

Motoilisti



**Kuusysiläisiä
toisessa polvessa**

**Kontio herättää
keskustelua**

**Uusi hallitus
valittiin
vuosikokouksessa**

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 lungi jengi, 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.

Lungi
jengi!



YHDESSÄ LEVITÄMME AJAMISEN ILOA
JA KEHITÄMME LIIKENNEKULTTUURIA.

Miten?

HALLITUS 2024 - 2025

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

Sihteeri
Matti Vilkkö
matti.vilkkö@mp69.fi

Koulutusvastaava
Juha Soldan
0400 504480
juha@mp69.fi

Tapahtumavastaava
Jukka Laitala
jukka.laitala@mp69.fi

Päätoimittaja:
Jarkko Järvinen
jarkko.jarvinen@gmail.com

Kansainväliset asiat
Markku Ahlsten
markku.ahlsten@mp69.fi
05067155

Muut hallitusjäsenet
Oiva Lepola
oiva@mp69.fi

Varapuheenjohtaja
Jouni Valkeajärvi
jouni.valkeajarvi@mp69.fi
0400151650

Toimihenkilöt:
Maija Pispä, oikolukija
Tero Laine, kassanhoitaja,
tero.laine@mp69.fi
Jarmo Iivari, jäsenvastaava,
jarmo.iivari@mp69.fi

Onko hartiat lukossa vai miten ajo sujuu talven tauon jälkeen?

Vuosikokous on puhunut, vanha hallitus saanut synninpäästön ja uusi hallitus alkanut innokkaana toimimaan. Tavoitteena on nuorison herättely kerhotoimintaan ja juuri kortin saaneiden houkuttelu jatkokoulutukseen.

Kontion odotus lienee lehden ilmestyessä monella mielessä. Matkasuunnitelmia tehdään; joku suunnittelee matkareittiä nähtävyyksiä kierellen, joku taas kiertää ne kaukaa. On monta tapaa lähestyä Kontrollia ja ne kaikki ovat yhtä oikeita. Tärkeintä on, että kokoonnumme tapaamaan toisiamme joka vuosi, sillä onhan meillä monia hyviä tuttuja, jotka tapaamme vain Kontiossa.

Kontion kallista hintaa ja kerhon rahanahneutta on purnattu Facebookissa. Valitettavasti kustannusten nousu rasittaa myös kokoontumisten järjestäjiä. Vaikka kuinka haluaisimme Kontion olevan halvempi, olemme vastuussa jäsenille, ettei kerhon rahojä haaskata alihinnoittelulla.

Takavuosina Kontio oli tärkeä tulonlähde kerhon muuhun toimintaan; sen tuotoilla pystyttiin tukemaan muita tapahtumia vuoden aikana. Tästä on suuri kiitos aktiivisille jäsenillemme, jotka ovat talkoilla tehneet Kontiot kerhotovereidensa iloksi. Mutta viime vuosina Kontion tuotto on hiipunut talkooinnin myötä; se on hädintuskin riittänyt Kontion omiin kuluihin.

Toukokuun lopussa oli mp-kouluttajien, liikenneopettajien ja tutkinnon vastaanottajien yhteistilaisuus, jossa keskusteltiin uusien motoristien mahdollisuuksista selviytyä hengissä ajokortin saatuaan. Ajokorttikoulutus keskittyy niihin tempuihin, joilla saadaan oppilas läpi ajokorttitutkinnosta - eli asiakas saa, mitä haluaa; ajokortin. Ei siinä pakollisessa 5 tunnissa ehditä keskittymään asioihin, joilla kuljettaja pysyy hengissä kortin saamisen jälkeen. Eikä asiakas halua ostaa ylimääräisiä tunteja, joissa keskityttäisiin ajamaan oppimiseen.

Kuten tilaisuuden järjestänyt Arttu sanoi: "kukaan ei ole kuollut moottoripyörällä 5

km/h nopeudessa". Samaa olen itsekin jo kauan purnannut: hidassajoa testataan ja siksi myös harjoitellaan, vaikka sillä taidolla ei välttyä vakavilta onnettomuuksilta.

Kaarreaajotaitoja ei testata - eikä siksi opetatakaan - vaikka lähes puolet vakavista onnettomuuksista tapahtuu juuri kaarteissa. Uudella kuljettajalla ei voi olla kaarrea-jokokemusta, joten pelottavassa kaarteessa liskoavivot tarttuvat ohjaksiin ja kuljettajalle iskee hartialukko - eli hän lopettaa ajamisen ja ajautuu ulos.

Ratkaisuna ongelmaan alamme antamaan autokouluopettajille ilmaisia ajokursseja, jotta he osaavat ohjata kortin saaneen oppilaan MotoristiSurvival -jatkokoulutuksen.

Iskee se hartialukko meille kokeneillekin, varsinkin talven ajotauon jälkeen, joten mennään kertaamaan ajamista MotoristiSurvival Kaarre-kursseille.

Pitäkää kumipyörät alaspäin ja tavataan Kontiossa!



PUHEENJOHTAJAN PALSTA:
ANTTI KORTESUO

MOTORISTI 2/2024



PÄÄKIRJOITUS: SELINA KUSTULA
KUVA ALLA: JARMO KAJANDER

Sisällys

3 Puheenjohtajan palsta
4 Pääkirjoitukset
6 Aina moottoripyöräilijä
8 Vuosikokous 2024
10 Lähtikö mopo käsistä?
11 KONTIORALLI
12 Kerhon koulutukset
Toisen polven kuusysiläiset
Vuodet vierivät, pyörät
vaihtuvat
Asioilla on tapana järjestyä
MyBike
Motoristi 50v sitten

Kannen kuvasta kiitos meidän
uudelle varapuheenjohtajalle
Jouni Valkeejärvelle.
Paikka sijaitsee Itävirumaalla
Rakveren pohjoispuolella.

Iloisia uutisia! Meillä on uusi päätoimittaja! Nyt jos voisin tähän laittaa ääniefektin taustalle, se olisi jotain rakettien tai trumpetin tapaista. Tervetuloa hommiin Jarkko.

Tämä vuoden päätoimittajan sijaistaminen saapuu siis tämän lehden myötä päätökseen. Niin paljon kuin tykkäänkin jutella juttujen kirjoittajien ja hallituksen jäsenen kanssa, on päätoimittajan rooli suuri vastuu, jota en mielelläni kannan. Siihen tarvitaan motoristi, joka tuntee kerhon jäseniä ja on tiiviimmin kerhon toiminnassa mukana. Eräs perustajajäsen kerran painotti, että Motoristi ja Kontio ovat kerhon kivijalka.

Taitto sen sijaan on edelleen mieleistä puuhata minulle. Tämä olikin jo 30. Motoristi-lehti, jonka taitan. Motoristin kautta olen päässyt tekemään visuaalisesti kiinnostavaa hommaa omien töideni ohella ja tällaisia töitä kaipaisin enemmänkin. MP69:n kanssa yhteistyö aloitettiin 8 vuotta sitten. Silloin Oiva Lepola hoiti päätoimittajan pestiä. Minun aikana on muistakseni ollut neljä eri päätoimittajaa.

Näiltä vuosilta on päätoimittamisen ja taittamisen lisäksi jäänyt lämpimänä muistona mieleen kerhon strategiatyö vuonna 2018. Teimme jäsenille viestintäkyselyn etukäteen. Sitten Veera Tossavaisen kanssa vedimme päivän workshopin hallitukselle työstäen markkinointi-ideoita, kerhon vuosikelloa ja lopulta kerhon suuntaa, tarkeitusta ja toimintatapaa. Sittemmin tuon työn tuotos vahvistettiin vuosikokouksessa

strategiakuvaksi, joka on ollut jokaisessa lehdessä muistutuksena siitä asti.

Tuntui merkitykselliseltä auttaa suurta joukkoa kirkastamaan yhteistä tekemistä. Vaikka tuossa olikin kyse kerhotoiminnasta, ei se paljon eroa omasta työarjestani. Samankaltaista jumppaa olen tehnyt startup-valmentajana ja startup-yrittäjänä. Mutta olipa virkistävää työstää strategiaa näinkin erilaisella porukalla. Naurua piisasi, vaikka kovasti töitä tehtiinkin. Muistan, että Veeran kanssa päätettiin heti alkuun, että töiden lisäksi pitää syödä hyvin ja hasutella tauoilla tarpeeksi. Toimiva konsepti.

Toivotan uudelle hallitukselle paljon tsemppiä yhteistyöhön. Toivottavasti muistatte vastuun lisäksi nauttia yhdessä tekemisestä. Muita jäseniä rohkaisen osallistumaan toimintaan muilla tavoin.

Ihanaa kesää kaikille!



Uusia kokeiluja MP69:n viestinnässä

UUSI PÄÄTOIMITTAJA: JARKKO JÄRVINEN

Noin 30 vuotta sitten, dinosaurusten aikaan, tein yhdessä kaverini kanssa Motoristi-lehteä monta vuotta, ensin apurina ja lopuksi muutamia vuosia myös päätoimittajana. Aika oli silloin toinen. Otettiin ensimmäisiä askelia digitaaliseen taittamiseen ja kuvankäsittelyyn. Tuttu ja turvallinen Word oli jo levinnyt tekstinkäsittelyyn ja kuvatkin sai jo digitaalisena - jos itse skannasi. Tuon ajan taitto-ohjelmana oli Aldus PageMaker 4, joka oli aikansa alan huippuohjelma. Vielä kuitenkin tulostettiin lehti paperille malliksi kirjapainolle - varmuuden vuoksi.

Jo tuolloin olin osa Pirkanmaan Matkamotoristien ja MP 69:n moottoripyöräkouluttajajakaartia, joka silloin loi uutta ja ihmeellistä käsitettä motoristeille, nimeltään Ennakoivan Ajon Kurssit, lyhyemmin EAK-kurssit, joka myöhemmin uudistui Motoristi Survival-kursseiksi. Tätä koulutustyötä teinkin sitten putkeen varmaan noin 30 vuotta, yhdessä noiden meidän "vanhojen partojen kanssa".

Tarinani on se vanha: "Ensin tuli vaimo ja sitten tuli ketjullinen poikia. Tuli tilanpuute, uusia asuntoja, uusi työ, uusi harrastus, mutta pyöräily jäi vielä kuvioihin jotenkin. Pari - kolme kolaria ja monta kolhua kärsineenä lopulta annoin periksi ja asetin perheen elatuksen ja turvan etusijalle. Pyörä jäi pölyttymään talliin.

Sitten reserviläistoiminta ja sotilaallinen koulutus vei mukanaan seuraavan 20 vuoden ajaksi, mutta aluksi moottoripyörä oli

mukana tässäkin, kunnes viestikouluttajan urani sitoi minut tiukasti kiinni armeijaan. Mopoilu jäi lopullisesti. Mitä nyt vilkuilin välillä näitä meidän nettisivujamme.

Se historiasta... Saatuani kutsun ryhtyä hoitamaan tätä pestiä on kerhomme haasteet vähän muuttuneet - Jäsenistö pitää pitää paremmin ajan tasalla, vanhoja on aktivoitava ja uusia on pakko hankkia tai muuten ukkoonnumme täysin. Siksi on päätetty kokeilla digitaalisen aineiston lisäämistä omille nettisivuillemme "digiMotoristin" muodossa. Tämän ei ole tarkoitus vähentää tai poistaa paperisen lehden arvoa, vaan vastata nykyajan hektiseen maailmaan tarjoamalla tapahtumia tuoreeltaan jäsenistöllemme. Siis lyhyitä tietoisuuden tapaisia uutisvälähdyksiä kerhon tapahtumista, mahdollisimman pian tapahtuman jälkeen. Nostaisiko se kerhon aktiivista ilmettä? Tähän ainakin pyrimme.

Työkalut tähän uudistukseen tuo täysin digitaalinen Adobe ohjelmaperhe ja varsinkin sen InDesign-taitto-ohjelma, joka pystyy suoraan tuottamaan kirjapainolaatuisen taiton, huipputarkkuudella. Tärkeintä kuitenkin on, että samainen ohjelma mahdollistaa taitetun digilehden katselun suoraan netistä, joko tietokoneen näytöltä, pädiltä tai jopa kännykältä. Tätä ominaisuutta nyt ollaan testaamassa ja kehittämässä. Toivottavasti verkkosivumme tähän haasteeseen taipuvat.

Haasteita siis riittää, mutta tärkeintä kuitenkin on, että kerho voi hyvin ja on aktiiv-

Tehdään jatkossakin hienoja lehtiä! Seuraavasta lehdestä alkaen päätoimittajana toimii Jarkko. Jutut ja kuvat voitte lähettää tuttuun tapaan: motoristi@mp69.fi

vinen. Pitää muistaa, että ilman aktiivista jäsenkuntaa ei meillä ole myöskään Motoristiin laittaa mitään luettavaa. Kirjoittakaa siis kokemastanne ja napsikaa runsaasti kuvia matkoiltanne, havainnoistanne, hienoista reissuista (varsinkin Kontiosta), mahtavista vuoristoista tai vaikkapa vain helkkarin hienosta soratiepätkästä lomareissunne yhteydessä ja jakakaa se meille muille tänne. Motoristi kiittää ja jäsenemme saavat lisää lukemista.

Kohti Kontiota siis.

(Ai niin se moottoripyörä on BMW K100 RS - tietysti punainen ja ihan "vähän" kolhuinen sotaratsu).

Terveisin Jarkko



Tämä juttu oli aiemmassa lehdessä virheellisesti laitettu Antti Urrilan tuotokseksi. Antilla ei kuitenkaan ole yllättävää kaksoiselämää vaan kyseessä oli Ari Marstion tarinointi! Kiitos Ari ja pahoittelut kahvipöytiin syntyneestä hämmennyksestä.

Aina moottoripyöräilijä

Tästä käynnistyi pitkälle vievä mp-matka.



TEKSTI: ARI MARSTIO



Sepangin radalla Malesiassa on totuteltu hyvään vauhtiin.

Parin viikon Euroopan matkailu edellyttää hyvää varustautumista.



Voin hyvällä syyllä kutsua itseäni Moottoripyöräilijä 69:ksi. Mopovuosien jälkeen yhden kesän, 1969, ansiot riittivät oikean moottoripyörän hankintaan. Eivät tietenkään kiiltävään japanilaiseen, sellaiseen joita käytiin ihailmassa Ahtiaisen näyteikkunassa, vaan 350 cc Arieliin. Pyörä oli itseni ikäinen, mutta totuuden nimesä edusti jo 50 vuotta vanhaa teknologiaa, toisin kuin nuo mainitut kiiltävät verrokkit. Vanhoista brittipyöristä silmäni tunnisti silloin, ja tunnistaa edelleen, charmia ja kauneutta.

Ariel palveli koulumatkat, monta Lapin matkaa, Keski-Euroopan ja Norjan kierrokset, ja taisi siinä olla yksi häämatkakkin. Matkan puolivälissä oli useamman kerran Kontioralli, ja monet muut rallit Suomessa ja kauempanakin. Useimmiten kyytiin oli pakattu telttaa, makuupussia, keittovehkeitä, järjestelmäkamera - ja varaosia. Toisin sanoen moottoripyöräily palveli liikkumisen tarpeita, laajensi elämän piiriä matkailun kautta ja välttämättömästi opetti myös perus teknisiä taitoja.

Moottoripyöräily tarjoaa ainutlaatuisen mahdollisuuden olla yksin itsensä kanssa, hallita tehoa ja voimaa ja haastaa itsensä voittamaan ulkoisia haasteita. Samalla moottoripyöräily on mitä sosiaalisin harrastus; aina vaihdetaan vähintään tervehdys tuntemattomankin kanssa. Joskus, pian 50 vuotta sitten, Ariel oli taas pakottanut pysähtymään huoltotoimenpiteitä varten tien varteen. Minulle ennen tuntematon Pekka siihen pysähtyi apunsa tarjoamaan. Sitä seuraavat keskustelut saivat meidät kutsumaan koolle samanhenkisiä

motoristeja, meitä jotka emme tunteeneet sen aikaisia moottorikerhoja omaksemme, mutta emme liioin löytäneet paikalliseen Koronan jengiin. Perustimme Veteraanimoottoripyöräklubin, joka vuosien myötä kasvoi monituhattajäseniseksi yhdistykseksi. Säännöissä halusimme "edistää motoristiveljeyden henkeä ja kunnioittaa vanhaa insinööriosaaamista...". Ja toden totta, sitä kautta sain suoraan tai välillisesti taas tuhansia ystäviä, motoristiveljiä. Silloin, muutama vuosikymmen sitten, verkostoituminen ja järjestäytyminen toi jäsenten ulottuville mittaamattoman määrän tietoa ja kokemusta. Apu tekniseen pulmaan tai matkasuunnitelmaan saattoi löytyä seuraavassa kokouksessa. Nyt on toisin: apu pulmaan on hakukonessa ja kokemus on puristettu kolmeen minuuttiin YouTubeissa. Sosiaalinen kontakti on yläpeukku Facebookissa. Yhdistykset, kuten MP69 tai VMPK joutuvat miettimään palvelunsa ja sitä kautta olemassaolonsa oikeutuksen muuttuneessa maailmassa - eikä minulla ole vastausta tähän haasteeseen.

Kerran moottoripyöräilijä, aina moottoripyöräilijä. On yli viiteenkymmeneen vuoteen tätä harrastusta mahtunut vuosia, etten ole ajanut lainkaan. Ariel on edelleen autotallissa, entistettynä, ajokuntoisena. Sittenmin olen hankkinut itselleni mielihyvää nykypyörällä alppimatkailla, kilparadoilla polvea asvaltissa laahaten ja enduropoluilla rypien. Sorateillä matkaendurolla kaverin pölyn nieleminen on ihan parasta. Ei kilpaillen, mutta paras palkinto minkä näissä lajeissa voi saada on se, kun oma poika hyväksyy fajian tasavertaiseksi kilpakumppaniksi. Poika, joka nyt ajan,

perherauhan ja muiden tekosyiden mahdollistamissa rajoissa hakeutuu matkailuun, jäärädalle, Kymiringille tai polulle, moralisoi isäänsä siitä, ettei vielä nuorempana tullut houkutelluksi mukaan isän harrastukseen. Tässä kohdassa kyllä muistan sen vastuun tunteen, kuinka toista haluaa varjella vaaroilta.

Jos harrastukseen on tullut taukoja, osa syy on ollut muutot tuhansien kilometrien päähän omista pyöristä. Ei se aina ole harrastusta tosin lopettanutkaan. Kun päätin ajaa Taiwanin saaren päästä päähän, niin paikallinen kollegani sanoi että "olisihan sen pyörän voinut kuljettaa junassakin". Se tietysti kertoo siitä, että skootteri on vain kulkuväline, eikä sillä ole harrastuksen kanssa mitään tekemistä. Tai sitten Kinnassa Endurokerholle tulitiin kauempaakin katsomaan, kun yli kuusikymppinen "vanhus" lähtee matkaan....

On moottoripyöräily näinä yli viiteenkymmenenä vuonna muuttunut. Ei ollut gore-textiilejä, vaan oikeasti uhmattiin olosuhteita. Ei ollut sähköstarttia, vaan ainainen huoli jostain öljypumpun toiminnasta ja kipinän riittävydestä. Kuitenkin, silloin ja nyt, matka on päämäärä.

(tämä teksti ei ole tekoälyn generoima)

A

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY Sääntömääräinen vuosikokous 2024

1. Kokouksen aloitus

Kerhon puheenjohtaja Antti Kortesus avaa kokouksen 13:05

2. Kokouksen järjestäytyminen

Valitaan kokoukselle puheenjohtaja, pöytäkirjanpitäjä, kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja kaksi ääntenlaskijaa. Valittiin kokouksen puheenjohtajaksi Tuomo Heinonen, pöytäkirjan pitäjäksi Matti Vilkkö. Valittiin Oiva Lepola ja Eino Virtanen pöytäkirjan tarkastajiksi. Päätettiin myös, että he toimivat tarvittaessa ääntenlaskijoina.

3. Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todetaan. Kokous on laillinen, mikäli kokouskutsu on julkaistu kerholehti Motoristissa vähintään kaksi viikkoa ennen kokousta. Todettiin kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

4. Esityslistan hyväksyminen

Puheenjohtaja kävi läpi esityslistan, joka hyväksyttiin kokouksen työjärjestykseksi.

5. Ilmoitusasiat

Käsitellään mahdolliset ilmoitusasiat. Ei ilmoitusasioita

6. Kauden 2023 toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen hyväksyminen ja toiminnantarkastajan lausunto.

Kauden 2023 toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen hyväksyminen ja toiminnantarkastajan lausunto. Käsitellään kauden 2023 toimintakertomus, tilinpäätös ja tilintarkastajien lausunto ja päätetään niiden hyväksymisestä. Matti Vilkkö esitteli toimintakertomuksen ja Tero Laine esitteli tilinpäätöksen. Antti Urrila esitteli toiminnantarkastajan lausunnon. Hyväksyttiin toimintakertomus ja tilinpäätös sekä kuultiin toiminnantarkastajan tilinpäätöstä puoltava lausunto.

7. Tili- ja vastuuvapauden myöntäminen

Päätetään tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle kauden 2023 tileistä tilintarkastajan/toiminnantarkastajan lausunnon perusteella, tai muista toimenpiteistä, joihin lausunto antaa aihetta. Myönnettiin vastuuvapaus hallitukselle vuoden 2021 tileistä.

8. Puheenjohtajan ja hallituksen jäsenten vaali
Valitaan kerholle puheenjohtaja sekä hallitus, johon kuuluu 7-10 jäsentä.

Valittiin puheenjohtajaksi Antti Kortesus.

Hallituksen jäseniksi valittiin Markku Ahlsten, Juha Soldan, Matti Vilkkö, Jukka Laitala, Jouni Valkeajärvi, Oiva Lepola ja Jarkko Järvinen.

9. Tilintarkastajien/toiminnantarkastajien ja heidän varamiesten vaali

Valitaan tilintarkastajat/toiminnantarkastajat ja heille varamiehet. Valittiin toiminnantarkastajaksi Antti Urrila ja varatoiminnantarkastajaksi Anne Urrila.

10. Jäsenmaksu vuodelle 2024

Päätetään vuoden 2024 jäsenmaksusta. Päätettiin pitää jäsenmaksu samana kuin edellisenä vuonna, eli aikuisjäsen 30 euroa ja nuorisojäsen (25-vuotias tai alle) 15 euroa. Uusi jäsen maksaa liittyessään kuluvan vuoden jäsenmaksun + 5 euroa jäsenpaketin postituskuluja.

11. Kauden 2024 toimintasuunnitelma ja talousarvion hyväksyminen

Päätetään vuoden 2024 toimintasuunnitelma ja talousarviosta. Matti Vilkkö esitteli vuoden 2024 toimintasuunnitelman ja Tero Laine talousarvion. Hyväksyttiin toimintasuunnitelma ja talousarvio.

12. Kunniajäsenten kutsuminen

Kutsutaan kerhon kunniajäseniksi hallituksen ehdottamat jäsenet. Hallitus ehdotti kunniajäseniksi Laura Liimattaa ja Veera Tossavaista. Kokous ehdotti Arja Siukkosta kunniajäseneksi. Päätettiin kutsua ehdotetut jäsenet kunniajäseniksi.

13. Muut mahdolliset asiat

Käsitellään muut esille tulevat asiat, jotka kokous haluaa ottaa käsiteltäväkseen. Keskusteltiin vuosikokouksen ajankohdasta. Tammi-helmikuussa, esim. MP-messujen yhteydessä pidettävästä vuosikokouksesta. Etuna olisi, että uusi hallitus olisi tiedossa varhain alkuvuonna ja uudet jäsenet ehtisivät perehtymään suunnitelmiin. Haasteena on mm. tilinpäätösten ja tarkastusraporttien valmistumisaikataulu

14. Kokouksen päättäminen

Kokouksen puheenjohtaja päätti kokouksen 14:55.



Osa oli paikalla pyörillä, osa autoilla.
Aloitimme ruokailulla, kokous pidettiin sopuisasti ja lopuksi
nautittiin kokouskahvit.

Auton ja tien museo Mobiliassa oli vaihtuva näyttely:
Reissun päällä Mobiliassa
22.3.-20.12.2024

Näyttelyä ihmeteltiin niin ennen kuin jälkeen kokouksen.

Uusi hallitus valittiin:
Matti Vilkkö
Oiva Lepola
Jouni Valkeejärvi
Jukka Laitala
Juha Soldan
Markku Ahlsten
Antti Kortesus
Kuvasta puuttuu Jarkko Järvinen



Lähtikö mopo käsistä?

TEKSTI: TERO LAINE
KUVA: SELINA JA TEKOÄLY

Tämän vuoden Kontiorallin hinnoittelusta on ollut keskustelua sekä parranpärinää ehkä normaalia enemmän, koska laineet ovat lyöneet jopa toisella puolella Atlanttia saakka. Koitan jälleen osaltani avata hie-
man taustoja siitä, miten tuo kustannus-
puoli ja sitä kautta osallistumismaksu mää-
räytyy. Sinällään kontiorallin kustannusten
ennustaminen on hyvin suoraviivaista, kaa-
vamaista toimintaa. Kun tiedetään, kuka
tapahtuman järjestää ja millä resursseilla
(eli miten paljon talkoolaisia on käytössä),
missä tapahtuma järjestetään (miten pal-
jon valmista infrastruktuuria löytyy ralli-
paikalta) sekä mitä palveluita osallistujille
tarjotaan. Näiden osatekijöiden summana
on helpohkoa ennustaa tapahtuman koko-
naiskulut.

Tällä vuosikymmenellä ei harmittavasti ole
järjestetty ensimmäistäkään kontiorallia,
jossa järjestämisvastuu olisi ollut totut-
tuun tapaan jollakin paikalliskerholla. Ta-
pahtuman on raapinut siis kasaan istunut
kerhon hallitus vaihtelevin kokoonpanoin.
Tämä järjestämistapa ei vastaa millään
lailla suunniteltua, koska tässä hallituksen
työpanos on jossakin täysin muussa käy-
tössä kuin sen olisi pitänyt olla. Ja tämä
näkyi sitten negatiivisesti niin hallituksen
aikaansaannoksessa muilla osa-alueilla,
mutta ajoittain myös kontiorallin tasossa.
Koska kontiorallia ei missään nimessä jätet-
tä järjestämättä, niin vaihtoehtoja ei juuri
ole ollut tarjolla. Samalla tämä lähestymis-
tapa on pakottanut hallituksen menemään
pitkälti ostopalveluperiaatteella eteenpäin,
valtaosan tapahtuman järjestämisvastuus-
ta on siis kantanut joku kaupallinen taho.
Tulevana kesänä iltanuotilla istuttaessa
kannattaisikin kontiorallin osallistujien
miettiä, löytyisikö sitä virtaa vielä itsekin
järjestää näitä tapahtumia. Puheenjohta-
jamme sanoin, motoristilta motoristille.

Nykyisin on hyvin haastavaa, miltei mah-
dotonta järjestää korpikontiota eli keskelle



”ei-mitään” vietävää tapahtumaa, jossa osal-
listujille kuitenkin olisi tarjolla edes alkeel-
lisimmat palvelut. Viranomaismääräykset
kun edellyttävät tarkkaa suunnittelua sekä
toteutusta usealla osa-alueella, jotka tal-
koohengessä on hyvin haastavia täytettäviä.
Tämän takia hedelmällisimmäksi malliksi
on osoittautunut eräänlainen hybridimalli,
missä kontioralli järjestetään paikassa, josta
löytyy minimiedellytykset tapahtuman
järjestämiseksi. Tällaisiksi luen esimerkiksi
leirintäalueet sekä -keskukset, joissa on
valmiina saunat, ruokailumahdollisuudet
sekä tarvittavat telttailutilat vesipisteineen
ja jätevesijärjestelmineen. Näissä tilanteis-
sa merkittävän osan tuloista tuottaa yleensä
tapahtuman oheismyynti. Kannattavin
myyntiartikkeli on yleensä alkoholiluvan
alaista myyntitoimintaa. Tänä vuonna vain
olemme paikassa, jossa näitä alkoholituot-
teita ei kaupitella. Osallistuja siis säästää
joko pysymällä vesilinjalla taikka tuomalla
mukanaan haluamansa määrän näitä juo-
mia paikallisesta marketista. Neljännen
omasta kassista otetun juoman kohdalla
tapahtumaan osallistumisen kustannus on
samalla tasolla kuin viime vuonna, viides

kannattaa toki ottaa jo sen takia, että siitä
eteenpäin kaikki on ’voittoa’.

Tarjottavat palvelut ovat pysyneet vuosia
hyvinkin vakioina, mutta jos osallistumis-
maksu koetaan liian korkeaksi, kannustai-
sin keskustelemaan myös näistä tinkimi-
sestä. Talkoolainenkaan kun ei hankkii
elä pyhällä hengellä, hän tarvitsee ruokaa,
juomaa ja suojaa päänsä päälle. Viime
vuonna koitettiin eräänlaista minimitasoa,
kontrolli hoidettiin pitkälti yhden naisen
voimin (hallituksesta toki tarjottiin ruuh-
ka-apua pahimpina aikoina), portilla ei ol-
lut ketään, kaikki muu oli ulkoistettua. Itse
jään kaipaamaan niitä ensimmäisiä tervetu-
lotioituksia jo kontrollin parkkipaikalla
liikenteenohjaajalta, lämmintä kädenhei-
lautusta portilla tai edes pieniä vinkkejä
parhaista jäljellä olevista telttapaikoista.
Saunat ja ruuat koen pakolliseksi, ohjel-
masta en ole ihan niinkään varma. Uskal-
lan kuitenkin luvata, että tänä vuonna tal-
koohenki näkyy ja kuuluu tapahtumassa.

Tervetuloa vuoden päätapahtumaan isolla
joukolla!

56. Kontioralli 5.-7.7.2024.

Kontrolli:
Pallastunturintie 560, Pallas

Järjestyksessään 56. Kontioralli järjestetään Lapin upeissa maisemissa 5.-7.7.2024.

Hinnat

Ennakkoon ilmoittautuneet:
kerhon jäsenet 65e/hlö
jäsenten kutsumat vieraat 75e/hlö

Paikan päällä kontrollissa:
kerhon jäsenet 80e/hlö,
jäsenten kutsumat vieraat 90e/hlö

Majoitus

Sisämajoituksia on hyvin rajallisesti tarjolla. Saatavilla olevat sisämajoitukset tulevat myyntiin maanantaina 17.6. klo 18.

Sijainti

Ralliin saavutaan aina kontrollin kautta, siellä selviää lopullinen rallipaikan osoite. Kontrolli löytyy hotelli Pallakselta: Pallastunturintie 560, 99330 Pallas. Kontrolli aukeaa pe 5.7. klo 10.00 ja sulkeutuu la 6.7. klo 16.00.

Rallipaikalla myynnissä kontioshopin tuotteiden lisäksi kahvia, kahvileipää, makaraa kylmänä ja grillattuna, virvokkeita, jäätelöä, pyttipannu, ym. syötävää. Paikalla ei myydä alkoholijuomia, joten kurvaa paikalle kaupan kauppa, mikäli mielesi näitä tekee.



Aikataulu ja osallistujat

Jokainen MP 69 ry:n jäsen voi kutsua mukaan avecín. Jäsenen ja avecín pitää saapua yhtä aikaa kontrolliin. Molemmat voivat ajaa omilla pyörillä.

Jokainen MP 69 ry:n jäsen voi kutsua mukaan yhden (1) pyöräkunnan. Kutsutulle pyöräkunnalle tulee antaa tiedoksi myös kutsujan jäsennumero, koska se pitää ilmoittaa kontrollissa. Sivuvaunu miehistöineen katsotaan pyöräkunnaksi.

Kutsutun pyöräkunnan ei tarvitse saapua kontrolliin kutsujan kanssa yhtä aikaa. Kutsujan nimi ja jäsennumero tarkistetaan kontrollipaikalla!

Ilmottautuminen auki 30.6. asti.

Sisämajoituksen varaus auki 17.6. alkaen.
www.mp69.fi/kontioralli

Kerhon koulutukset huolehtivat niin konkarin kuin vasta-alkajan ajotaidoista



Kuva: Joona Aikio

Lisätietoja koulutuksista voi kysyä kerhomme
uudelta koulutusvastaavalta Juha Soldanilta:
0400 504 480 / juha.soldan@mp69.fi



Kuva: Tommi Lumiaho



Kuva: Tommi Lumiaho



Kuva: Tommi Lumiaho



Kuva: Tommi Lumiaho



Kuva: Tero Puranen

Pysy ajantasalla!

Seuraa Survival-kursseja koskevaa tiedottamista
kerhon verkkosivuilta ja varmista, että on
somekanavatkin (Facebook ja Instagram) seurannassa.

facebook.com/moottoripyorakerho69
-> kurkkaa myös kerhon oma ryhmä

instagram.com/mp69ry

www.mp69.fi

TOISEN POLVEN KUUSYSILÄISET



Pekan eka Kontio

KOONNUT: ANNE URRILA
KUVAT: KUNKIN KOTIALBUMIT

Tunnistatko kenen lapsia tässä jutussa haastatellaan?

Paljastetaan ensi lehdessä oikeat vastaukset. Ehkä haastateltavien vastaukset ja kuvat antavat hieman vihjettä.

Useimmat meistä ovat liittyneet kerhoon mp-harrastuksen aloituksen jälkeen. Esimerkiksi Motoristi Survivalin tai Kontiorallin yhteydessä. Kerhon ikääntyessä on meillä kuitenkin yhä enemmän jäseniä, jotka ovat liittyneet tai liitettetty kerhoon jo ennen ensimmäistä omaa kaksipyöräistä – ehkä jo kapaloikäisenä! Kyselin muutamalta ’toisen polven kuusysiläiseltä’, miltä tuntuu harrastaa yhdessä vanhempien kanssa.

Kun vanhemmat ovat motoristeja, ei teini-ikäisenä ehkä tarvitse hirveästi perustella mp:n hankintaa – on sitten rahat siihen tienattu kokonaan tai osittain itse. Ja monella on ollut jonkinlainen kaksipyöräinen moottoroitu menopeli jo nuorempaanakin.

Oskari: “Ensimmäinen peltomopo taisi tulla meille kun olin 7–8v.”

Eppu: “Aloitin harrastuksen Osetin sähkötrialilla viiden vanhana.”

Veera: “Olihan minulla mummolassa pieni lasten mopo, millä pääsin ajamaan. Hiukan taisi olla puhumista ukillen, että hän suosui minunkin tyttönä sillä ajaa.”

Kaikki tässä yhteydessä haastattelemani ovat saaneet mp-kortin opetusluvan kautta – motoristi-isät ovat lapsensa opettaneet. Ja usein on myös ollut vaatimuksena Survivalin käyminen. Onhan meillä jo toisen polven Survival -kouluttajiakin!

Usein myös – varsinkin ensimmäiset – pidemmät mp-retket on tehty yhdessä van-



Kotimatalla Talvirallista

Kontiokarhulle pikkuveli.
Puolanka 2010



henpien kanssa. Voisi kuvitella, ettei omien vanhempien kanssa reissaaminen aina olisi teinien mieleen, mutta ei vanhempien perässä – tai oikeammin edellä – ajaminen tunnu olevan mitenkään vastenmielistä, ja Valtterin sanoin “yleensä polttoainekustannukset ovat aika pieniä vanhempien kanssa ajaessa”.

Oskari: “Kontioonkin olen lähes joka kerta isäni kanssa ajanut ja häneltä löytyy joka kerta hyvät reittivalinnat ja taukopaikat.”

Valtteri: “Yleensä olen se joka johtaa.”

Pekka: “Lähinnä on harmittanut, kun vanhemmat ei pysy perässä, enää.”

Veera: “Usein ajoin jonon ensimmäisenä ja sain toimia kartturina.”

Muutenkin vanhempien tuki on ollut itsensänselvää:

Valtteri: “Vanhempani ovat tukeneet harrastusta paljon”

Eppu: “Vanhempani ovat aina olleet vahvasti mukana harrastuksen parissa. Olemme tehneet hienoja reissuja yhdessä kaksipyöräisillä monena kesänä.”

Oskari: “Välillä on tuettu mopoharrastusta melkein jo liiaksikin :D. Mutta sen siitä saa kun sukunimi on Kortesusuo”

Veera: “Kyllä ovat. Ovat tietysti aina painottaneet sitä, miten tärkeää on opetella kunnolla ajamaan ja hallitsemaan pyörä sekä käyttämään kunnan ajovarusteita.”

Pekka: “On, ainakin henkisesti.”

Kun pienestä pitäen on enemmän tai vähemmän kuullut moottoripyöräilystä, ja se on ollut ihan tyypillinen tapa liikkua, on mp luonnollinen osa arkea. Usein myös vanhempien ystävät ovat motoristeja, ja pyöriä on aina kotipihalla näkynyt. Niinpä moottoripyörä tuntuu olevan ‘osa elämää’, ja vaikka ihan aina ei kovin paljoa ehdi ajamaan, niin pyörä on kuitenkin pysynyt.

Valtteri: “Joka kesä on tullut ajettua, toisinaan vähemmän ja toisinaan enemmän.”

Pekka: “Joskus harkitsin pyörän myymistä, vähäisen käytön takia, mutta se jäi onneksi harkinta-asteelle.”

Veera: “Nyt ehkä on juuri menossa sellainen suvantovaihe, kun tuntuu että arki on niin täynnä, ettei moottoripyöräilylle ole



Kerho nappasi Oskarín hallitushommiinkin

Valtteri: "Ensimmäiset omat muistot Kontiosta on vuoden 2004 rallista Sallasta. Olin siellä mukana "järjestämässä" rallia, eli pelasin pleikkaria ja leikin leirintäalueen omistajien lapsien kanssa."



kovin paljoa tilaa – ja siitä en jaks stressata. Todennäköisesti tilaa tulee arkeen jos-sain kohti lisää."

Moottoripyöräilyä voi harrastaa monin tavoin, mutta kuusysin tapaan mp-matkailu tuntuu jatkuvan myös seuraavassa sukupolvessa. Tosin myös ihan vaan lyhyetkin retket pitävät hyvin harrastusta yllä.



Eppu ennen, Eppu nyt



Valtteri: "Yleensä vuodessa pari isompaa reissua tulee tehtyä kavereiden kanssa ja useampi viikonlopun pyrähdys."

Oskari: "Pääasiallisesti ajaminen on matka-ajoa, koulutusta ja rata-ajoa."

Eppu: "Ajamiseni ovat lähinnä matkailua ja lähiseutujen sorateiden tutkiskelua."

Pekka: "Ajelu on nykyään enemmän tai vähemmän muiden "nuorten" tapaamista Siitaman notskilla, Vehoniemessä ja Mus-rassalahdessa. Kilometrit lyhenee, mutta laatu paranee."

Veera: "Tällä hetkellä ajaminen on lähinnä "sunnuntaikruisailua pikkuteillä" tai rata-päivillä rennosti ajelua."



Äidin vanha ajoasu pääsi Veeran käyttöön, kun arki-iltana päätettiin isän kanssa lähteä pyörähtämään Pieksämäeltä Pirkanmaalaisten maanantainuotiolle. 2008

Kontioralli on tärkeä osa Kuusysin toimintaa, ja Kontiosta on kaikilla nuorilla myös muistoja:

Valtteri: "Ensimmäiset omat muistot Kontiosta on vuoden 2004 rallista Sallasta. Olin siellä mukana "järjestämässä" rallia, eli pelasimme pleikkaria ja leikin leirintäalueen omistajien lapsien kanssa."

Eppu: "Olin kontrollissa "töissä" vanhempieni mukana ja sen jälkeen fiilistelemässä rallipaikalla. Osan matkasta sinne matkustin moottoripyörän takapenkillä ja osan auton kyydissä. Muistan mittailleen tulitikulla välimatkoja kartalta."

Pekka: "Aina oli leluja mukana, en kyllä niillä muista paljoa leikkineeni, kun haahuilin ympäriinsä kättelemässä mopoja. Muistan myös Koo Hoon ja kumppaneiden useat yritykset opettaa kumpi on kytkin ja kumpi jarru. Hädintuskin yletyin satulalta tangolle, saati tapeille."

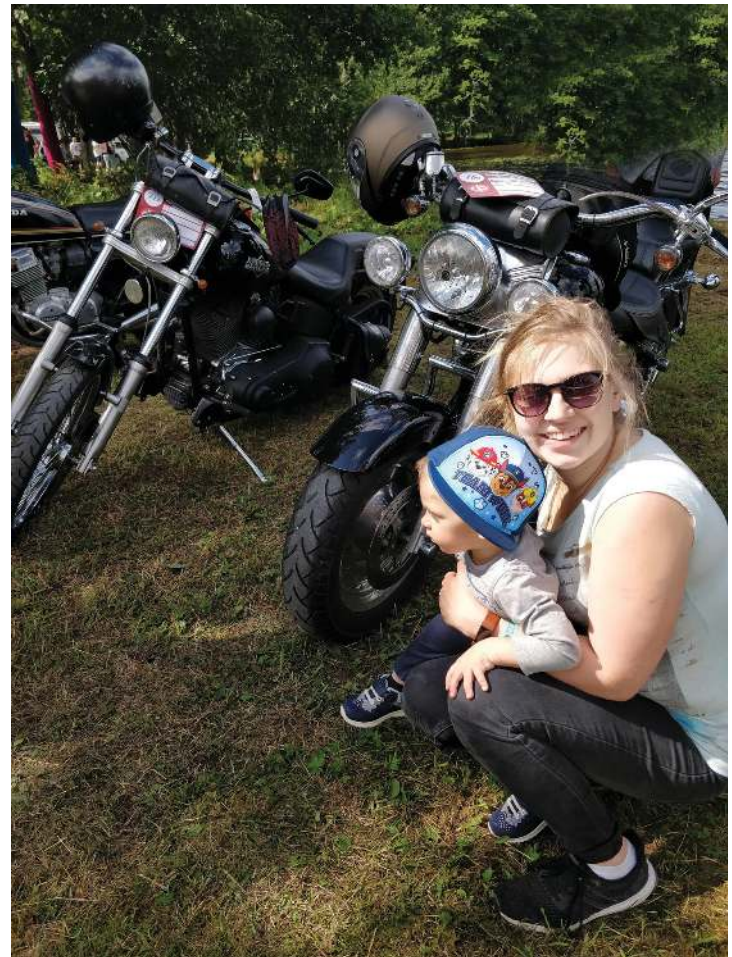
Kysyin vielä mitä terveisiä haastateltavilla olisi teini-ikäiselle itselleen:

Oskari: "Älä aja nuhassa."

Pekka: "Jatka samaan malliin!"

Veera: "Hyvähyvä, jatka samaan malliin!"

Kolmannen sukupolven kuusysiläinen esittäytyy. Veera Kontiorallissa 2017 ihastelemassa Leon kanssa mopoja järjestelyvastuiden välissä





Dnepristä matkapyöräksi 1992 (yllä)

Dnepristä matkapyöräksi 1998 (oikealla)



Vuodet vierivät, pyörät vaihtuvat - matkamoottoripyöräily jatkuu

TEKSTI JA KUVAT: URMAS KAUNISTE

Viron moottoripyörähistoria sai alkunsa 130 vuotta sitten. 1894 ilmestyi silloisessa Eesti Postimees sanomalehdessä tiedote, että Saksassa rakennetaan kulkuneuvoa nimeltään moottoripyörä (Motorrad). Seuravana vuonna 1895 tuotiin Tallinnaan saksalainen Hildebrand-Wolffüllerin kaksipyöräinen. 1913 sai mekaanikko Seiler paperit itserakennetulle moottoripyörälle. Samana vuonna järjestettiin Tallinnassa ensimmäinen mp-kilpailu. Viron vapaussodan jälkeen järjestettiin ensimmäinen mp-kilpailu jo vuonna 1921, ajettiin noin 60 km reitti Tallinnasta pohjoisrannikolle. 30-luvulla oli Virossa jo huomattava määrä moottoripyöriä. Edustettuna olivat lähes kaikki tunnetut euroopalaiset merkit, sekä H.D. ja Indian.

1936 alettiin Tallinnassa, Otto Saaren polkupyörätehtaalla, valmistaa pienpyöriä TEMPO (98 cc, 125 cc). Moottorit saatiin Villersilta. Pyöriä valmistui noin 150. Tallinnassa, Piritan radalla alettiin järjestää Viron TT ajoja. Osallistuivat Suomen, Ruotsin ja Saksan killpa-ajat. Viron motoristien ensimmäinen, suuri kansainvälinen voitto saatiin myös 1936. Berliinin Olymialaisten yhteydessä järjestettiin Tähtiajo moottoripyörille (1. FIM Rally). Viro voitti ajon ylivoimaisesti. 1940 miehitti Neuvostoliitto Viron. Sodan jälkeen, 50-luvulla alettiin taas järjestää mp kilpailuja. Virolaiset moottoriurheilijat olivat Neuvostoliiton parhaimmistoa. RR ajaja Endel Kiisa saavutti 1964 Imatran MM osakilpailussa, luokassa 350 cc venäläispyörällä kolmannen sijan.

Tiedot järjestäytyneestä motomatkailusta

ovat 60 luvulta. Silloisen Neuvosto Viron matkailujärjestön alaisuudessa toimi myös Auto- Motomatkailun osasto. Pääasiassa ajettiin IZH (350 cc), Kovrovets (175 cc), Pannonia (250 cc) ja Jawa (250,350 cc) pyörillä. 60-luvun pisin motomatkatehtiin Tallinnasta Vladivostokkiin, Japaninmerelle, 13000 km.

Tämän jutun kirjoittajan mp-harrastus sai alkunsa vuonna 1971. Silloin ostin käytetyn Jawa 250 (v.m. -62). Vuosina 1974-1976 olin palveluksessa neuvostoarmeijan ilmapvoimissa, lentotukikohdan lennonjohdon yksikön komentajan autonkuljettajana.

Vuonna 1980 tutustuin silloiseen motomatkailun nokkamieheen Igor Ellissoniin (1954 - 2021). Hän ”pyydysti” motoristeja bensa-asemalla mukaan harrastukseen. Tuli ostettua upouusi Jawa 350. Minut pyydettiin heti mukaan pitkälle matkalle Kaukasusvuoristoon ja Krimin niemimaalle. Pyöriin rakennettiin, näinä vuosina, isommat bensatankit, vahvemmat takajouset ja kunnon tavaratelineet. Venäjän matkoille otettiin suuri osa ruuasta mukaan jo Virossa. Tilanne siellä oli tiedossa. Kypäräpakko Neuvostoliitossa alkoi 70-luvulla, ajovarusteista myytiin vain jonkinlaisia ajohanskoja. Kaikki muu piti keksiä itse.

1982 saatiin kontakti suomalaisiin matkamotoihmisiin. Motolehdistä nähtiin alan kehitystä maailmassa. Vuonna 1988 onnistuimme voittamaan paperisodan ja kutsukirjeiden avulla pääsin, ensimmäistä kertaa ”länteen”, Suomeen. Oltiin, kahdella Jawalla Kuopion FIM Rallissa järjestäjien vieraana. Saatiin lahjaksi 2-T öljyä, sitä ei

Neuvostoliitossa ollut. Käytettiin tavallista moottoriöljyä. Jawoilla ajettiin vuoteen 1992 asti. Käytiin Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa.

Viron itsenäisyyden ennallistamisen jälkeen 1992 perustettiin, pohjoismaisen mallin mukaan, ensimmäinen, virallinen Eesti Motomatkajate Klubi. Samana vuonna alettiin Kiovan moottoripyörätehtaalla valmistaa Dnepr 650 soolopyöriä. Lensimme sinne Igor Ellissonin kanssa. Dnepri maksoi noin 800.- D.markkaa. Pyörien hankkiminen ja maksaminen vei pari päivää. Takaisin Viroon tultiin ajamalla. Dnepreja alettiin varustaa matkapyöriksi. Suomesta oli jo saatu Krauserin tavaratelineitä ja laukkuja.

Kävin Dneprilla FIM Rallissa Tsekissa 1994. Se oli myös Eesti Motomatkajate Klubin ensimmäinen virallinen osallistuminen FIM Ralliin. 1995 vaihtui Dnepr Ruotsista tuotuun Honda CB 650. Sillä osallistuin 1995 FIM Ralliin Norjassa. Autoilijan minulle järjestämän kolarin jälkeen meni Honda vakuutusyhtiölle. Kävi näin, että löysin Virossa upouuden, ajamattoman sivuvaunullisen Dnepr 650 pyörän. Sivuvaunu meni Suomeen ja pyörästä rakensin matkapyörän. Siitä tuli minun paras itäpyörä projekti (valuvanteet ja levyjarru). Tämä pyörä vei minut FIM Ralliin Ruotsiin 1998.

Vuonna 2000 myytiin jo Virossa käytettyjä länsipyöriä. Dnepri vaihtui Yamaha XJ 900 pyörään. Siihen lisäsin vain laukkutelineen. Tehtiin ensimmäinen pitkä matka Espanjaan FIM Motocampiin. Yamahan



Jawa matkapyöräksi 80-luvulla

omistin kuusi vuotta. Pyörä meni myyntiin ja tilalle tuli ensimmäinen BMW K 100. Bemarilla tehtiin matka Italian FIM Ralliin 2007. Tämä pyörä haluttiin ostaa minulta ja sopivasti löytyi tilalle BMW K 1200 RS. Kreikan FIM Rallin kävin sillä motolla. Samoina aikoina omistin myös BMW R 65 boxerin. K 1200 meni myyntiin ja tilalle hankin BMW K 1100 LT. Tämä pyörätyyppi on minusta erinomainen matkapyörä. Kävin LT-llä Belgian FIM Rallissa ja sieltä jatkettiin vielä Englantiin 2010. Mainittakoon vielä, että Eesti Motomatkajate Klubi järjesti Virossa FIM Motocampin 2001 ja FIM Rallin vuonna 2005 Tartossa.

Suunnitelmissa oli löytää ja hankkia yksi, mielestäni parhaita matkapyöriä, Honda Pan European ST 1300. Kävi onni, että yksi sellainen tuotiin myyntiin Tallinnaan 2013. Tehtiin vaihtokaupat, K 1100 ja R 65 bemarit meni kauppiaille ja minulle tuli Honda Pan European v.m. 2002. Pannarilla on nyt ajettu ja osallistuttu FIM Ralleihin kymmenen vuotta. Viimeksi Espanjan FIM Ralliin 2023.

Yksi aika erilainen matka tehtiin 2017 Ruotsin FIM Ralliin. Osallistuttiin kahdella venäläisellä 175 cc Voshod pyörällä. Se oli kunnianosoitus virolaisille naismoottoriurheilijoille, jotka osallistuivat vuosina 1964 - 1968 silloisen Neuvostoliiton joukkueessa FIM Ralleihin. Yksi naisista loikkasi länteen vuonna 1968 Itävallassa kotimatalla Italiasta. Virolaisia ei päästetty sen jälkeen enää moottoripyörillä länteen. 2018 ostin Suomesta, automyyjälle vaihdossa tulleen BMW R 65 (v.m.-79). Entisöinnin jälkeen on käyty Viron veteraanikerholaisten kanssa matkoilla Ruotsissa ja Suomessa. 2020 hankin entisöitävaksi myös BMW K 1100 LT (v.m.-93). Kesällä 2024 on edessä FIM Ralli Italiassa ja veteraani-mp-tapahtumia. Elokuussa ajetaan veteraanipyörillä matka Tallinn - Riga - Vilnius.

URMAS KAUNISTE.
EESTI MOTOMATKAJATE KLUBI.



Urmas (sininen lippalakki päässään) istumassa suomalaisten leirissä 2019 FIM-rallissa, Tanskan Roskildessa. Kuvassa myös Kalle Koski, Kimmo Mattsson (selin), Petri ja Kaija Tomperi, sekä Timo Tirkkonen.
Kuvaaja: Satulapummi, tiedätte varmaan mistä



Kirjoittaja itse Montenegron matkalta 2018



Uudempi Jawa
matkapyöräksi 80-luvulla

Asioilla on tapana järjestyä - näin oli jo kesällä 1984

TEKSTI JA KUVAT: TIMO S

Elettiin 1983-1984 talvea. Insinööriopiskelijalle oli syntynyt tarve hankkiutua kesäksi ulkomaille työharjoitteluun. Silloiseen aikaan harjoittelupaikat toimivat vasta-vuoroperiaatteella eli jos aiot ulkomaille oli hankittava työharjoittelupaikkoja Suomesta ulkomaisille opiskelijoille yhteistyössä työvoimaviranomaisten kanssa.

Paperitekniikan opiskelijalle löytyi paikka Sveitsin Bernin kantonissa sijainneesta kartonkitehtaasta. No millä matkaan -kysymykseen löytyi vastaus motoristitoverilta Ari U, joka oli hankkinut uudempaa kalustoa ja ostin häneltä Tuutin.

Tuuttiin löytyi erään toisen motoristitoverin ylijäämävarastosta kotimaassa tehty suuri lasikuitutankki ja toisen motoristitoverin lasikuitukate, jonka jokin vuosi sitten sain uudelleen haltuuni. Oli löytynyt kaatopaikalta, mutta Tuutin rippeitä ei ollut näkynyt. Yhden Majamäen motoristiveljeksistä suosiollisella avustuksella kate asennettiin Tuuttiin, kuten myös tankki.

Pyörään vaihdettiin öljyt, suurempi etu-

ratas ja uusi Pirelli Phantom takarengas ja varattiin toukokuun alkupuolelle lautta-paikka Naantalista Kapellskäriin. Lauttamatka tehtiin luonnollisesti kansipaikalla, rahaa oli noin 500 Suomen markkaa ja ensimmäiseen tiliin piti pärjätä. Aamulla kun ”silma kourassa” ajoin lautalta ulos oli maassa 10 senttiä lunta, takatalvi, kuten on ollut tätä kirjoitettaessa.

Ensimmäiset parisataa kilometriä seikkailtiin lumisilla teillä ja kylmäkin oli silloisessa Rukan ”kumipuvussa”. Pysähdyin tienvarsikahvilaan, jossa oli runsain joukoin aamulautoilla tulleet suomalaisia rekkoja kahvilla, ja kun kuljettajat havaitsivat suomalaisen pyörän, kutsuivat he minut seuraansa.

Yksi Hoyerin kemikaalirekan kuljettaja oli kovin kiinnostunut matkani syystä ja matkasuunnitelmasta. Ilmeni, että minulla ei ole yösiijaa ja hän on menossa Tanskaan Tuborg:n panimolle. Ystävällisesti ko. kuljettaja ehdotti, että ajetaan yhtä matkaa ja yövyn hänen autossaan. Ohjaamossa penkeillä nukkumisesta minulla oli ajalta

ennen kesätöitä kokemusta, kun olin joitakin kertoja vanhemman veljeni repsikkana, joten yösiija-asia oli kunnossa.

Aamulla tien päälle Tuborg Havnista ja illalla jostakin pienestä majatalosta löytyi yöpaikka Keski-Saksassa ja Tuuttikin pääsi talliin.

Jo alunperinkin oli tarkoitus poiketa matkan varrella Baselissa motoristitoveri Jaakko A:n ja hänen vaimonsa Arjan luona. Kun etsin heidän osoitettaan kadunvarressa turistineuvonnasta saamastani kaupunkikartasta, viereen pysähtyi paikallinen moottoripyöräpoliis, ja kysyi, miten hän voi auttaa. Kerroin etsiväni tiettyä osoitetta.

”Bitte folgen Sie mir” ja hän lähti vetämään melko reipasta vauhtia. Matkalla oli lukuisa määrä raitiotiekiskojen ylityksiä erilaisissa kulmissa ja Tuutin hieman alle 100 000 km ajettu alusta yhdessä todella täynnä oleviin Cravenin laukkuihin antoi mielenkiintoisen ajokokemuksen, vaikka spooriajosta olikin kokemusta.



Pariskunta A:den vieraanvaraisuudesta nautittuani tien päälle ja Bern:n kupeeseen Deisswil:iin ja ilmoittautumaan töihin. Työntaja oli järjestänyt paikallisen maatalon yläkerrasta yksiön asunnoksi. Paikalliseen maanpuolustukseen sain kokemusta, kun yhtenä sunnuntaina heräsin metalliseen rapinaan ja kilinään, kun ikkuna oli auki. Katsoessani ikkunasta, minulle selvisi mitä naapurin pihassa pressun alla säilytettiin. Naapurin huolsi ja koekäytti Oerlikon IT konekivääriä.

Vapaapäivinä tein päiväretkiä, niin yksin, kuin Jaakon kanssa, jos ajankohdat osuivat yhteen. Kävin mm. Stumpf veljesten automuseossa Ranskassa ja jossakin kokoon-tumiajossakin, vaikka Sveitsin työvo-rojärjestelmässä ei ollutkaan niin paljon vapaapäiviä kuin kotimaassa.

Kesä tehtiin töitä ja Tuuttiin tuli 100 000 km täyteen. Ketjut vaihdettiin jossakin vaiheessa kesän aikana, muuta huoltoa ei tehty öljyn lisäämisen lisäksi. Sain soviteltua työni lopetuksen elokuun puolivälissä niin, että lähdin aamuvuoron jälkeen ko. viikon torstaina Baselissa Jaakolla lyhyesti poiketen kohti Anderstorpin Road Racing MM-osakilpailua. Anderstorpissa havaitsin ketjulukon sokan kadonneen. Uusi sokka saatiin paikallisilta motoristeilta ja yhtä matkaa muiden kotikulman pyörätoverien kanssa ajettiin kohti Tukholmaa.

Sunnuntain iltalauttaan ei ehditty ja nuk-kumatti jätti meidät vielä seuraavasta aamulautastakin, mutta kotimaahan päästiin, tosin ilman ketjulukon sokkaa.

Tällainen tarina
Timo S



Hajamietteitä harrastuksen tiimoilta

Motoristin MYBIKE-juttusarja esittelee jäsenistömme pyörähistoriaa ja kokemuksia motoristina. Tällä kertaa Risto Kaivola jakaa mietteitään niin sopivasta pyörästä kuin harrastuksesta ylipäätään.

Aina maalis-huhtikuussa minulle tulee mopokuume. Ei auta, vaikka on jo oma pyörä, ja sen ajoon laittaminen ja ajokamujen kailvelu liian pienestä kellarista tuottaa iloisia odotuksen fiiliksiä ja nostaa suunnitelmia. Niissä on muuten aina hyvä sää, mikähän siinäkin lieenee. Alan haaveilla jostain pyörästä, joka niissä haaveissa olisi mieluisampi. Parempi menemään hiekalla, hauskempi ajaa tai enemmän tehoa. Antti Urrila kyllä ystävällisesti neuvoi parannuskonstin: käy selälleen makuulle ja laittaa sen tyhjän lompakkonsa otsalleen.

Mitä nykyisessä pyörässäni sitten rakastan? Sitä tunnetta, kun saa ajettua kaartein kauniisti tai sitä kun avaa kaasun ja pyörä vastaa. Erityisesti tuo kiihtyvyys on nykyisen pyörän kohdalla hieno piirre.

Nykyinen on Honda CBF 1000. Ostin sen ”moottori edellä”, kuten edellisenkin eli Yamaha DTM 900. Se ei, kuten huomaat noista valinnoista, tarkoita huipputehoa isoilla kierroksilla, enemmän arvostan vääntöä alakierroksilla. Insinööri sisälläni tosin huutaa, että oikeastaan se on sitä samaa tehoa niin pienillä kuin suurilla kierroksilla, mutta antaa sen pikkuinsinöörin metelöidä. Harrastuksessa tässä on kyse, joten suhtaudutaan hartaudella tähänkin asiaan.

Ketterä ja kevyt käsitellä, sekin sopii minulle. En niinkään halua paahtaa suoraa pikitietä. Kivaahan sekin toki joskus on, mutta vasta mutkat tekevät minusta motoristin. Ihan poluille en tuolla pyörällä mene, mutta suomalaiset soratiet sille kyllä sopivat.

Kaksi päällä tuli aiemmin ajeltua enemmän. Lapissa, Baltiassa, Ruotsissa. Emme olleet mitään kaukomatkaajia, uutta ja ihmeellistä löytyy ihan läheltäkin. Telttailukin on menettänyt hohtonsa, kun seuraavaksi täytän 69 v.

Nykyään ajelen omaksi iloksi. Kun sää osuu kohdalleen, on eläkeläisen helppo painella menemään. Käydä vaikka kahvilla jossain. Pari vakiolenkkiä minulla on, Hervannasta Valkeakoskelle vie oikein mukava tie ja Näsijärven voi kiertää muutamaa eri reittiä. Pyhäjärven kierros pitää sisällään turhan paljon moottoritietä.

Helppo ylläpitää, huollot teetätän. Kaverilta olen saanut apua renkaisiin ja öljynvaihtoon. Akun lataus talvella tai talven jälkeen, puhdistus ja tarkastukset jäävät itselle. Eipä ole paljoa.

Talvet pyörä on pommisuojoassa, siellä on autopaikkoja monta kymmentä. Ropaamiseen siellä ei ole lupaa, joten sekin rajoittaa harrastusta. Nastarenkailla siellä ajavat talvella, joten betonilattiasta irtoaa pölyä,

joka tunkee joka paikkaan. Se lähtee onneksi helposti pelkällä vesisuihkulla, joka löytyy sieltä pommarista sekini.

Pelko kuuluu kuvaan myös. Se että voittaa pelkonsa, pystyy luottamaan taitoihinsa ja arviointikykyynsä. Toivottavasti osaan luovuttaa silloin kun alkaa itseluottamusta olla liikaa.

Pyörässä on ABSit. Se antaa turvaa, toki nykyään saisi myös kaarteissa toimivat ABSit. Siinä on yksi kriteeri seuraavalle pyörälle.

Huonoa omatuntoa poden ympäristön puolesta. Sen pystyn kuitenkin vaimentamaan sen verran, etten lopeta harrastusta – ihan niin kuin tuon pelonkin. Tiedä sitten, onko hyvä tai viisasta, mutta hauskaa on toistaiseksi ollut niin paljon enemmän, että en ole käytöstäni muuttanut.

Sähköpyörä kyllä olisi sopiva minulle, sillä kaiketi pääsisi yhdellä latauksella sen parisataa kilsaa, jotka lenkkini vievät, sitä vääntöä olisi varmaankin tarpeeksi. Kuka-

han möisi minulle siedettävään hintaan? Sähköautot kuulemma syövät renkaita, mitenhän mahtaa olla sähköisen moottoripyörän kanssa, niissä kun on painoa vähemmän, mutta toisaalta sitten autoa enemmän sitä tehoa suhteessa renkaan maahan osuvaan pinta-alaan.

Se olisi myös hiljainen. Aika monet ajamisen rajoitukset, tai niiden suunnittelu, perustellaan tuolla melulla. Siihenkin minulla on ristiriitainen suhde. Kireän nelitahdin ääni suurilla kierroksilla, yksisylinterisen jumputus, miksei sen kireän kaksitahdin vinkuna kuulostavat minusta hienoilta. Silti ymmärrän niitä, jotka eivät halua moista kuunnella iltaöisin, nukkuma-aikaan. Eivätkä ne kuulosta samalta, jos niitä vaimennetaan, sori vaan.

Hyvä harrastus loppuelämäksi, kuten usein sanotaan.



Seuraavan lehden
aineistopäivä
8.8.2024

Motoristi 2024



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 Pispa
Taitto:
Selina Kustula TMI,
selina.kustula@gmail.com
Jatkossa päätoimitus:
Jarkko Järvinen

Motoristi on jäsenten oma lehti ja kaikki sen sisältö tulee jäseniltä. Ilman materiaalia ei ole lehteä, joten suuri kiitos kaikille tekemiseen osallistuneille.

Lähetä teksti ja kuvat osoitteeseen motoristi@mp69.fi

JULKAISIJA

Moottoripyöräkerho 69 r.y.
c/o Antti Korteso
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.



Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY

N:o 3 TOUKOKUU 1974



Motoristi 50v sitten

Viidenkymmenen vuoden takaisen lehden kansi olisi voinut sopia tämänkin lehden "Toisen polven kuusysiläisiä" -juttuun kuvitukseksi.

Oli myös hauska huomata, että kyseisessä lehdessä kerrottiin Kontion sijoittuvan Lappiin ja päätoimittaja Aimon toimesta kerholaisia kannustettiin sankoin joukoin paikalle.

Lehdessä mainittiin erikseen, että sinä vuonna Kontiorallin sijaan tapahtumaa haluttiin nimittää Kontio-Kierrokseksi.

Vanhoja Motoristeja voi tutkia osoitteessa:
<https://arkisto.mp69.fi/>

NÄHDÄÄNKÖ JÄLLEEN KONTIOSSA?

**MATKA TAITTUU, UUDET JA VANHAT YSTÄVÄT
KOKOONTUU, SAUNA LÄMPENEE, RUOKA
MAITTAÄ, HYMYT SULATTAÄ MATKAAJAN JOS
TOISENKIN.**

**VIIME VUONNA MEITÄ OLI SEMMONEN 500
MOTORISTIA. OLETKO TÄNÄ KESÄNÄ YKSI NIISTÄ?**

