkiksi PS Speicherin tekniikkamuseo Einbeckissä, noin 50 kilometrin päässä Willasta. Travemunden Skandinavien Kai’lle on Willa Löwenherzistä reilun neljän tunnin ajomatka. Itse olen useamman kerran käyttänyt Willaa reissun viimeisenä majapaikkana, ennen FinnLinesin laivaan ajamista. Silloin ei ole aamulla mitään kiirettä lähteä ajelemaan, kun koko päivä on käytettävissä. Matkalle voi siis suunnitella rauhallisen siirtymän nähtävyyksineen, kun muuten tahtoo monasti paluumatkalla ajotahti vain kiihtyä!



3. KISSAVINKKI

Sivutuen painuminen pehmeään maahan - tai jossain etelässä jopa auringon pehmittämään asfalttiin - on ongelma mihin on olemassa monia erilaisia ratkaisuja ja tämä on yksi niistä.

Jalan alle laitettavia "lätkiä" on "maailman sivu" tehty itse ja niitä on jäänyt minultaikin erilaisiin paikkoihin, kunnes ymmärsin, että joku naru tai siima on hyvä ratkaisu estämään näitä unohduksia. Sillä on hyvä myös "kalastaa" tuo lätke mukaan, nousematta täyteen lastatun pyörän päältä pois. Unohtamisen voi toki ehkäistä myös jalkaan kiinnitettävällä laajennuskappaleella. Niitäkin on myytävänä.

Monella on myös pyörässä maskottina mukana joku pehmoletu. Tämän maskotin ja lätken yhdistämisestä näin vinkin jostain englantilaisesta lehdestä, saattoi olla Awol. Laitoin tuon pehmokissan sisään alumiinilevyn kappaleen ja kaulaan hirttosilmukaksi Biltemasta ostamani fluorisoivan narun. Tuo kissa ei sitten kolise Harrikan hanskalokerossa, eikä unohdu matkasta, kun tuo hirttoköysi on kahvaan ripustettuna! Sibenikin ukkosmyrskyssä naapurieni rantasandaalit uivat suojelemaan kissaani, kuten kuvasta näkyy!

MP-messuilla nähdään...



2.-4.2.2024
HELSINGIN MESSUKESKUS
PE KLO 10 - 20
LA KLO 9 - 18
SU KLO 10 - 17

...ja Talvirallissa!



9.-11.2.2024

TALVIRALLI JÄRJESTETÄÄN PIEKSÄMÄELLÄ
VILHULANTIE 49, 76850 NAARAJÄRVI.

JÄRJESTÄJÄNÄ TOIMII PIMOKE.

PAKOLLINEN ILMOITTAUTUMINEN ENNAKKOON.

HINTA 50 EUROA VIIKONLOPPU, 10 EUROA PÄIVÄKÄVIJÄ.

SAVOLAISET LUPASI PITÄÄ VIERAISTA HYVVEE HUOLTA.

YHTEYSHENKILÖT:

ARTO ARVELIN 0440283546

HARRI ERONEN 0500244574

shop.mp69.fi

**Tilaa Moottoripyöräkerho 69 ry:n
uusi Buff itsellesi ja
vaikka
lahjaksi.**

Laadukas



**Kivassa
lahja-
paketissa**



shop.mp69.fi

Motoristi Survival -kouluttajat kouluttautumassa Akaan Daytonassa

TEKSTI: MATTI VILKKO, ANTTI KORTESUO
KUVAT: ANTTI KORTESUO



Survival-kouluttajat kokoontuivat Akaan Daytona -moottoriradalle kouluttautumaan ja kouluttamaan toisiaan 10.9.2023. Tavoitteena on sekä parantaa kouluttajien omaa ajotekniikkaa että saada eväitä tuleviin MP69:n Survival-koulutuksiin. Kouluttajilla on jo vuosia ollut tapana kokoontua harjoittelemaan keskenään pari kertaa vuodessa ja tämä oli vuoden 2023 toinen ajoharjoittelukokoonntuminen. Ensimmäinen oli keväällä 22.-23.4. Honkajoen Pesämaella. Tämänkertaiseen harjoitteluun toilisämausteen se, että kaikki olivat ensimmäistä kertaa ajamassa Akaan radalla.

Aivan samalla tapaa kuin perinteisissä Survival-koulutuksissa kouluttajien omassakin koulutuksessa aloitettiin ohjaajakokouk-

sella. Näkökulma oli kuitenkin hieman erilainen, sillä porukalla pohdittiin myös, miksi ohjaajakokous täytyy pitää ja mitä asioita siellä tulee ottaa esille. Kaikilla Survival-kursseillahan, niin yksi- ja kaksipäiväisillä perinteisillä Survival-kursseilla, kuin Survival Kaarre ja Survival Adventure kursseilla, on tavoitteena, että oppiminen tapahtuu turvallisesti ja että kaikilla on turvallinen olo ajokokemuksen määrästä riippumatta. Ohjaajakokouksessa pitää käydä läpi kurssityypille tarkoituksenmukaiset säännöt ja ohjeet.

Ennen kuin kouluttajat menivät radalle, käytiin läpi ajoasento ja katseen käyttö. Siis samat asiat, jotka käydään läpi Survival-koulutuksissakin. Kouluttajien omalla

kurssilla fokus ei ole jarrutuksissa ja väistöissä niin kuin aloitteleville tarkoitetuissa Survival-kursseissa. Siksi ajoasennossa ja katseen käytössä huomio oli siinä, miten asentoa muutetaan dynaamisesti ja kuinka katsetta täytyy käyttää kaarreaajossa. Ideana oli, että kouluttajat saavat konkreettisesti kokea, kuinka asento ja katse vaikuttavat riippumatta siitä, harjoitellaanko perusasioita vai vaativampia ajotilanteita.

Kouluttajat olivat Daytona-päivää varten varanneet erityisen harjoittelutehtävän. Tavoitteena oli harjoitella radalla jarrutustekniikkaa, jossa kurviin tultaessa ensin jarrutetaan ja sitten kevennetään etujarrua asteittain pyörän kallistuksen lisääntyessä. Tekniikka tunnetaan ainakin termillä Trail



Kouluttajat saavat ajo-ohjeita pääkouluttaja Henrik Budichilta.

Braking. (Katso esim: https://en.wikipedia.org/wiki/Trail_braking). Uuden tekniikan harjoittelu, samalla kun piti muistaa pitää ajoasento kasassa ja katse kurissa, oli kiinnostavaa mutta myös haastavaa.

Akaan rata on mielenkiintoinen. Erityisen mukavia olivat radan suuret korkeuserot. Vaikka se on vain kilometrin mittainen, tai ehkä juuri siksi, se soveltui harjoitteluun oikein hyvin. Lyhyt rata mahdollisti keskittymisen yhteen tai kahteen kurviin kerrallaan. Lisäksi radan varressa oli sopivasti tilaa, että kouluttajien kouluttaja

Henrik Bodich pystyi tarkkailemaan suorituksia ja ottamaan koulutettavan kouluttajan sivuun ohjeistusta varten. Rata oli kouluttajien käytettävissä vajaat viisi tuntia. Sinä aikana ehti harjoittelemaan ja pitämään sopivasti taukoja. Tauoilla ihmeteltiin mm. nykypöörrien kallistusmittareita, joilla pystyi jälkikäteen katsomaan ajosuoritusta. Harmittavasti vanhemman mallisissa KTM-merkkisissä pyöriissä ei vastaavaa mittaria ollut, joten piti tyytyä vain silmämääräiseen arvioon, että kallistus oli jossain vaiheessa noin 90 astetta vasemmalle kyljelle.



Ukki, koska lähdetään Norjaan?



Yllä: Leon äiti Norjassa 1995

Vasemmalla: Erkkä-ukki ja Leo Norjassa 2023

TEKSTI: EERO NISKANEN

Otsikon kysymyksen esitti lapsenlapseni, Leo. Vastaus minulla oli valmiina: "Tänä kesänä mennään." Olin kiusoitellut Leoa, että kun äitisi oli 13-vuotias, kävimme Hondalla Norjassa. Elettiin vuotta 1995 ja tyttäreni sanoi, että hän haluaisi käydä kirjeenvaihtokaverinsa luona Grälumis-sa. Vastasin, että kyllä se onnistuu, mutta moottoripyörällä mennään. Tämä lukittiin ja hieno reissu tehtiin.

Paljon on bensaa virrannut kaasareiden läpi tuon jälkeen, elämäkin ravistellut ja rutistellut. Nyt 28 vuotta myöhemmin olen onnekas, kun voin tehdä retken tyttärenpoikani kanssa. Vävykin innostui ja järjesteli työvuoronsa niin, että pystyi lähtemään mukaan. Lähtöpäiväksi sovittiin maanantai 26. päivä kesäkuuta. Meno-paluu -lauttaliput varattiin välille Naanta-

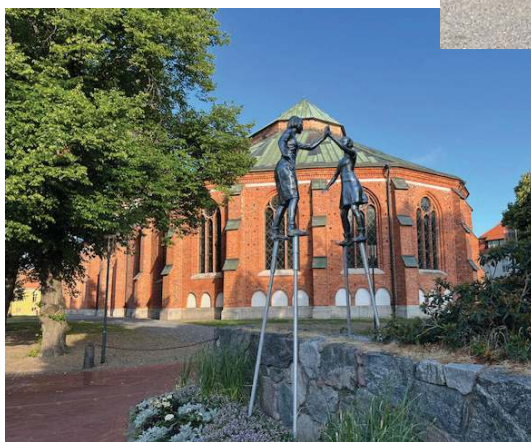
li - Kapellskär. Kovin tarkkaan ei reittiä suunniteltu. Geiranger oli kuitenkin mielessä, edellis kesänä käytiin siellä veljesten kesken. Nyt matka tehtäisiin vain etelän suunnasta. Juhannus juhlittiin alta pois ja ajelin Trumpalla sunnuntaina Uuteenkau-punkiin. Vävy Vesa vapautuisi aamukahdeksalta palokunnasta, joten aikaa olisi riittävästi ajella kello 11.45 lähtevälle lautalle.

Aurinko paistoi komeasti jo aamulla, puurot syötiin ja lähtökahvit hörpittiin. Toivo jäi vilkuttamaan pihakivelle ja Ansku olis videoinut lähtöämme, vaan ukki oli jo kaukana ennen kuin hän ehti edes kännykkää avata. Harvoin se lähtö kerralla onnistuu, ei nytkään. Vesa teki U-käännöksen tuumaten, että varmaan pitää lompakkokin hakea mukaan. Naantalissa kaikki sujui

jouhevasti: ajettiin pärrät laivaan ja vedettiin liinat kiinni. Jonossa oli muutamia kyykkypyöriä, niitä ei laukut eikä pakasit koristelleet. Huoltoauto oli otettu kameliksi. Lauttamatka kesti noin 8 tuntia. Matkalla nautittiin laivan antimista ja merimaisemista. Yöksi oltiin varattu huone Västeråsista, parin tunnin ajo Ruotsin maalla ja ensimmäinen päivä oli pulkassa.

Aamu valkeni, aurinko paistoi. Haukattiin evästä ja vohvelikahvit kermavaahdolla. Kalorikiintiö tuli varmasti täyteen, siis-pä pieni kävelylenkki kaupungilla ennen starttia olisi tarpeen. Pyörät pakattiin ja mustekalat tiukattiin, kaikki oli valmista. Seuraava yöpaikkakin oli varattu, pieni mökki odottaisi paikassa nimeltään Brumunddal. Vesa lähti vetäjäksi. Suzukissa oli laite, jota Leo sanoi nelivuotiaana nato-

*”Paljon on bensaa virrannut
kaasareiden läpi tuon jälkeen,
elämäkin ravistellut ja
rutistellut. Nyt 28 vuotta
myöhemmin olen onnekas,
kun voin tehdä retken
tyttärenpoikani kanssa.”*



Västeråsissa aamukävelyllä



Norjassa maisemat paranevat

kaattoriksi. Taakse jäi Ruotsin viidenneksi suurin kaupunki, joka on myös Lahden ystävyyskaupunki. Tänään ajettaisiin noin 450 km, reitiksi valittiin pohjoinen väylä, väg sexsex. Ei ollut tarkoitus kuitenkaan paahtaa päättömästi kohteeseen B, vaan pikkutiet olivat paremmassa kurssissa kuin Ruotsin kruunu. Hagfors, helteessä kylpevä pikkukaupunki, olisi tauon paikka. Konditoria aivan tien vieressä, vävy on opinut jo sen verran minua tuntemaan, että tiesi, ettei tästä parane ohi ajaa. Kahvit, leivokset ja jäätelöt nautittiin, suut mesingillä matka jatkui. Mukavasti maisemat vaihtuivat, pari sataa ilometriä ja saavuttiin Elverumiin. Pyörät parkkiin, hiki virtasi nahkapuvun uumenissa. Vaatetusta kevennettiin ja käytiin syömässä. Haukkuvat Norjaa kalliiksi maaksi. No joo, kuitenkin vähän halvempi kuin ”oi kallis kotimaa.” Päivän ajokiintiö alkoi olla täynnä, enää reilu maratoni majapaikkaan.

Uusi aamu, uudet kujeet. Keittelin kahvit, hieman purtavaa poskeen ja kamat kaskeihin. Nopeasti oli pyörät pakattu ja E6 kutsui kulkijoita. Lillehammer, tuo vuoden 1994 olympiakaupunki ohitettiin pysähtymättä, sillä mielessä pyöri jo Geirangerin maisemat. Kuutostietä jatkettiin Ottaan asti ja sieltä käännyttiin tielle no:15 suuntana Grotli. Talven aikana olin haaskellut juutuupista maisemareittejä ja yksi sellainen näytti sopivalta. Kyseessä oli tie 258 Gamle Strynefjellsvegen. Se valmistui 1894 ja tarjoaa tänään melkoisen aikamatkan eiliseen. Vahva suositus! Kapea soratie, jota kivipaasit reunustavat, turkoosit vedet ja lumiset vuoret, kyllä kannattaa poistua pikateiltä.

Museotie jäi taakse, tultiin tielle 15 suuntana Geiranger, välietappina oli Dalsnippa, Euroopan korkein näköalatasanne. Edellisenä kesänä tämä jäi käymättä, kun lumisade yllätti matkalla. Tasamaan taa-

pertaja ei heti kyllästy näihin maisemiin. Pujoteltiin alas vuoron rantaan. Nälkä alkoi jo ahdistaa, joten päätimme etsiä ruokapaikan, nyt voisikin nauttia jotain paikallista herkkua. Niin teimme, tilasimme pizzat. Nälkää saatiin siirrettyä, itsemmekin ajattelimme siirtää majapaikkaamme. Se oli Solvang Camping, Eidsdaliin menevän tien varressa. Tähän asti olimme ottaneet aurinkoa, huomenna olimme saamapuolella, saimme sadetta.

Sadepisaroiden lauluun heräsimme, perinteiset aamuaskareet plus sadepuvut päälle. Tihkusateessa ajoimme Eidsdaliin josta lautta kuskaisi meidät Lingeen. Oli luvassa mutkia matkaan, sillä edessä oli Peikkotie. Vesisateesta huolimatta pysähdyimme maisemia ihastelemaan. Näköalapaikallekin parkkerasimme, mutta kun näkyvyys oli luokkaa 50 metriä, niin eipä siellä kauaa vanhennuttu. Alkoi alamäki, saihan siinä tovin palanteria leikkiä. Vastan tuli



Huippumaisemissa isä ja poika,
Vesa ja Leo

”Mielessä välähti pieni etiäinen, oliko reissu mennyt liiankin hyvin, ei mitään vastoinkäymisiä.”

kyykkypyörät, jotka nähtiin Ruotsin lauttalla. Hekin kiipesivät korkeuksiin todetakseen vain, ettei ajotus ollut kohillaan. Muutama tunti kun ajeltiin, niin jopas aurinkokin armahti matkalaisia. Kyläkauppa tien varressa, Vesa kurvasi pihaan. Suunnitelma oli selvä, ostetaan purtavaa ja etsitään hyvä paikka ja keitämä kahvit. Eipä tarvinu pitkään silmitellä, kun pikku puron varresta sellainen löytyi. Nämä oli kyllä hienoja hetkiä, ei kiirettä mihinkään, maisemat kohillaan, kahvi kuksassa ja kääntty kourassa. Tätä kutsuisin motoristielämäksi.

Matka maistui taas, oltiin tiellä 29 suuntaana Tynse. Siellä ois koti ja siellä ois peti ja poijjilla pehmainen olo, no ainakin yön yli. Tynset oli ankean näköinen paikka, paljon tyhjiä kiinteistöjä. Ei uskoisi, että oltiin vielä Norjassa. Eipä paljon taustapeiliin vilkuiltu, kun sieltä kaasutimme kohti sveamamman sylä. Nyt mennään pikakelauksella, hieman sadetta, sitten poutaa, bensaa tankkiin ja kahvia kitusiin. Saavuimme puukkojen kaupunkiin, joka kirjoitetaan

Mora. Leo oli istunut vuorotellen Suzu-kin ja Triumpin satulassa. Hyvin on poika viihtynyt, kyllä hänestä vielä motoristi saadaan, toivoo ukki.

Reissu alkaa lähestyä kalkkiviivoja – Mora - Uppsala - Kappelskär siinä olis meidän päiväohjelma. Alkoi viimeinen päivä vierailu maalla, tai ei niin vieraallakaan. Ensimmäiset 25 vuotta asuin länsirajalla. Tornio ja Haaparanta oli meille samaa maata, kun yhtenään rajan kahta puolta sukkuloitiin. No, taas ukki unohtui unelmoimaan, siirretäänkö kellot tälle vuosituhannelle. Oli lauantai ja kesäkuu ojensi kapulan kontiokuulle. Sää pilvipoutainen ei sadetta, matkaa vajaa 400 kilometriä ja aikaa koko pitkä päivä. Pikkueteille koukittiin, sorateitä sinkki löysällä nautiskeltiin. Salassa ei kauaa pysytty, tankattiin ja matka jatkui, tai oikeastaan lyheni. Pieni kyläkauppa löytyi etsimättä, sieltä ostettiin perinteiset rähmäpullat. Rauhallista reittiä ajeltiin, poikettiin peltotielle puron varteen. Pensaiden kätöksistä löytyi pöy-



Uppsalan tuomiokirkko

täpenkki yhdistelmä, tämä oli vähintään viiden tähden kahvipaikka. Niityllä käyskentelevät polletkin tulivat tervehtimään, tiesivät varmaan Leon hevosmieheksi. Paikat siivottiin, roskia ei jätetä, eikä kaveria. Hanska heilahti, ei muuta kuin hummani hei ja menoksi.

Ruotsi voi olla tylsä maa, joka usein halutaan nopeasti jättää taakseen. Me löysimme kyllä hienoja maisemia, maalaiskyliä ja mutkateitä Ådalenista tunnin huikonen isolle kirkolle. Isolla tarkoitan pohjoismaiden suurinta, Uppsalan tuomiokirkkoa. Vaikuttava näky. Katedraali on melkein 119 metriä korkea. Jäätelöt nautittiin ja kaareltiin kaupungista ulos. Mielessä välähti pieni etiäinen, oliko reissu mennyt liiankin hyvin, ei mitään vastoinkäymisiä. Vaan maltapa mies, sitä saa vaikka ei tilaiskaan. Norrtäljessä, siinä valtatie varressa, on vanha paloauto nähtävänä. Käydään tutustumassa tarkemmin, onhan vävy palomies jo kolmannessa polvessa. Kuvia räpsittiin, ukki kiikkui auton katolle. “Tule



*”Kuudella vuosikymmenellä
olen saanut näitä reissuja
tehdä, ja muistoja
perälaukuun kerätä.”*



alas, se on kiellettyä”, huuteli nuoriso-osasto maankamaralta. “Taas sulla on valot päällä”, moitti Leo minua, ja syystä. Eipä suostunut Triumppi starttaamaan, kun oli tarkoitus lähteä tienpäälle. Ensimmäinen ajatus: akun virta ei riitä. Otin Vesan Suzukin ja karautin lähimpään taloon. Rohkeasti pirttiin ja selvällä ruottinkielellä: “kutaag jag har pikkubroblem. motorcykel inte starttaa, batteri kanske finito.” Apu löytyi ja akkukaapelit myös, nopsaan takasi ja kappas vain Trumppa oli käynnissä. Vesa oli taikonut Trumpan tulille. Kiittelin grannin miestä ja pyytelin anteeksi. Ny måste go till satamaan. Ykkönen silmään ja pyörä sammu kuin saunatonttu. Ahaa, vika onkin sivujalan katkasimessa, sitä kun rassasi, pyörä lähti käyntiin ja kulkemaankin päästiin. Vähän säikäytti viime metreillä, laivaan ehdittiin hyvin. Aamuseitsemältä oltiin Naantalın satamassa, ja tunti vain, niin Leo ja Vesa kotipihassa.

Loppuyhteenveto: reissu onnistui hyvin tai oikeastaan vielä paremmin. Taka-ajatukseenahan mulla oli saada lapsenlapsi innostumaan motoristielämään. Poika on pienestä asti ollut moottorin pärinästä kiinnostunut. Tuntumaa mopoihin ja Trumppaankin jo ottanut. Hienointa reissussa oli yhteiset hetket komeissa maisemissa vuoria ja vuonoja kierrellen. Kahvitteluhetket maaseudun rauhassa.

Kuudella vuosikymmenellä olen saanut näitä reissuja tehdä, ja muistoja perälaukuun kerätä. Hiljaa piilossa toivon, että Leo innostui asiaan, olisi hänelläkin seitenkymppisenä liuta hyviä kavereita ja hienoja tarinoita. Nykyään nuorisolle on tarjolla kaikkea yli kylkien, mikään ei oikein säväytä. Tarpeeton jää unholaan ja sinne joutaakin. Yhteiset muistot kuitenkin säilyy, ne eivät katoa maailman tuuliin. Ehkä suunnitelmani onnistui, koska Leo tuumasi: ukki ensi kesänä mennään Kontioon ja sieltä Norjaan.

Paperille piirteli Erkki-ukki



Kohti kotimaata



FEMAn kuulumisia syksyn kokouksesta

TEKSTI: MARKKU 'SENSEI' AHLSTEN





Kuvista:
Ryhmäkuva on vuodelta 2020.
Selfie on otettu yhdessä Tintin käyttämän
kuuraketin kanssa Brysselin lentokentällä.
Surkean pieni patsas on Manneken Piss.

FEMA:n hallituksen hybridikokous pidettiin 7. lokakuuta 2023 Hotelli Schipholissa Hollannissa. Kokoukseen osallistui 25 osanottajaa 16 organisaatiosta, heistä 6 etäyhteydellä.

Hallitusvaalit helmikuun 2024 vuosikokoukseen

Vuosikokouksessa valitaan presidentti, rahastonhoitaja ja hallituksen jäsenet. Jäsenjärjestöjen tulee ilmoittaa ehdokkaat neljä viikkoa ennen helmikuun varsinaista vuosikokousta sähköpostitse Wim Taalille.

Nyt tiedossa olevat ehdokkaat ovat:
Michael Noonan IMA (Irlanti)
Jari Kielenen SMOTO (Suomi)
Eric Maldiney FPMC (Ranska)

Uudelleen ovat valittavissa Steinmar Gunnarsson, (Islanti) Jesper Christensen (Ruotsi) ja Odd Terje Dovik (Norja)

Rahastonhoitaja Jim Freeman antoi lyhyen selvityksen kirjallisesta raportistaan. FEMA:n talous on pysynyt tänä vuonna suurin piirtein budjetissa. Vaikka ensi vuoden tulot ja kulut eivät ole vielä selvillä, laaditaan budjetti vain yhdelle työnteijälle. Kulujen karsiminen on välttämätöntä, sillä tulevaisuudessa jäsenmaksuilla ei ole mahdollista palkata kolmea työnteijää.

Keskustelua FEMA:n tulevaisuudesta

FEMA:n tulevaisuus muuttuu epävarmemmaksi, sillä Brexitin myötä BMF (British Motorcycle Foundation) eroaa FEMA:n jäsenyydestä. BMF:n eroaminen vaikuttaa myös hallituksen kokoonpanoon, sillä presidentti ja kassanhoitaja eroavat tehtävistään ja tilalle pitää saada uudet henkilöt. Myös FEMA:n tulot ovat laskussa, joten hallitus päätti keskeyttää uuden pääsihteerin etsimisen. Lyhyellä aikavälillä FEMA:n palkkalistoilla voidaan pitää vain yksi henkilö, mikä tarkoittaa, että kaikkien jäsenjärjestöjen on osallistuttava enemmän, jotta voidaan turvata moottoripyöräilyn edunvalvonta EU:ssa.

Kustannusten alentamiseksi esitettiin kokousten pitämistä vain etäkokouksina. Esitystä seuranneessa keskustelussa kävi ilmi, että useimpien jäsenjärjestöjen tulot ja kulut ovat jokseenkin vakaat, mutta pienenevät tulevaisuudessa hieman.

Eläkkeelle jäävä pääsihteeri Dolf Willigrs esitteli puheenvuorossaan hallituksen ehdotuksen uudeksi jäsenmaksulaskelmaksi. Enimmäismaksu muuttuisi esityksen mukaan 30 000 eurosta 12 000 euroon, mikä tarkoittaisi 60 000 euroa vähemmän tuloja FEMA:lle, mutta myös perustamisasiakirjaa olisi muutettava niin, että samalla MCTC:n ja SMC:n äänimäärät laskisivat

30 äänestä 7 ääneen. Vaikutus kohdistuisi suhteellisesti enemmän pienempiin organisaatioihin.

Pitkän ja hyvin erilaisia näkökulmia sisältäneen keskustelun jälkeen tehtiin uusi, alkuperäiseen perustuva, hiukan tasapainoisempi ehdotus: kiinteä jäsenmaksu 1,50 euroa per jäsen. Minimimaksu 500 euroa ja maksimi 12 000 euroa. Äänestyksen jälkeen tämä ehdotus hyväksyttiin.

Tietoa 4. ajokorttidirektiivistä

Tänä vuonna EU julkaisi ehdotuksen neljänneksi ajokorttidirektiiviksi (4DLD). FEMA:n reaktioaika esityksen tarkastukseen oli hyvin lyhyt, mutta kiitos hyvästä yhteistyöstä ACEM:n kanssa, pystyimme siihen. Ehdotuksesta keskustellaan EU:n parlamentin liikennevaliokunnassa, jonka useimmat jäsenet eivät ole samaa mieltä esittelijä Dellin mietintöluonnoksen kanssa. Komission ehdotukseen on nyt lähes 800 tarkastusehdotusta, jotka tullaan muuttamaan rajoitetuksi. Suurinta osaa tarkistuksista ei hyväksytä, eikä niihin ole enää montaa lobbausmahdollisuutta EU:n meppien kanssa. EU:n neuvostolla tulee olemaan suuri rooli lopputuloksesta, minkä vuoksi lobbauksen painopiste tulee suunnata sinne.



Pyörästä toiseen



Motoristin MYBIKE-juttusarja esittelee jäsenistömme pyörähistoriaa ja kokemuksia motoristina. Tällä kertaa esittelyssä Motoristi Survival -kouluttaja Tero Purasen pyörät.

Sanotaan, että olohuoneen matto on kodin kallein sisustuselementti. Sen kun vaihtaa, niin kohta sohva on vaihtunut sopivampaan, sitten vaihtuu olohuoneen verhot, ja yhtäkkiä huomaatkin kasaavasi uutta keittiönkaapistoa sitä olohuoneen mattoa vilkuillen.

Vähän samalla tavalla minulle on käynyt, kun ostin syksyllä 2020 unelmieni kyykky-pyörän: Suzuki Gsxr 1000 K4:sen. En unohda varmaan koskaan sitä päivää. Mutta ennen kuin kerron Gixxeristä enemmän, palataan ajassa ja pyörissä hieman taakse päin.

Elettiin 80-luvun loppupuolta. Ensimmäinen bensalla käyvä kaksipyöräinen oli Solifer Suzuki mopo. Ei se pieni PV, vaan se isompi versio. Mielestäni se oli jo silloin ruma, eikä se siitä kauniimmaksi muuttunut, vaikka kuinka vaihdoin kaksi piikkiä isomman eturattaan ja huippujakin taisi tulla muutama kilometri lisää. Kaikki muuttui, kun siirryttiin vuoteen 1993. Täytin keväällä 16 vuotta ja taisi siinä kotipuolella olla aikamoinen maanittelu, jotta

vanhemmilta irtosi rahat kevarikorttiin ja lopulta ostettuun Aprilia Pegaso 125:een. Ostettiin pyörä Joensuussa toimivalta Liikennekoulu Mikon omistajalta perjantai-iltana. Paras kaveri Pegason kyytiin ja suunta kohti Polvijärveä: siellä kun oli nuorisodisco sinä iltana. Tosin eihän sinne sisälle malttanut mennä, piti vain nauttia vapaudesta ja avoimesta tiestä. Noilta ajoilta muistan, että 20 markan setelillä sai paljon kilometrejä.

Pegasoa tuli kiusattua parisen vuotta, kunnes tuli aika myydä se Tampereelle. Olin jotenkin ihastunut Apriliaan, ja seuraavana ostinkin Aprilia Futura 2:n. Pyörä ei viihtynyt minulla pitkään, koska löysin satumatulta havitteleman valkopunalilän Aprilia Futura 1:n. Hauska pyörä, ja hauskoja muistoja. Helsinki alkoi Futuran satulassa näyttää tutummalta paikalta.

Aprilia meni sitten lopulta autoon vaihdos- ja pyöräily jäi. Mutta kipinä ei hävinnyt mihinkään. Välissä kerkesi tosin vierähtää ihan liian monta vuotta. Keväällä 2020 päätin että toteutan pitkäikäisen haaveeni

ja aloin metsästää valkosinistä Gixxeriä. Liekö syynä ollut korona ja sen mukanaan tuomat muutokset, mutta hankintapäätös oli nyt tehty. Ongelmana oli se, etten ollut ajanut pitkään aikaan moottoripyörällä. Minullahan oli ollut kolme kevaria, ja siitäkin oli jo hyvä tovi aikaa. Tekniikkaa tuntemattomana tarvitsisin jonkun itseäni fiksumman kaverin mukanaan koeajamaan ja tutkimaan pyörää. Ketjujen nostamisen kengänkärjellä osasin, mutta jonkun pitäisi katsoa ne kaikki muut kohdat.

"Minä en sitten alle tonnista Gixxeriä lähde koeajamaan. Saat mennä ihan yksinäs" totesi ystäväni varovaiseen tiedusteluun lähteä katsomaan yhtä Gixxeriä. Kyseessä taisi olla 600 tai 750 kuutioinen K4 Gsxr. Jos on kisannut turbotetulla Hayabusalla, niin sallittakoon pieni kranttuihu. Aloin siis katselemaan tonnisia K4:a.

Niin sitä päädyttiin etsimään ja ostamaan Polvijärveltä löytynyt vuosimallin 2004 Suzuki, tarkemmin Suzuki Gsxr 1000 K4. Tietenkin sillä kauneimmalla mahdollisella väriyksellä: sinivalkoinen. Kaupat teh-

tiin Mikkelin Prisman parkkipaikalle. Siirtyminen 20 vuoden tauon jälkeen kevarista tonniseen, hieman viritettyyn kyykkypyörään sujui yllättävän helposti. "Ongelmista 99,9 % on kahvan ja satulan välissä. Kusi sitä kahvaa kääntää. Ja sulla on vaimo ja pieni poika kotona." totesi sama kaveri viisaampana motoristina.

Näinhän se on.

Ostin pyörän lokakuussa 2020. Kylmähän silloin jo oli, mutta pakkohan se oli käydä muutaman kerran kokeilemassa mutkapätkiä. Dynossa viritetty Yoshimuran putkisto takasi, että äänet mutkapätkillä olivat mukavan mureat.

Teen työkseni kasvuojahtajan ja strategiakonsultin hommia. En ole koskaan ollut sellainen autotallissa viihtyvä tee-se-itse-mies. Mutta samainen koeajaja totesi huoltoihin liittyen, että "ihminen sen on rakentanut. Seuraat shop manualin ohjeita ja momentteja, niin ei se ainakaan paljoa voi mennä vikaan." Tekemällä oppii.

Ensimmäisenä talvena tuli vaihdettua mm. öljyt ja ketjut. Ensikertalaiselle nekin olivat muuten saatanallinen savotta. Ihan kaikki piti opetella alusta lähtien, työkaluja kun oli aluksi tyyliin vasara ja Gerber. Mutta kun on utelias luonne, niin sitä tulee opiskelleeksi kaikenlaista. Hankin ensimmäisen shop manualin. Työkaluja hankittiin huoltojen edetessä. Tein pyörään yhä enemmän huoltoja ja korjauksia. Opin myös sen, että moottoripyörä ei koskaan hajoa maanantaina. Se hajoaa yleensä perjantaina, just kun olet lähtemässä reissuun tai ajelemaan. Kuten kävi mm. kytkinvaijerin kanssa. "Tilaustavaraa, saadaan reilun viikon päästä.." Niissä hetkissä syntyy voimasanoja ja tarinoita saunailtoihin.

Gixxeri alkoi parantua, mutta kuski oli vähän niin ja näin. Vanha tuttu vinkkasi, että voitaisiin nähdä. Hän voisi samalla vähän katsoa miten jarrutukset ja ajolinjat mutkapätkillä menee. Ajattelin että mikä ettei. Niinpä sovittiin tällit Mäntsälän Shellille.

"Muuten toi sun jarrutus tosta kolmesta kympestä oli hyvä, mutta polvien ja tankin

Alastarolla Lemminkäisen mutkassa



MYRKY

väliin ois mahtunut koripallo, kädet oli ihan lukossa ja katse laskeutui mittariston tasolle. Mutta muuten oli tosi hyvä suoritus, pyörä ei kaatunut.” Harrin kannustava palaute antoi intoa aloittaa oikea harjoittelu. Halusin että minä vien pyörää, eikä pyörä minua. Jarruttelin, ajoin hidasajoa ja pujottelin. Nälkä kasvoi syödessä.

Harrin vinkistä päädyin MP69:n Motoristi Survival Kaarrekurssille Ahveniston moottoriradalle. Kurssipäivänä aurinko porotti pilvettömältä taivaalta, alla oli unelmieni kyykkypyörä kunnon putkistolla ja päivän aikana ajettiin lähes 600 mutkaa. Se oli kerrasta menoa, tätä herkkua oli saatava lisää.

Ilmoittauduin seuraavalle Motoristi Survivalille ja MotOrgin ratapäiville. Ilmoittauduin myös SMOK:n (Suomen Moottoripyöräkouluttajat) kouluttaja koulutukseen. Seuraavina kesinä Alastaro, Kymiring, Motopark, Vantaan Vauhtipuisto, Ahvenisto ja Pesämäki tulivat tutuiksi. Aloin opiskella alustan säätämistä eri kirjoista. Rata-ajossa hommahan tiivistyy pitoon: jos sitä ei ole, voimalla ei ole väliä. Renkaat ja alusta pitää olla mintissä. Niinpä Gixxerin alusta päivitettiin alustavelhon toimesta, rengastus vaihtui paremmin rata-ajoon soveltuvaksi ja maantielenkit alkoivat lyhentyä.

Vuoden 2004 Gixxeri on aika raaka peli ilman mitään nykyaikaista elektroniikkaa. Voimaa on niin paljon, että varmasti riittää. Aloin katsella pienempää kyykkyä. Ratapäivillä olin saanut opastusta katsella Yamahan R6 mallia. Pyörässä kun on luisokytin, hyvät jarrut sekä hyvä alusta jo

vakiona, ja yleisyyden vuoksi varaosiakin olisi hyvin saatavilla.

Eräällä Motoristi Survival kouluttajalla oli ollut MP69:n Ahveniston koulutuspäivillä ajossa punavalkoinen Yamaha R6R. Kävin jopa kokeilemassa ko. yksilöä muutaman kierroksen. Sain käsityksen, ettei pyörä ollut kovinkaan aktiivisessa käytössä, joten kysäisin ihan varovaisesti josko pyörä olisi tulossa joskus myyntiin. Saattaisiin ehkä mahdollisesti olla kiinnostunut siitä. Sain vastauksena lyhyen napakan viestin, jossa ilmoitettiin hinta, joka sopi budjettiin. Kymmenen minuuttia myöhemmin kaupat oli naputeltu.

Pyörän mukana sain ainakin kaksi hämähäkkiä sekä hämähäkin seittiä vähän siellä ja täällä. Mutta pyörä oli täydellinen. Suzuki meni myyntiin ja kaikki tarmo laitettiin R6R:n paranteluun. Päivityksen myötä pyörästä löytyy ohjausiskari, vaihdenäyttö, tankkigripit, kevyt litiumakku, teräspunosvaijerit edestä, vaihdekaavio on käännetty ja alla on tietenkin taas uudet renkaat. Tuloksena Kymiringin kierrosajasta lähti Gixxerillä ajatusta ajasta 17 sekuntia pois. Videot ajosta löytyvät Youtubesta (Kymiring Onboard Puranen). Halusin samalla keventää pyörän ilmettä paremmin silmää miellyttäväksi. Kullanväriseksi maalatut vanteet yhdistettynä hiilikuitu osiin tekivät mielestäni pyörästä tasapainoisemman. Maantielenkit jatkoivat lyhenemistään, ja ratapäivillä tavoitteeksi asetettu nopea ryhmä lähenee sekunti sekunnilta.

Näin jälkikäteen ajateltuna, voisin verrata Gixxerin ostamista siihen olohuoneen mattoon. Sen seurauksena strategiakonsultista

on tullut ihan kohtuullinen moottoripyörän korjaaja. Enpä olisi uskonut vielä muutama vuosi sitten tekeväni esim. täydellistä jarruremonttia. Ja se piti tehdä huolella: se olisin minä, joka jarruttaa niillä jarruilla Kymiringin takasuoralla noin 260 kilometrin nopeuden sopivaksi ennen oikealle kääntyvään mutkaan.

Mp69:n Motoristi Survival Kaarrekurssin kautta päädyin lopulta Motoristi Survival kouluttajaksi. Olen opiskellut valtavan määrän mm. moottoripyöräilyn teoriaa, motoriikkaa ja kehon hallintaa, opetellut remontoimista myös kotona. Viime aikoina olen hankkinut motocross-varusteet ja alkanut opettelemaan 125 kuutioisella 2-tahtisella ”kuntopyörällä” motocrossia. Mielestäni tämä on täydellinen ikä opetella uusia asioita, vaikka kuutioiden määrä pyörissä tuntuu menevän kummalliseen suuntaan. Lehden ilmestyttyä olenkin ollut jo ensimmäisen viikonlopun Moottoriliiton valmentajakurssilla opiskelemaan valmentamisen ja kouluttamisen saloja.

Minuun ja pyörääni törmää tulevina kausina todennäköisimmin MP69:n Motoristi Survivalilla koulutuspäivillä, tai jonkun mutkaisen maantielenkin läheisyydestä.

Että olkaahan varovaisia niitten moottoripyörähankintojen kanssa. Se olohuoneen matto taitaa sittenkin olla halvempi ostos.

Menoa voi seurata Instagramissa Puranen-Tero ja Tero Puranen Youtube-kanavalla.

MINIPYÖRI



Yllä Kymiringillä.
Ratakuvien valokuvaaja Timo Holländer @holtsun_napsut

*"Se oli kerrasta menoa,
tätä herkkua oli
saatava lisää."*



HALUAISITKO JAKAA MUISTOJASI OMASTA PYÖRÄHISTORIASTASI?
KUULISIMME MIELELLÄSI TARINASI, JOTEN OLE YHTEYDESSÄ
MOTORISTI@MP69.FI!

HELPOTA ja NOPEUTA ENSIAPUA ONNETTOMUUSPAIKALLA

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



Allergiat Allergien		Nimi Nimi
Sairaudet Sairauksien	Hetu Date of Birth	Postinro Zip code
Lääkitys Medication	Kansalaisuus Nationality	Lähiomainen Next of kin
Verenohennus Anticoagulant	☐ K	Puhelin Phone
Sairaala Hospital		

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



Lisätietoja www.mp69.fi/



Motoristi 50v sitten

Vanhoja Motoristeja voi tutkia osoitteessa <https://arkisto.mp69.fi/>
(koonneet Kari K ja KH).



FIM - RALLI 1973

Ilona valittiin
epäviralliseksi
Miss FIM:ksi.

Tämänvuotinen FIM - ralli pidettiin 19. - 21. kesäkuuta Italiassa, Francavilla al Mare - nimisessä kaupungissa, Adrianmeren rannalla.

Kesäkuun alkupäivinä oli kaikille FIM - rallin osaanottajille postitettu Euroopan kartta ja mainosjuliste rallista. Me olimme lähteneet jo kesäkuun 1. päivänä, joten tämä kirje ei meitä enää tavoittanut.

Matkaan oli lähtenyt Helsingistä Sepi Kankola " vesipyssyllä ", Maukka Filppula Hondalla sekä Teddy Autio ja minä, Annika Ahtola, Moto-Guzzilla. Olavi Autio oli saanut tilapäisen (?) työesteen eikä voinutkaan lähteä kimppaan. Lupasi kuitenkin polttaa perässä niin pian kuin mahdollista.

Matka meni hyvin ja olimme ikionnellisia, kun pääsimme elävinä Puolan rantaan, sillä kippo, joka liikennöi Ruotsin ja Puolan väliä, oli oikea ruumisarkku - rekat oli lastattu toiselle puolelle ruumaa ja pikkuautot sekä prätkät toisella. Vaappuminen oli myös sen mukaista.

Reissu Itäblokin läpi sujui muuten mainiosti, paitsi että Guzzin kytkin alkoi lakkoilla ja että Maukan kaikki paperit hukkuivat Tsekkoslovakiassa. Hän meni järjestelemään asioita Prahaan ja me jurnutimme jotenkuten eteenpäin.

Ajoimme suorinta tietä Guzzin tehtaille Pohjois-Italiaan, Mantello del Larioon, ja siellä asiat taas hoidettiin kuntoon. Tehtailta matkamme jatkui kohti Etelä-Italiaa. Olimme " aikataulus- ta " edellä, joten saavuimme Francavilla al Mareen paria päivää ennen rallin alkua.

Motoristi 2023

Motoristi on Moottoripyöräkerho 69 r.y:n neljästi vuodessa ilmestyvä kerholehti. Lehti jaetaan yli 2 000 osoitteeseen kerhon jäsenille ja yhteistyökumppaneille.

TOIMITUS

motoristi@mp69.fi
Oikoluku: Maija Pispä
Taitto ja päätoimitus:
Selina Kustula TMI,
selina.kustula@gmail.com

Motoristi on jäsenten oma lehti ja kaikki sen sisältö tulee jäsenten kynistä ja kameroista. Ilman materiaalia ei ole lehteä, joten suuri kiitos kaikille tekemiseen osallistuneille. Uusi lehti tulee taas pian, joten lähettäkää rohkeasti lisää! Kiitos.

Lähetä tekstit ja kuvat osoitteeseen motoristi@mp69.fi

JULKAISIJA

Moottoripyöräkerho 69 r.y.
c/o Antti Kortesus
Juupavaarantie 303
35530 LYLÄ

OSOITTEENMUUTOKSET:

jarmo.iivari@mp69.fi
<https://byte.flomembers.com/mp69/user/login>

TEKNISET TIEDOT

Painopinta-ala:
215,9 x 279,4 mm
leikkausvara 3 mm
Nelivärinen
Painomenetelmä: offset,
rasteritiheys 70 linjaa,
CMYK

PAINOPAIKKA

PunaMusta



ILMOITUSKOOT JA HINNAT

Takakansi

215,9 x 249,4 mm
450,00 €

Koko sivu

215,9 x 279,4 mm
tai 169 x 264 mm
400,00 €

1/2 sivu vaaka tai pysty

215,9 x 138 mm
tai 108 x 279,4 mm
250,00 €

1/4 sivu vaaka tai pysty

138 x 108 mm
tai 108 x 138 mm
150,00 €

1/8 sivu vaaka

108 x 69 mm
90,00 €

Ilmoitusmateriaali painovalmiina pdf-tiedostona.

**Seuraavan lehden
aineistopäivä
20.2.2024**



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 4 HEINÄKUU 1977



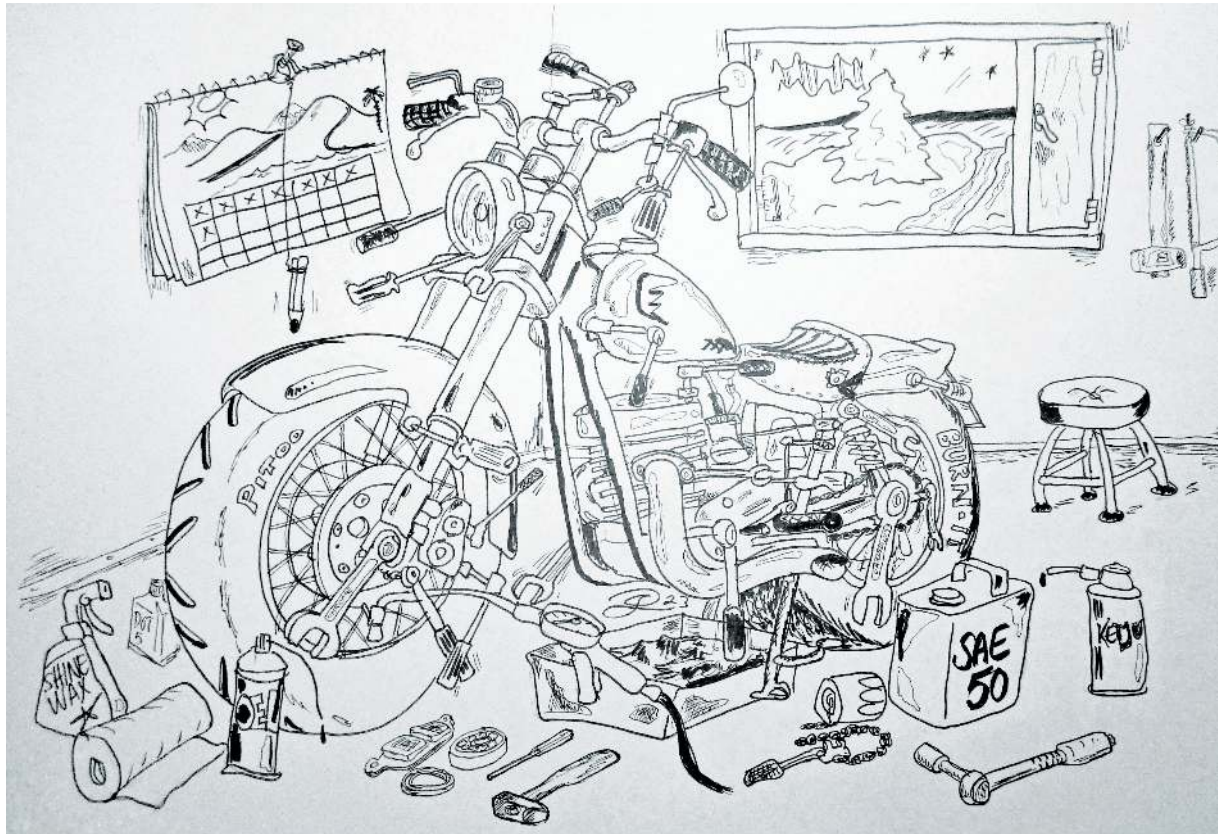
**JÄSENKORTTI
SAAPUU
SÄHKÖPOSTIISI**

Jäsenkortti toimitetaan automaattisesti tiedoissasi olevaan sähköpostiosoitteeseen jäsenmaksulaskun maksamisen jälkeen. Jos avaat linkin älypuhelimessasi, voit tallentaa kortin pikakuvakkeen laitteesi aloitusnäytölle.

HUOM: Sähköposti tulee Flomembersin osoitteesta. Lähettäjä nimi on Moottoripyöräkerho 69 ry ja lähetysosoite flomembers@floapps.com.

Voit uudelleenlähettää kortin itsellesi jäseninramme kautta (Päivitä yhteystietosi > Omat tiedot > Lähetä sähköinen jäsenkortti).

AUTOMAATTITALLI



*Jotenkin sitä kai toivoo/luulee/olettaa, että kun pyörä suljetaan työkalujen ja tarvikkeiden kanssa samaan tilaan, että siellä se omatoimisesti tulee mukavasti kevätkuntoon. Ja sitten keväällä, kun asfaltti taas tulee lumipeitteen alta esille, karu totuus paljastuu: Kaikki ne hommat, jotka ”sitten talven aikana” piti hoitaa, ovatkin vielä tekemättä. Kun aikaa kevääseen oli vaikka kuinka paljon. Ja kaikkea muutakin mukavaa tehtävää.
Mukavaa loppupalvea,*

t: Pekka äL