



Gospel Riders

-moottoripyöräkerho ry

45. vuosikerta

Jäsenlehti 1/2025



www.gospelriders.fi



Pääkirjoitus

Jukka Parkkinen

Gospel Riders - sanoma toivosta

Opintomatalla, aiheena salattu Raamattu. Paikkana MP-messut Helsinki. Aloin juttelemaan ammattimotoristin kanssa. Ihan niitä näitä. Kyselin mielenkiinnolla kilpailutilanteita ja niihin valmistautumisia. Jutustelu kääntyi pian niin, että sain kuunnella. No, sitä vartenhan kysellään ja jutellaan, että luonnostaan tulee juttua. Hän kertoi yhdestä kilpailusta, jossa oli mukana pari vuotta. Ne oli uskovia, hän kertoi. Tallin nimikin perustui Raamattuun. Minulta kysyttiin, että tiedänhän Raamatun luvun seitsemän?? Olin hiljaa ja mietin. Hetken kulluttua hän oli avannut puhelimesta kohdan Raamatusta, hyvin sujuvasti, 2. Tim 3:16 sanoo näin: Jokainen kirjoitus, joka on syntynyt Jumalan Hengen vaikutuksesta, on myös hyödyllinen opetuksiksi, nuhteeksi, ojennukseksi, kasvatukseksi vanhurskaudessa.

Ja aihe jatkui puhelimen näytöllä...-mutta minulle tuli tämä Herran sana (Aikak. 22:8)

Kun varikon seinällä lukee selkeästi Gospel Riders Moottoripyöräkerho ry ja sama merkki kertoo pyörän tankis-

sa kirkkain värein: Gospel Riders. Itse motoristi kertoo hyvillä mielin, että tarra ja teksti on hyvä ja hyvässä paikassa. Maailmalla hän näyttää ylpeänä pyöräänsä. Kaikki kerhomme logon nähneet ovat ihastuneet: - mahtavaa, että kerho Suomesta haluaa olla mukana.

Opin paljon. En ole luonteeltani kääntynyt. Tuo hetki vahvisti omaa kokemustani, Jumalan Henki tekee työtä ja käyttää, niinkuin minulle puhelimesta näytettiin...- jokainen kirjoitus, joka on syntynyt Jumalan Hengen vaikutuksesta! Liitän tähän joukkoon myös kerhomme logon tekstin kanssa. Se voi toimia usein hyödyllisesti opetuksiksi, nuhteeksi ja ojennukseksi. Ihan ilman tuputusta, kääntämistä.

Kesä on tulossa. Tässä lehdessä on hyvää sisältöä tulevaa ajokautta varten MP-messujenkin kautta. Lehdessä on poikkeuksellisen paljon tarinoita talvipyöräilystä. Sellaista ei aiemmin ole ollut. Laitoin sosiaaliseen mediaan ilmoituksen, FB- Gospel Riders Moottoripyöräkerho ry:n sivuille: Kirjoita kokemuksiasi talvella ajamisesta moottoripyörällä.

Kun pyydän ja siihen vastataan, olen kovin tyytyväinen ja julkaisen tietysti jutut ja kokemukset talvella ajosta. Niitä tuli varsin hyvin. Kiitos.

Nyt maaliskuussa olemme toivottavasti kahden vaiheilla. Talvi takana ja hieno kesä edessä. Olemme ilosanoman viejiä, Gospel Riders -motoristeja. Meidän ei tarvitse murehtia, miten Jumala toimii. Saamme olla levollisin mielin. Hän on lupauksensa mukaan Henkensä kautta koskettamassa ihmisiä omalla tavallaan ja omalla ajallaan. 2. Tim 3:16 muistaen ja Aikak. 22:8 Herran Sana kulkee kanssamme, ei oman tietomme tai taitomme vuoksi vaan lahjana lahjan antajalta Isältä Jumalalta Pyhän Hengen kosketuksena. Saamme olla usein Jumalan asialla, tietämättä sitä. Jopa kerhomme merkki voi olla evankeliumia. On siis hyvä olla ihmisten joukossa. Joskus jopa epävarmana, sillä heikoissa on Hänen voimansa. Ole siunattu elämäsi tiellä.

Jukka Parkkinen

Gospel Riders

ISSN 1235-3477

Jäsenlehti



Päätoimittaja:

Jukka Parkkinen

044 045 1001

soittaa@gmail.com

Kansikuva: Jukka Parkkinen, BMW GR:n väreissä
MP-25 messuosastolla

Taitto:

Jouko Virta

Mainosmyynti: Euroll Oy/Reijo Ruotsalainen,
0400-562 088 reijo.ruotsalainen@gmail.com

Julkaisija: Gospel Riders -moottoripyöräkerho ry
Painopaikka: Ab Forsberg-Rahkola Oy, Pietarsaari

Seuraava kerholehti ilmestyy kesäkuussa 2025. Aineistopäivä on 15.5. 2025. Aineistot on toimitettava Jukka Parkkiselle osoitteella soittaa@gmail.com.



Puheenjohtajan palsta

Ilpo Varha

Mannerlaatat liikkuu..

Näin kuvaili eräs politiikan tutkija nykyistä, nopeasti muuttuvaa maailman tilaa: poliittiset mannerlaatat liikkuvat.

On hyvin vaikeaa ymmärtää mitä tapahtuu, kun ystävät haukutaan, viholliset keuhataan ja kohta toisinpäin. Me näemme kansainvälisestä tilanteesta vain pintakuohuntaa, emme voi tietää mikä tarkoitus milläkin on ja mitä pinnan alla tapahtuu. Vedämme puutteellisista tiedoistamme johtopäätöksiä, jotka voivat olla oikeita, tai sitten ei.

Kaikki tämä herättää myös monilla pelkoa tulevaisuudesta. Siksi olisi hyvä, ettemme kovin kärkevästi ottaisi kantaa asioihin, joiden taustoja emme voi tietää.

Monien huulille on noussut kysymys: onko jo kaiken loppu lähellä? Siihen ei ole tietysti muuta oikeata vastausta, kuin että lähempänä kuin koskaan.

Tosin jo 70-luvulla oltiin varmoja, että loppu on käsillä. Saatikka toisen maailmansodan tulihelvetissä ja keskitysleirien kauhuissa. Tai ensimmäisen maailmansodan aikaan, kun kansakunta nousi kansakuntaa vastaan. Tai keskiajalla, kun nälänhädät ja rutto riehuivat. Rooman valtakunnan hajotessa, tai jo alkuseurakunnan aikaan, kun lyötiin omaisuudet yhteen ja vetäydyttiin odottamaan Jeesuksen pikaista paluuta.

Oikea kysymys kautta vuosituhansien ei ole ollut: onko loppu lähellä? Vaan: olemmeko valmiit? Jos olemme, voimme katsoa luottavaisina tulevaisuuteen, tietäen, että olemme hyvän Isän käsissä.

Kun kuulemme huolestuttavia uutisia, voimme nostaa katseemme ylös hymyillen ja tokaista: vapautuksemme päiväkö se sieltä jo lähestyy.

Martti Lutherilta kysyttiin, mitä hän tekisi, jos tietäisi, että maailmanloppu tulee huomenna. Hän vastasi: istuttaisin omenapuun.

Meidän Gospel Ridersien vastaus samaan kysymykseen voisi olla: vaihdan ensi kesäksi uuden prätjän.

Älä pelkää, usko ainoastaan.

Ilpo Varha
President

Sisällys- luettelo

- 2 Pääkirjoitus
- 3 - Puheenjohtajan palsta
- Sisällysluettelo
- Tapahtumakalenteri
- 4 Helsingin MP-messut
- 6 Haastattelussa
Soili Karme
- 7 MP-25:lla messupäivystäjänä
- 8 Haaveena moottoripyöräily
- 10 Penan kokemuksia talvipyöräilystä
- 11 Gessulla pakkasessa
- 12 Talvimoottoripyöräilyä
- 13 Hyytävän kyydin huumaa
- 14 - Motoristin huoltopäivät
- Kevätkokouskutsu
- 15 Hengellinen palsta
- 16 Alueosastot ja yhteystiedot

Tapahtumakalenteri

Gospel Riders -tapahtumia:

- 2.-4.5.** Motoristin huoltopäivät, Oronmylly Parikkala
4.5. Kevätkokous, Oronmylly
11.-13.7. MOJ-meeting, Kankaanpää

Muita tapahtumia:

- 29.-30.3.** Jyväskylän MP-näyttely
3.-4.5. Kuopion MP-näyttely
4.-6.7. Imatranajo
7.-10.8. EMC Rally, Sveitsi

Motoristikirkkoja:

- 27.4. klo 16** Motoristimessu Alppilan kirkko
21.5. klo 19 Mouhijärven motoristikirkko
10.5. klo 15 Liedon motoristikirkko
17.5. klo 13 Motoristikirkko Lappeenrannan satamatorilla
17.5. klo 14 Kerimäen motoristimessu
25.5. klo 12 Motoristin torikirkko Kotkassa Karhulan tori
29.6. klo 13 Lammin motoristikirkko ja pihapiknik Palkkisillantie 1
24.8. klo 15 Vesalan motoristikirkko

Katso myös: gospelriders.fi/motoristikirkkoja/

31.1 – 2.2.2025

Helsingin MP-messut

MP-messuviikon loppuna messuvieraat saivat nauttia näytteilleasettajien luomuksista. Alussa oli tyhjä halli, vain kartta osastojen paikoista. Siitä kaikki alkoi. Gosper Riders toiminta pohjautuu vapaaehtoiseen toimintaan. Työt tehdään talkoilla. Messurakenteet ovat varastossa. Jotenkin ne täytyy hakea ja kuljettaa messukeskukseen. Pystytys onnistuu kokeneilta pääkaupunkiseudun motoristeilta hyvin. Rutinua on kerennyt tulla vuosien aikana. Vastuunkantajia on ollut ja hommat hoidettu. Aiemmin Häivölän Hannu ollut messumestarina vuosia ja edelleen mukana rakennusporukassa. Sonja Helen-Niemen vastasi messuosastosta pitkään ja kertoi nyt messuilla minulle, että on pitkää aikaa helppo olla messuilla, kun päävastuu on pois. Voi vain olla ja nauttia.

Sonjalla oli kyllä mukavaa työtä messuilla olla ystävänsä Soili Karmen seurassa. Tässä lehdessä tarkemmin Sonjan ja Soilin ystävyydestä.

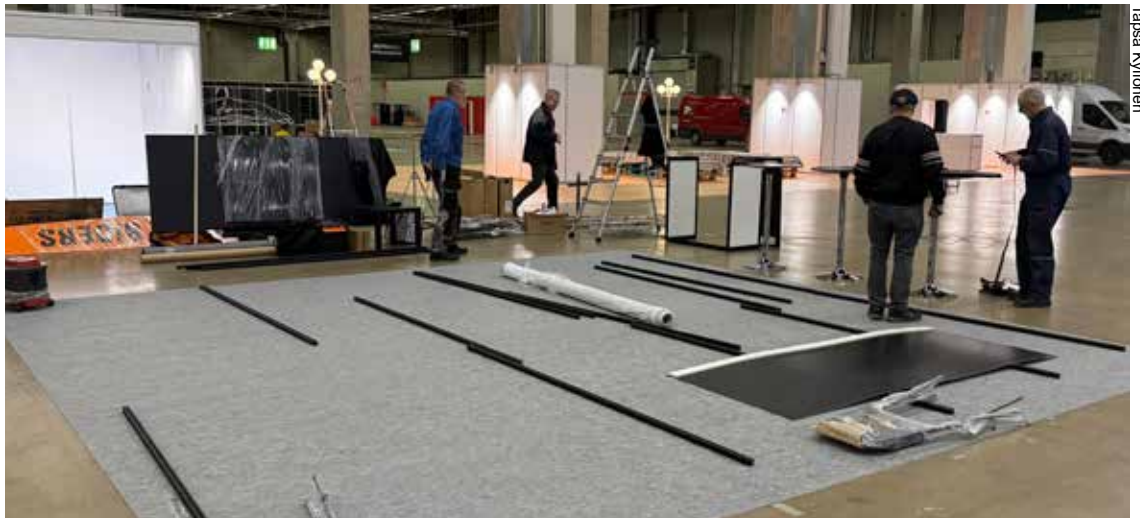
Parina viime vuonna messujen onnistumisesta on vastannut Tapsa Kyllönen. Työ on ruumiillista puurtamista, organisointia ja pohjana suunnittelu. Osaan eläytyä hyvin messujen rakentamiseen. Kymmenisen vuotta yritykseni järjesti isot Kangas-messut Tampereella kahdesti vuodessa.

Jukka Parkkinen



Kyllösen Tapsan auton perässä kärrä täynnä messutavaraa.

Tapsa Kyllönen



Messuja rakentamassa Hannu Häivölä, Heikki Hartikainen, Jukka Laaksonen ja Juhani Laaksonen.

Tapsa Kyllönen



Osasto melkein valmiina.

Tapsa Kyllönen



Jouko Virta

Ruuhkaa lauantain iltapäivässä. Messukävijöitä oli perjantaina 15400, lauantaina 28750, sunnuntaina 10400 eli yht. 54550.



Jouko Virta

Kansikuivassakin oleva Kyllösen Tapsan BMW on teipattu kerhon väreihin.



Jouko Virta

Gospel Riders -osasto.



Jouko Virta

BMW:n sivulaukun printissä on sanoma.



Jukka Parkkinen

Erno Kostamo GR:n osastolla jakamassa nimikirjoituksiaan.



Jouko Virta

Honda CB450 vuosimallit 65 - 74.



Jukka Parkkinen

Useammallakin osastolla oli tarjolla myös käytettyjä pyöriä.



Jukka Parkkinen

Poliisin kalustoa näytillä.

Haastattelussa Soili Karme



Ilpo ja Soili GR:n messuständillä.

Viime keväänä YLE julkaisi kuusiosaisen "Minä ja Jarno"-televisiosarjan. Se kertoo ratamoottoripyöräilijä Jarno Saarisen sekä tyttöystävän-
sä ja sittemmin vaimonsa Soilin tarinan 1960- ja 1970-lukujen vaihteessa ennen kohtalokasta Monzan onnettomuutta. Sarja on katseltavissa Yle Areenassa.

Millä lailla olit mukana filmin valmisteluissa?

Ylen draamatuotannon päällikkö Jarmo Lampela sai idean TV-sarjasta, johon hän ja Funfar-tuotantoyhtiö pysyivät minut oppaaksi. Mietin, lähdenkö ja jos lähdän, jaksanko. Jarnon muiston ja legendan takia oli vaikea kiel-
täytyä.

Etevä dramaturgi-käsikirjoittaja Sami Keski-Vähälä ja muut tuotannon henkilöt eivät tienneet paljoa mp-maailmasta. Vein Samin ensin Imatran kisoihin. Sitten kerroin ja kirjoitin muistojani kuvien kera. Minulla oli myös paljon kontakteja ja yhteystietoja. Onneksi löytyi Kari Karttiala, vanha sivuvaunukuski ja mekaanikko, joka ajaa yhä Team Hopeahapsissa. Hänen ja ystäväni Matti Paukosen avulla löytyi ihan Suomesta vanhoja kilpapyöriä, materiaalia ja myös 70-luvun autoja. Sarjaa tehdessä Kari

oli korvaamaton apu huolehtiessaan helposti hajoavista vanhoista pyöristä.

Vein Samin, tuottaja Timo Vierimaan ja ohjaaja Simon Kajserin Italian Imolaan, joka on minulle tuttu paikka ja rata. Imolan Classic-ajoissa he näkivät sitä tunnelmaa, jossa oli vanhat pyörät ja kuskit ajossa.

Mitä itse pidit lopputuloksesta?

Siitä tuli mielestäni uskomattoman hyvä kuvaus tuosta ajasta ja Jarnon ja minun seikkailusta Continental circus -elämässä, jossa kaikki yksityisajajat elivät varikolla kiertäen vähin rahoin kisaan. Ehtoni oli, ettei Monzan onnettomuutta näytetä ja loppu olikin siinä kauniisti tehty. Paljon jäi pois, esimerkiksi Daytonan voitto ja Japanin testiaika, mutta aihe on niin laaja.

TV-sarjassa minua näytellyt Saana Koivisto on hyvin paljon oloiseni ja tunnelma oli ihmeen aito. Mielestäni meillä oli kuitenkin oikeasti paljon hauskenpää, vaikka vähin rahoin liikuimme. Sen ajan varikolla oli ystävällinen ja kansainvälinen ilmapiiri. Stunt-ajajille sarjan kuvaaminen oli ainakin Suomen radoilla hauska tehtävä. He

olivat nuoria suomalaisia kilpa-ajajia. Jarnona ajoi Kenny Koskinen.

Sarjassa oli paljon totta ja todellista draamaa. Kun meillä ei vuosina 1968–69 ollut muuta autoa, oli pakko mennä ja myös yöpyä ensimmäisiin ulkomaan kisoihin Jarnon suvun hautaustoimiston Plymouth Belvedere ruumisautolla. Sillä samalla autolla teimme myös viimeisen matkan Monzasta kotiin, kun Jarnon veljet hakivat meidät.

Sarjassa kerrotaan myös varsin värikkäästi Jarnon kilpakumppaneiden Giacomo Agostinin ja Phil Readin elämästä. Oletko ollut yhteydessä heihin tai muihin kisakuskeihin Monzan traagisten tapahtumien jälkeen?

Olin Monzassa paikalla, kun onnettomuus sattui. En sen jälkeen juuri pystynyt menemään kisoihin vuosikausiin. Esimerkiksi Imatralla en käynyt 30 vuoteen. Seurasin kyllä kisoja TV:stä jonkin verran. Mutta 30 vuoden jälkeen jäätyäni eläkkeelle Finnairilta, minut kutsuttiin Paul Ricardin Classic -kisan lähettäjäksi. Sen jälkeen sain kutsuja muualle. Näissä Classic-kisoissa tapasin Giacomo Agostinin, Phil Readin, Rod Gouldin, Chas

Mortimerin ja monia muita vanhoja Jarnon kilpakumppaneita. Siellä on kiva tunnelma ja kaikki ovat kavereita, kun ei kilpailla. Näytösajossa joskus kyllä innostutaan ajamaan tosi lujaa vähän kilpaillen, mutta pääasia on seurustelu. Olen myös käynyt Agostinin kotona, kun Arto Teronen teki Jarnosta kirjaa. Hän otti hyvin ystävällisesti meidät vastaan. Giacomo tapasi myös Alessandro Fellan, joka näyttelee häntä TV-sarjassa. Phil Read oli sarjaa tehtäessä sairastunut koronaan ja menehtyi, niin häntä ei päästy enää haastattelemaan. Käsikirjoittaja Sami Keski-Vähälä luki hänen kirjansa, jossa hän sanoo, että hänestä Jarno on ollut paras ajaja. Sen hän on sanonut myös minulle ja eräässä vanhassa haastattelussa.

Olitte aikaanne edellä tehdessänne tiimityötä Jarnon kanssa. Mikä sinun roolisi oli kisamatkoilla?

Olin töissä isäni rengasfirmassa, kun Jarno pyysi minua lähtemään kanssaan kisoihin kiertämään Eurooppaa. Se tarkoitti, että jätin työni ja autoin häntä varikolla kaikessa mitä pystyin ja osasin tehdä. Hoidin mm. kirjeenvaihdon järjestäjille, ajanoton ja näyttötaulut. Autoin kampselin vaihdossa ja pidin



Motoristinaiset Sonja ja Soili tutustuivat pari vuotta sitten kuntosalilla Espoossa. Sonja osoitti siviilirohkeutta ja kysyi Soililta, onko hän Jarno Saarisen leski? Soili hämmästyti kysymystä. Sonja kertoi olevansa motoristi ja siitä ystävyys alkoi. Tutustumisen myötä syntyi ajatus haastattelusta kerholehteen.

vaatteet, pyörät ja kaluston puhtaana. Meillä oli hidas VW-paku ja peräkärry. Pitkillä kisamatkoilla sovimme, että ajoin autoa öisin, jotta Jarno sai nukkua ja olla virkeä tekemään mekaanikkeitä, kun yleensä torstaina saavuimme uudelle kisapaikalle.

Miten selviydyit onnettomuuden jälkeen elämässä eteenpäin?

Onnettomuuden jälkeen palasin suruissani Turkuun. Kun olimme kiertäneet ja asuneet pakussa, ei meillä ollut edes yhteistä kotia vielä. Asuin vanhempieni luona, kävin Jarnon haudalla ja ruikoilin. Oli vaikea jättää myös ystävät varikolla. Olin aiemmin kirjanpitäjä ja sain töitä Turun Marina Palace-hotellin kassana, josta pääsin Finnairin lentoemäntäkurssille. Se pelasti minut. Siellä kollegat olivat mukavia, eivät kysyneet mitään. Työ oli vaihtelevaa ja sai matkustaa, mutta se oli myös raskasta vuorotyötä vielä aikaerojenkin vuoksi. Alussa vain nukuin kaikki vapaa-ajat.

Ratamoottoripyöräilyn maailmanmestari Jarno "Paroni" Saarinen

Turussa syntynyt Jarno Saarinen on ainoa suomalainen, joka on voittanut soololuokkien ratamoottoripyöräilyn maailmanmestaruuden. Se tapahtui vuonna 1972. Jarno Saarinen kuoli 20. toukokuuta 1973 Monzan moottoriradalla. Samassa onnettomuudessa kuoli italialainen Renzo Pasolini, jonka muistoksi Ducati nimesi 1985 Ducati Paso-mallin. Turun Aurajoen rannassa Barkerin puistosta löytyy Jarno Saarisen patsas. Patsaan lahjoitti Italian Assisissa toimiva Moto Club Jarno Saarinen. Jarno Saarisen puisto sijaitsee Italian Assisissa ja katu Via Jarno Saarinen Italian Pesaroossa. Suomessa Jarno Saarisen mukaan nimetyt kadut ovat Alastarossa ja Ruissalossa.

Mitä sinulle nykyään kuuluu ja miten pidät huolta jaksamisestasi?

Lentoemännän työssä viihdyin sitten 36 vuotta, sain 2 tyttärtä ja pidin vain lyhyet mammalomat. Nyt he ovat aikuisia ja olen eläkkeellä. Pidän hyvää huolta kunnos-

tani, kun elämä vihdoin on säännöllistä. Käyn kuntoklubilla, harrastan kuubalaisia tansseja ja opiskelen ranskaa ja italiaa. Seuraan innolla MotoGP:tä. Koska Isäni vei minut Ruissalon ajoihin ja Eltsuun jo lapsena sekä seurasin Jarno mp-kisoihin en-

sin Suomessa jääradoille jo 15-vuotiaasta lähtien, niin en pääse mp-kisoista kokonaan eroon. Niiden katsominen on niin kivan jännittävää.

Haastattelu ja kuvat:
Sonja Hellén-Nieminen



MP-messuilla oli esillä filmauksissa käytetty replica Teuvo "Tepi" Länsivuoren Yamaha TZ750A kilpapyörästä. Pyörää tutkimassa Solli ja Kari Karttiala.

MP-25:lla messupäivystäjänä

Olimme ilmoittautuneet mieheni Jounin kanssa vapaaehtoisiksi kerhon osastolle messupäivystäjiksi ja jakamaan Tässä on tie -lehtiä osastomme ohi kulkeville messuvieraille sunnuntaina 2.2. klo 12.00-14.00.

Ajoitimme tulon niin, että ehdimme jutella Erno Kostamon kanssa ennen työvuoroamme. Hänen piti olla GR-osastolla klo 11.00-12.00, mutta pettymykseksemme emme häntä tavanneet.

Myönnän, että jännitti siirtyä kohtaamaan ohikulkijoita, jututtaa ja antaa lehtiä tai jopa motoristiraamattuja. Messuosastomme itsessään puhuttelee selvästi ohikulkijoita, sillä sen verran selkeät ovat GR:n oranssit kyltit mustalla tekstillä yläpalkeissa. Toivoin viime vuodesta poissa jäännyttä ketjuristiä pöydälle

ja juu, siellä se oli. Puitteet olivat siis mitä mainioimmat. Pisti kyllä rukoiluttamaan ennen ihmisten kohtaamista. Ja ketä tapasin: Suurin osa sanoi kohteliaasti, ettei halua lehteä. Muutamat sen kuitenkin huolivat (lue: heillä oli jo kassi minne lehden voi laittaa). Eräs vanhempi mies kertoi ajavansa moottoripyörällä (suokaa anteeksi pyörän merkki ei jäänyt mitenkään mieleen) ja ottavansa mielellään lehden. Eräs mies siirtyi suoraan osastomme sisäpuolelle ja avautui, ettei näe lukea lehteä, kun on syöpä silmässä. Rohkeuteni ei riittänyt rukoilla hänen puolestaan. Osastomme komistus oli kerhon väreillä teipattu Tapio Kyllösen BMW. Vanhempi mies ihaili pyörää ja alkoi tenttaamaan minulta, mitä maksavat 250-, 500- ja 750-kuutioiset bemarit, jo-

hon hölmistyneenä kerroin, ettei osastomme myy pyöriä. Hän vaan intti samaa asiaa monta kertaa. En kyllä ihan saanut kiinni mikä asian ydin oli. Ilahtuneena jaoin lehteä muutamille nuorille tytöille ja pojille. Aloin kehua erään ohikulkijan upean pitkää partaa. Se nimittäin oli pitempi kuin minun hiukseni eikä minunkaan kutrini ihan lyhyet ole. Mihin sen laittaa moottoripyörällä ajaessa? Sunnuntai oli selvästi rauhallisempi kävijämäärässä kuin muut päivät, joten tuo työvuoro sujui leppoisasti.

Suosittelen muillekin samaa hommaa kuin itse nyt sain tehdä. Jeesuksen seurassa kaikki on edeltä valmis-tettu.

Päivi Karjunen

Haaveena moottoripyöräily

Asumme maalla Tuusniemen kunnan Kartasalon (Kosulan) kylässä pienessä mökissä, jonka pinta-alasta vei osan pieni kauppa. Siinä tehtiin kauppaa, lisäksi oli hieman karjaa, ja Eino-isäni teki suutarin töitä, kyläläiset kävivät hänellä kenkiä teettämässä ja korjauttamassa. Tämän kaiken ohella isä kävi myös erilaisissa muissa töissä, missä ja mitä milloinkin sattui olemaan.

Meillä ei ollut alkuvuosina varaa autoon, joten moottoripyöriä oli parikin samanlaisesta, kun myös isoveljeni Leo tarvitsi omiin ajoihinsa ajokin.

Sotien jälkeen 1940-50 -luvuilla, ja pitkälle 60-luvulla, kun ei länsipyöriä ollut juuri saatavilla, niinpä pyörät olivat itäsellaisia, IFA, MZ, Jawa ja Pannonia -merkkiset pyörät olivat meidän kalustoamme. Isälläni oli ollut sotien jälkeen "sotareissun" tehnyt brittivalmiste Rudge 500, vuosimallia jotakin ennen sotia. Silloin sodan jälkeen kaikki oli ollut kortilla, myöskin bensiini, niinpä pyörällä ei voinut ajaa, kun ei saanut sitä ostettua. Raskain mielin oli isäni myynyt pyörän, saaden kuitenkin hyvän hinnan.

Isäni oli kätevä käsistään, niinpä hän korjasi ajokkinsa itse. Muistan hyvin, kun noin vaahtosammuttimen kokoisena olin isäni kaverina hänen korjaillessa IFA 125 pyörää. Innokkaana apulaisena ojoin hänelle työkaluja, aina ei valinta osunut oikeaan vimpaimen, mutta kärsivällisesti isäni odotti oikean löytymistä. Talvella motskari nostettiin tupaan, kun ulkona oli liian kylmä, eikä pimeällä myöskään nähnyt tehdä tarpeellisia korjauksia. Bensiinin ja öljyn käryä riitti kamariin asti, mistä me miesväki ei välitetty, mutta äitini taisi omassa mielessään olla eri mieltä.

Minä aloitin ajamisen jo 13-vuotiaana omassa pihassa meidän Pannonia 250:llä revitellen. Ensimmäisellä kerralla ajoin ojaan, ja pakoputkeen tuli pieni "ruttu"! Se ei menoa haitannut, vaan aina kun mahdollista, ajelin pitkin peltoja ja ajokelpoisia polkuja. Talvella ajoin aurattua

pihatietä edestakaisin, käänsin pyörän jarrulla ja kaasulla pyöräyttäen. Kevättalvella, kun tuli kunnon hankikannot, ei ollut riemulla rajaa. Ajelut hangella piti vain osata lopettaa ajoissa, ennenkuin hanki pehmeni liikaa pyörän alla, pyörä oli sitten raskas työntää kotiin.

Täytettyäni talvella 1968 ajokorttiin vaadittavat 16 vuotta hain huhtikuussa Tuusniemen nimismieheltä opetteluluvan moottoripyörän ajokorttia varten. Huolimatta talvikelistä, aloin heti ajamaan liikenteessä, eikä siinä ollut ongelmia, vaikka Pannonian vanhat yleisrenkaat olivatkin jo kovettuneet.

Kävin sitten aikanaan kuljettajatutkinnossa ja hyvinhän se meni läpi. Sain kaivatun ajokortin, hieman se lääkärin todistus taisi konttorin väkeä huvittaa, koska lääkärin titteli allekirjoituksen alla oli "Gynekologian erikoislääkäri".

Pannonian moottori tykkäsi lähinnä kyttyrää, kun me kolme kuskia sitä rääkättiin, sillä se leikkasi kiinni Leon ollessa vuorostaan reissussa.

Pyörää kuitenkin tarvittiin, ja niinpä isäni tiedusteli tunteiltaan pyöräkauppiailta. Pianpa ilmeni, että erällä heistä sattui olemaan vajaan vuoden vanha Jawa 250, en muista varmaksi, paljonko sillä oli ajettu, mutta pyörä oli uuden veroinen. Isäni saikin neuvoteltua siitä aika hyvän kaupan, niinpä siitä tuli meille uusi ajokki kovaan tarpeeseen. Silläpä me ajelimme vuoron perään, kuka kulloinkin tarvitsi.

TALVIAJOA 1960-LUVULLA

Teimme yhdessä myös työmatkoja veljeni Leon (hän on edesmennyt) kanssa, jopa talvella, jos perheemme ainoa auto ei jostain syystä joutanut meidän käyttöön. Talvella oli silloin 60-luvun lopulla hyvä ajaa pakkasella, koska silloinen lumi oli erilaisista, lumihietale oli teräväsarmaisempi eikä lumipolanne "kiillottunut" liukkaaksi niin helposti. Vaikka Jawassa oli vain yleisrenkaat, ne pitivät siinä lumipolanteella aivan hyvin.



Nuorena miehenalkuna minun tuli ajeltua myös paljon iltaisin ja öisin, erilaisissa tapahtumissa ja menoissa, tai jopa ihan muuten vain, ajamisen ilosta. Siellä maaseudulla kun ei ollut mitään katuvaloja tai muitakaan valoja, mahdollisten vastaantulijoiden valot näkyivät hyvin, kun ennen mutkaa tai mäennpyppylää vaihtoi valot lyhyille. Jos ei valoja näkynyt, sai antaa pyörän mennä niin paljon kuin se vain kulki, ja mutkat oikoa ihan sisäkurvin pohjia myöten, eikä pyörä juurikaan luistellut siinä pakkaslumella. Kevättalvella sai sitten varoa paannejäättä, kun aurinko sulatti päivällä tien pintaa ja penkkoja, ja valunut vesi jäättyi sitten illalla.

Jawahan ei jaksanut kiittää kuin vajaan satasta, mutta olihan siinäkin jo ihan tarpeeksi votakkaa, nimittäin eihän meillä mitään kypäriä ollut. Talvella käyimme karvahattua, kesällä nahkaista lentäjänkypärää tai lippistä takaperin päässä. Ajoasuna meillä oli korkeintaan talvela sarkapuku ja pomppatakki, nahka- tai kumisaappaat, ehkä myös kumiteräsaappaat ja roimavartiset rukkaset.

Näillä varusteilla minä ehdin ajaa vajaan kolmena talvena, toukokuussa 1970 sain autonajokortin.

Muistan hyvin myös, että isällä oli IFA:ssa ja MZ:ssä sukset, kyytiin en valitettavasti päässyt, mutta isäni ajoi aikaisemmin sillä paljon. Auratulla tiellä suksia ei aina tarvinnut, mutta mutkissa ja etenkin lumisilla sivuteillä ajassa niillä oli parempi hallita pyörää.

Talvi 1968-69 ajettiin Jawalla, Pannonian ollessa

remontissa. Kunnostettuaani sen, ajelin kesän aikana pääosin sillä, mutta talven 1969-70 ajaksi se piti jättää edelleen seisomaan. Tämä siksi, kun edellisenä kesänä rengasrikon jälkeen siihen tuli laitettua serkkupojalta saatu toistakymmentä vuotta vanha IC:n takarengas. Se osoitautui ensilumen aikaan niin liukkaaksi, ettei meidän pihasta päässyt ajamalla edes tielle, kun siinä oli hienoista nousua, puhumattakaan sivupidosta. Jawalla tuli ajettua sitten senkin edestä, ja välillä tietenkin piti neuvotella Leon kanssa, että kumpikos se pääsi lähtemään sillä, pyörä oli jatkuvasti menossa.

Kevättalvella 1970 minä kuitenkin kokeilin ajaa Pannonialla, ja laskettuani rengaspaineet aivan olemattomiin sillä pystyi jotenkin ajamaan. Ja kun etsi kaikkein karkeinta kohtaa tiellä, useinhan varsinkin tien reunassa oli hieman karkeampaa pintaa, joten monta reissua sillä tulikin tehtyä.

Erään kerran läksin keväisen auringonpaisteen ja lämpimän tuntuisen ilman houkuttelemana liian vähissä vaatteissa ja paljain käsin naapurikylään ajelemaan, sain reissulta sellaisen lensun, että oksat pois!

Toisella kertaa, kun kävin Kosulassa kirjastossa, ja kotimatalle lähtiessäni luistatelin jäätiköllä illan pimeydessä takapyörän yllättäen osuessa sorapälveen. Vaikka Pannoniassa ei ollut paljon tehoa, vain 14 hevosvoimaa, jaksoi se nakata pyörän pystyyn ja nurin! Mutta eipä siihen auttanut jäädä ihmettelemään, äkkiä pyörä pystyyn ja käyntiin, sitten taipaleelle!

Mutta eipä kahta ilman kolmatta, olin taas menossa Kosulaan postiin, kun jyrkähkössä alamäessä tavoitin hevosen vetämän heinäkuorman. Eihän se Pannonia niillä liukkailla renkailla juuri edes hidastanut, auto tuli vastaan ja tien laidassa oli syvä oja. Eipä siinä jäänyt muita vaihtoehtoja, minun piti vain hidastaa viimeiseen asti vauhtia, ja lopuksi tupsauttaa siihen heinäkuormaan! Kuorman päältä nousi Lahtelan Martti katsomaan, ja kysyi: Kävikö mitenkä? Minä siihen, ettei onneksi mitenkään, anteeksi vain tämä törmäys. Martti totesi, että hyvä vuan, kun ei tullunna mittää! Niinpä läksin sitten luistattelemaan kohti postin mäkeä, siihen kun piti ottaa vauhtia.

Saatuani autonajokortin toukokuussa, möin Pannonian, Jawa sai uuden kodin kaivinkonemiehen työajokkina elokuussa.

Minulle tuli kolmenkymmenen vuoden tauko moottoripyöräilyyn, vaikka olihan minulla kahteen otteeseen pienet mökkipyörät, mutta elämänmeno, perheen perustaminen ja lasten kasvataminen veivät elämästäni melkoisen pätkän. Kuitenkin vuonna 2004 aloitin touhun uudestaan, ja kokeiltuani useita eri pyöriä ja pyörämallia, löysin pyörämallin, jonka monikäyttöisyys toi mahdollisuuden kokeilla huonompiakin teitä. Niinpä ostin syksyllä 2007 uuden Kawasaki Versyksen, sillä ajoin ensimmäisen syksyn ja seuraavan kesän asfaltin lisäksi sora- ja kyläteitä.

TALVIAJOA 2000-LUVULLA

Syksyllä 2008 innostuin hankkimaan Kawasakiin nastarenkaat. Se talvi tulikin pyöräilyä ahkerasti. Syksyllä 2009 hankin vajaan vuoden ikäisen Honda Transalp 700:sen, missä tuli nastarenkaat mukana ja alla, ja taas mentiin. Tällä Hondalla ajelin vuoteen 2015 saakka, jolloin möin sen, ja ostin tilalle kevyen Honda 650 SLR:n, mihin laitoin Transalpista jääneet nastarenkaat. Kevättalvella 2016 vaihdoin SLR:n Suzuki V-Stromiin, vm 2014, mihin piti syksyllä ostaa uudet nastarenkaat. V-Stromilla ajoin kahtena talvena, kolmantena talvena en enää laittanut

talvirenkaita, kun oli muita kiireitä.

Ajo-olosuhteissa on ainakin minun osallani tapahtunut melkoinen muutos, sillä asuessani 60-luvulla maaseudulla siellä oli hiljainen henkilöautoliikenne. Aurauskalusto, jota siellä oli riittävästi, ehti aurata tiet hyvin. Eikä polanne ehtinyt kasvaa liian paksuksi, siitä piti huolen riittävästi käytetyt tiehöylät. Niinpä lumipolanne oli enimmäkseen tasainen, joten siinä oli vaivatonta ajaa silloisella kalustolla. Nykyään maaseutu on paljolti autioitunut, ja sivummalla olevien teiden hoitotaso on aivan minimiluokkaa. Yhdessä ilmaston lämpenemisen kanssa tämä aiheuttaa sen, että kelit syrjäseutujen maanteillä ovat aika liukkaat ja haastavat!

Taajamissakin tämän päivän olosuhteisiin vaikuttaa välillä todella runsas lumentulo, usein märkä lumi, joka polkeutuu nopeasti tiukaksi ja liukkaaksi, ja taajamien runsas autoliikenne, joka kuluttaa tielle syvät polanneurat. Ja polanneurat pysyvät, enimmäkseen jäiset lumivalit raiteiden välissä katoavat vain sulamalla. Tiehöyliä ei nykyisin käytetä niin paljon kuin pitäisi, ilmeisenä syynä on, ettei urakoitsijoille haluta maksaa niiden korkeista

käyttökuluista.

Nykyisinhän on auralautoissa lisävarusteena ns. "alaterät", niillä saadaan tuore polanne poistettua melko hyvin, mutta jäätyneeseen polanteeseen ne eivät oikein pysty. Autossa pitäisi olla niin paljon painoa, että terä pureutuisi tarpeeksi hyvin jäähän, ja auton pyörät pysyisivät maassa vetotehon ja ohjauskyvyn turvaamiseksi.

Näistä seikoista johtuu, että jos halutaan ajaa ilman syviä ajouria, pitää pysyä suuremmilla teillä, jotka pidetään kunnossa ahkeralla auraamisella ja suolaamalla. Pienemmillä teillä on syytä varautua hankalampiin olosuhteisiin.

Näiden kokemusten perusteella pitäisin tärkeänä, että tiedostetaan aiottu ajelualusta, jonka mukaan hankitaan nastarenkaat: Pääteille isolla kuviolla ja enduronastoilla, sivuteille nappularengas enduropiikein tai pakunastoin, lumiolosuhteisiin ja jäälle nappularengas jääpiikein sekä enduroajoon nappularengas enduronastoin.

Jos polanteeseen on syntynyt kovin syvät ajourat, siivutaisliikkeet on syytä tehdä harkiten ja varovasti. Jos taas polkeutunut lumikaista on riittävän leveä ja tasainen, kannattaa ajaa sillä näin nastoja

säästären. Urien pohjalla on usein jääkuuraa, mikä näyttää sulalta vaikka on liukas. Jäänastoilla ei ehkä kannata lähteä ajamaan paljaalle asfaltille, siihen ne ovat liian levottomat.

Moottoripyörän renkaissa ei vain tahdo nastoitusta kestää kovin montaa tuhatta kilometriä, niihin kun vaikuttaa niin paljon erisuuntaisia voimia, että ne alkavat helposti heilua ja irrota.

Nykypäivän talviolosuhteissa ei nastattomilla renkailla varustettua pyörää pystyne ajamaan turvallisesti lainkaan, niissä ei ole tarpeellista kitkaa!

Möin V-Stromin kevätkesälä 2019, minkä jälkeen en ole laittanut nastarenkaita, vaikka sopiva pyörä olikin. Mutta jos Herra suo, ja kaikki menee nappiin, sekä saan hommatuun tarpeelliset varusteet tuohon BMW 650 Gs:ään, saatanpa hankkia vielä nastarenkaat ensi talveksi. Tosin minulla tulee kohta täyteen 73 vuotta ikää, saapi nähdä miten äijän käy!

Aurinkoisia kevätkelejä ja Herran siunausta rakkaat sisaret ja veljet!

Teuvo Poutiainen,
Motoristi Herran armosta



Penan kokemuksia talvipyöräilystä



Olen jo pitkään suunnitellut talvimootoripyöräilyä. Jopa v. 2000 alkaen. Huomasin, ettei sovi minulle.

1. En "tarkene" kylmässä.
2. Liian painava instrumentti (BMW R 1200 gs adv.)
3. Ei oikein aikaa, koska työt päivisin ja iltaisin omakotipuuhat (esim. puiden siirrot ulkoa sisälle, mm. kahden huoneiston lämmitys, lumityöt)
4. Talvella vähemmän kavereita ajelee, eikä yksin motivaatiota lähteä ajamaan, joten jätin harrastuksen kesäksi.

Luin GR-enduro whatsappia, missä oli puhetta nastarenkaista, ilmanpaineista jne., joten aloin kiinnostumaan; entäpä, jos minäkin kun nyt hankin kevyemmän pyörän, kesäenduron, jonka vois in "valjastaa" myös talvikäyttöön.

(Honda Transalp 650 CC)

Oulusta löytyi sopivat enduronastoilla olevat renkaat 100 €/renkas eli 200 €

sijoitus ja siihen sisäkumit n. 80 €, kahdet vanteet jo oli valmiina. Tuumasta toimeen...

Ajovarusteet tällä hetkellä mielikuvitusta käyttäen...kerrospukeutuminen: lämpimät villavaatteet alle, toppahousut, enduro-suojavarusteet väliin ja toppahaalari moottorikelkkakenkine jalkaan. Nyt olikin valmis Michelinukko ajamaan ja tietysti hyvät lämpimät hanskat sekä Schubertin kypärä lämpimine huppui neen.

No huh, huh, aika homma ja "turvonnut" ukko pyörän päälle.

Rallin nastat ovat n. 3 mm pitkät eivätkä sovellu millään lailla asfaltilla ajoon, joten liikun pääosin sivuteitä ja lähinnä sinne siirtymiset tapahtuvat ajoradan sivussa n. 30-40 km/h nopeudella pikku- teille, jossa vauhdin voi sovittaa turvaliiseksi.

Pienillä teillä ajaminen vaatii kokoai-kaista ajoradan tarkkailua ja ajolinjan /

nopeuden / oikea vaihe päällä ajamista, eli kokoaikaista aktiivista ajoa. Se tekee ajosta haastavan sekä mielenkiintoisen. Paksu (5-15 cm) lumikerroskaan ei haittaa etenemistä vaan antaa lisähaastetta.

Alin lämpötila, milloin lähdän ajamaan, on ehdottomasti -10°C. Mielestäni paras lämpötila on +(-) 0°C. Tulee jopa lämmin, jolloin visiirikin tuppaa huurtumaan.

Ajotekniikka minulla pääosin istualaan ja heti, kun tilanne näyttää epäselvältä, nousen seisaalleen jalkatapeilla ajaen, sekä ennen sitä vauhti kohteen mukaiseksi ja oikea vaihde päälle, jolloin pyörän saa pidettyä paremmin hallinnassa. Transalpin vääntävä (V-2 -sylinterinen) kone soveltuu mielestäni tähän tehtävään erinomaisesti.

Talvipyöräily minulla poikkeaa paljon kesäisestä enduroharrastuksesta, koska varustus on paljon jäykempi (paljon vaatetta päällä) sekä ajoalusta paljon yllätyksellisempi.

Talviaika on pimeä, joten olen ajatelut laittaa pyörään lisävalot (lähi/ kauko), jotta tienpinnan pystyisi lukemaan aiemmin. (Urat, montut, paannejää, jopa eläimetkin.)

Lisävalot ajattelin laittaa ns. vain talvikäyttöön, eli helposti purettavaksi kesäksi pois.

Olen nyt ajanut näillä lumilla n. 600 km ja vielä en ole kaatunut eikä ole vaaratilannetta päässyt tulemaan...(katsotaan ensi viikolla miten käy?... sillä aloitin tämän kirjoittamisen 10.1.25) Jatkan sitä, kun lupasin Jukalle (Parkkisen) tämän kuun loppuun.

Tästäkin kaikesta saa kiittää Jumalaa (Isä, Poika ja Pyhä Henki), joka mahdollistaa tämän harrastuksen hyvässä kerhossa, jossa olen saanut olla jäsenenä jo viime vuosituhannelta asti. Kiitos myös hienoista veljistä sekä sisarisista, joita olen tavannut sekä saanut elää heidän rinnalla/kanssa tässä hienossa harrastuksessa.

Veljenne Kristuksessa, Pena



Gessulla pakkasessa

Vanha uskollinen BMW 1200 GS on minulla ympärivuotisessa liikennevakuuksessa ja halu pidentää ajokautta oli ollut mielessä pitkään. Loppusyksystä 2023 tuli tehtyä pieni varovainen "kylmänajon" kokeilu ajaa mökille. Reitti kulki Hämeenlinnan Hattelmasta Hauholle. Sää oli kylmän jälkeen lauhtunut siihen nollan pintaan ja päätiet olivat suolauksen jäljiltä sulina. Mökkitie oli sopivassa kuurassa ja karkea rengas puri siihen yllättävän hyvin. Paluumatkan ajattelin sitten rohkaistuneena ajaa Alvettulan kylän kautta Pälkäneen tielle. Aurinko laski ja samoin lämpötila ja Alvettulan tietä ei ollut suolattu. Tietä löytyi sitten jäistä asfalttia ja satunnaisen tiheästi ohuita lumi- ja jääpolanteita. Jottei siinä kaikki, niin tien profiili oli ajoittain ilkeän kalteva. Siinä tuli sitten "oikea oppitunti" kuinka tietä pitää osata lukea ajoissa ja mihin oli viisasta antaa tien viedä. Onneksi pahimmat viistopaikat olivat menosuunnassa sisäkurviin kallellaan. Matkaa kertyi tällä oikotiellä n. 6.5 km. Lopputuloksena ajosaappaiden pohjat olivat kuluneet "näyttävästi", hartioiden olivat jännityksestä jumissa ja syke kävi kolminumeroisissa lukemissa.

Mökkitiekokemusten innoittamana kypsyi sitten ajatus talvirenkaista nastoilla. Lindströmin Tommilta sain vinkkejä rengaskauppiasta. Satapiikistä Keski-Suomesta valikoitui uudet talvirenkaat (Mitas E-07+) ns. laillisella nastoituksella. Ei ollut tarkoitus ajella mitään enskareittejä, vaan päästä tien päälle nauttimaan rauhallisesta talviajelusta. Kun uudet renkaat oli asennettu, niin sitten



vain Gessun selkään. Lunta oli jonkin verran ohuen jään päällä ja hiljaa annoin pyörän liukua tallin edestä tienvarseen. Vaihte päälle ja kytkin varovaisesti ylös. Hienoa, perä ei lähtenyt siviliukuun, kuten niin usein liukkaissa lähdöissä. Gessun kokoisissa pyörissä nuo lähtökallistukset kun aiheuttavat varsin epämiellyttäviä hetkiä. Pyörä ei myöskään edennyt mihinkään. Siihen se jäi paikoilleen sutimaan. Ei auttanut muu kuin nousta pois pyörän päältä ja työntää se syntyneestä kuopasta pois. Tarkastelin kuoppaa ja siinä näkyi hienot nastrojen tekemät urat, mutta lailliset nastat olivat auttamattoman lyhyet. Lumikerros kovan jään päällä nosti rengasta sen verran, ettei pitoa "syntynyt" riittävästi. Pyörä piti siirtää työntämällä konevedon avulla tallille uutta vauhtia hakemaan. Vauhdilla alas tielle asti ja alamäkeen tietä pitkin päästiin sitten alkuun. Olihan se aluksi jännittävää, kun pikku tiet olivat lumi/jääpinnalla ja autot olivat ajaneet varsin syvät ajourat tien pintaan. Yritin sinnitellä siinä polanteen päällä, mutta alamäen mutkassa ajauduinkin vastakkaisen kaistan uralle ja sieltä en enää saanut Gessua nousemaan pois. Piti vain nopeasti laskea mäki alas sinne mihin urat lopuivat. Siellä pääsin takaisin omalle puolel-

le tietä. Jälkeenpäin ajattelin, että olisi pitänyt yrittää nousta urasta pois, mutta lyhyet nastat eivät ilmeisesti olisi etupyörässä taanneet riittävästi pitoa minun taidoilleni.

Seuraavaksi sitten tuli eteen valon merkitys. Erään kerran oli sopivan kuiva pakkassää ja päätin lähteä pienelle ajelulle. Ajoin tuttua valtatieltä 130 kohti Helsinkiä. Kaikki meni hyvin niin kauan kuin katuvalot valaisivat tietä. Pitkät valot + lisävalot eivät riittäneet valaisemaan tietä kunnolla. Polanteen muutoksia ja jäisten kohtien erottaminen oli hyvin vaikeaa. Hiki nousi taas pintaan ja kun tuli mahdollisuus siirtyä puhtaalle moottoritiele, niin huokaisin syvään helpotuksesta.

Hiki oli sitten kaukana, kun pakkasta oli yli 20°C. Viiman vaikutus oli niin voimakas, ettei lämpökahvat jaksaneet pitää koko kättä lämpimänä. En mennyt kuin pari kilometriä hidasta ajoa, niin oli pakko kääntyä takaisin kotiin. Motonetistä sitten löytyi kohtuukokoiset stongahanskat, jotka leikkasivat hyvin viiman kylmävän vaikutuksen. Sitä en tullut ajatelleeksi, että hanskat peittävät kaikki kytkimet. Oli sitten opeteltava syvälle alitajuntaa myöten kytkimen paikat ja toiminnot. Tämän talven aloituksessa oli vähän kelien arkailun takia viivettä ja sen huomasi heti, että

tuntuma/luottamus oli aluksi ja vähän pidempäänkin hukassa.

Kuskin pukeutuminen kylmää vastaan on myös oma lajinsa. Mikäli hanskojen ja ajotakin hihaan jää pienikin rako, niin kyllä kylmä löytää tiensä iholle pienelläkin pakkasella. Kun on pakko lisätä kerroksia pukeutumisessa, niin se tarkoittaa myös, että kuskista tulee kömpelömpi. Tulee välillä olo kuin ritarilla paksussa haarniskassa hevosen selässä. Reaktioajat kasvavat ja liikeradat lyhenevät. Toistaiseksi olen ajellut sen verran hiljaisesti, että olen pitänyt kypärää edestä auki tai vain pelkkää visiiriä edessä, joten huurtumiskokemuksia ei vielä kertynyt, paitsi silmälasien pintaan, kun on jännittänyt haastavissa paikoissa.

Gessuhan on matkaendurona ollut luotettava ja mukava ajettava. Talvipyöränä se on kuitenkin minun voimilleni hyvin haastava painonsa ja korkeutensa vuoksi. Talviajoon liittyy kuitenkin aina yllättävien kallistelujen tai siviliukumisen vaara ja sen takia olisi hyvä pystyä pitämään pyörä jalalla sivuliikuttuksessa tai -luisussa. Gessulla se ei onnistu. Sen tähden ajattaessa lumella ja jäällä keskittyminen pystyssä ajamiseen vie lähes kaiken huomion. Näin jälkiviisaana voisi todeta, että talvirenkaiden sijasta olisi pitänyt hankkia toinen kevyempi talvipyörä. Sivuvaunu olisi tietenkin yksi vaihtoehto näin maantieajajalle. Enduronastat olisivat olleet myös paremmat näille oman alueen teille, vaikka ne tietyksi asfaltilla taas rullaavat enemmän.

Kaiken kaikkiaan tämä talviajokokeilu on ollut ihan piristävä kokemus omalle motoristuuralle. Kun ajokilometrejä pikkuhiljaa karttuu, niin aina mukavammalta se tuntuu. On myös todettava, että kesäiset enduroharjoitukset ovat kantaneet hedelmää tänne talvikaudellekin.

Juhani Laaksonen



Talvimoottoripyöräilyä



Moottoripyöräily talvella alkoi kiinnostaa, kun hankin matkaenduron eläkepäivieni ratoksi.

Tiesin, että ostamallani Bemarilla oli ajettukin joinain talvina, joten tiesin sen olevan talviajamiseen sopiva. Tietenkin pyörä vaati varustelua, jotta sillä voi ajaa lumessa ja pakkasella. Ensin piti mietiskellä, mitä varusteita pitää hankkia. Kahvalämmittimet olivat jo vakiovarusteena, samoin kuin hyvin viimalta suojaava korkea etupleksi.

Piikkirenkaat piti hankkia. Niissä on sivuilla pidemmät ns. enduronastat ja keskellä hieman lyhyemmät rallinas-tat. Rengaspaineet piti pudottaa pienemmiksi kuin kesällä, jotta sain paremman pidon liukkailla. Kahvoinhin laitoin kiinteät kahvarukkaset pitämään kädet lämpöisinä. Ky-pärässäni on leuan alla vielä suoja viimaa vastaan sekä pyörän akulla lämpenevät ajolasit huurtumisen estämiseksi. Satulan päälle laitoin solumuovin pitämään takamukseni jäätymättä.

Ajoasuna pidän goretex-ajopukua kaikilla suojoilla, jonka päälle puun vielä airbag-liivin suojaamaan kehoa mahdollisissa kaatumisissa. Ajoaappaani ovat pari numeroa normaalia isommat, että varpailla on tilaa liikkua, vaikka laittaisin jalkaani vielä villasukatkin.

Lisäksi mukaan otan lämmintä vaatetta ja sormien sekä varpaiden lämmittimiä, tulitikkua ja sytykettä siltä varalta, että pyörään tulee josain metsätaipaleella vikaa, niin voin apua odotellessa sytyttää vaikka nuotion lämmitteläkseni. Puhelimen varakku on hyvä olla mukana kuten pyörän starttiboosteri, jos on pakkasella käynnistysongelmia. Vaihdoin pyörääni myös tehokkaamman akun, jossa on parempi kylmäkäynnistysominaisuus alkuperäiseen verrattuna.

Kaipasin vähän haasteita uuden oppimiseen, kun eläkkeelle jäämisen myötä liiken enemmän aikaa. Näillä varusteilla aloin harjoitella ajamista talvella ja haasteita

toki talvella ajamiseen liittyy. Moottoripyörän käyttäytymisen ei ole niin ennalta arvatavaa, kuin sulalla ajaessa ja vaatii aikaa ja harjoittelusta, että aivot tottuvat epävakaiseen liikkeeseen. Lisäksi tienpinnan lukeminen korostuu polanteita ym. jää- sekä lumipaakkuja väistellen. Ajonopeuden on oltava reilusti kesäaikaa hiljaisempaa, että ehtii reagoida tienpinnan muutoksiin.

Retkeillä voi monella tapaa ja tämä on yksi tapa muiden joukossa. On mukava mennä

syrräiselle laavulle makkaripaistoon rupattelemaan sinne suksilla hiihtäneiden kuntoilijoiden kanssa tai ajella porukassa yhtä innostuneiden lajitoverien kera metsäteitä auringon kimaltaessa lumisilla pientareilla. Illan saapuessa onkin sitten nautinnollista mennä saunan lämpöön sulattelemaan jäätynyt varpaita ja sormia ja suunnittelemaan seuraavaa reissua, joka voi olla jo seuraavana päivänä.

Kai Suonoja



Hyytävän kyydin huumaa

Haastattelin Markus Karjalaista, tamperelaista motoristia, joka on aivan hurahtanut talvimoottoripyöräilyyn. Hän oli juuri (14.2.25 klo 19:00) ajanut BMW Dakarillaan kahdeksan tuntia Tampereelta Teuvan talvi-Parraan Kids' action -lastenleirille. Kylmää kyytiä näytti olleen, sen verran miestä hytisi. Latelin hänelle kymmenisen nopeaa kysymystä talvimoottoripyöräilystä.

Mitkä ovat tunnelmat näin -10°C:ssa moottoripyörällä lastenleirille tultuasi?

-Loppumatkasta oli aika viileää ajaa. Huolenaiheena on, että starttaako pyörä, kun startin rele meni matkalla rikki. Jos tämän sammuttaa, niin ei sitä saa nappulasta käyntiin. Nytkin ajoin koko matkan yhdellä mäkiartilla Jämsältä, jolloin ystävällinen moottorikelkkakuski auttoi saamaan pelin käyntiin työntämällä.

Kuinka talvimotoristi olet asteikolla 1-10?

-Ehkä noin 7. Jos on alle -10°C, niin sitten on turhan viileää ajaa. Olen vähän kylmänarka.

Kuinka monena talvena olet ajanut moottoripyörällä?

-Nyt on neljäs talvi menossa.

Millainen olet luonteeltasi?

-Uteliias, rauhallinen ja harkitseva.

Kestääkö mikä peli tahansa tällaista höykytystä?

-Paljon kuluttavampaahan on pyörälle tämä talviajo kuin kesäajo. Tiesuola on pahasta.

Mitä pitää ottaa huomioon mp:n päälle hypäessä näin talvella?

-Kerrospukeutuminen on tärkeää. Ajoa helpottaa tankorukkasat ja kahvanlämmittimet, muuten näpit jäätyy.

Mikä talvipyöräilyssä kiehtoo?

Kauniit maisemat ja sudittelu. Lumisilla pikkuteillä on aivan mahtavaa ajaa - ja jäällä ajaminen, se vasta nastaa onkin! Jään päällä voi periaatteessa aja missä huvittaa! Kivalta tuntuu myös ihmisten huomio (naurua).

Selitähän tarkemmin.

-No olin esimerkiksi pari päivää sitten Padasjoen kah-

vilassa ja se oli kuin olisin ollut jossain lännenelokuvas-
sassa. Sain jutella muiden asiakkaiden kanssa moottoripyöräilystä, kun ne ei usein näe motoristia talvella eikä varsinkaan pikkukylän kahvilassa. On hienoa ajaa Gospel Riderien liivit päällä, usein tulee puheeksi jotain Jeesusjuttua liivien ansiosta.

Hienoa! Mutta että jäälläkinkö ajat?

-Kyllä, Päijänteellä viimeksi. Olihan se hienoa!

Eikö todellakaan pelottanut?

-No, kyllähän kerran yhdessä kohdassa jää alkoi prätistä siihen malliin renkaiden alla, että kauhukertoimet alkoivat nousta. Luulin todella, että takarengas aikoo porautua jään läpi ja mietin, miten toimin, jos pyörä alkaa vajota. Rehellisesti sanottuna pelkäsin, mutta koska kypärän videopuhelun toisessa päässä oli äitini, en halunnut säikäyttää häntä, vaan ajoin kylmänrauhallisesti alueen yli ja muina miehinä rantauduin niin pian kuin vain pystyin. Seuraavana päivänä palajin sydän pamppaillen tutkimaan, oliko jää todella niin heikkoa, kuin luulin. Ja eihän se ollut. Jää oli muodostunut useista kerroksista ja siinä kohdassa oli yli kyynärän paksuus, mutta pelkotilassa ei ollut uskallusta pysähtyä tutkimaan asiaa sen tarkemmin.

Mitä siis opit?

-Se on vähän niin kuin elämässäkin. Ei kannata painaa eteenpäin pelon sanelemana. En sano, että jäällä ajaminen olisi aina turvallista, mutta pelkotilanteessa pysähtymällä ja asian tarkemmalla tutkimisella huomaisi, onko pelkoon oikeaa syytä. Itse asiassa pelon alla tulee usein toimineeksi harkitsemattomasti.

Okei. No voisitko ajaa lahden yli Ruotsiin, vaikka jotenkin Vaasasta johonkin Uumajaan?

-Onko se edes mahdollista? Täytyisi ainakin saada kaveri mukaan.

Olen joskus saanut kokeilla ajaa pyörälläsi talvella. Tuntui, että pyörä voi kaatua hetkenä

minä hyvänsä. Pitääkö paikkaansa?

-Se voi tuntua siltä, mutta ei se kaadu. Pehmeällä lumella ajaminenhan ylipäänsäkin tuntuu, kuin ajaisi vähän lötsöllä renkaalla, pyörä ikään kuin "vetelehtii". Kuta vanhemmiksi nastat kuluvat, sitä liukkaammaksi meno käy lumella, mutta tällöin ajo asfaltilla tukevoituu.

Mitä muuta harrastat?

-Kesämoottoripyöräilyä.

Miksi haluat kuulua GR:ään?

-Koska tässä porukassa on niin kivaa! Se on mukavien uskovien ihmisten ja hauskan harrastuksen hieno yhdistelmä!

Lempiraamatunkohtasi?

-Minusta Filippiäiskirjeessä 4.luvun 5. ja 6. jakeessa on hyvä elämänohje: "Älkää olko mistään huolissanne, vaan kaikessa saattakaa pyyntönne rukoillen ja anoen kiitoksen kanssa Jumalan tietoon, ja Jumalan rauha, joka on kaikkea ymmärrystä ylempi, varjelee teidän sydämenne ja ajatuksenne Kristuksessa Jeesuksessa."

Kehu Jeesusta.

Ei kukaan muu ole rakastanut minua kuolemaan asti kuin Jeesus. Jeesus on parasta, mitä on maailmassa ja toisaalta Jeesus on antanut elämään paljon hauskuutta ja suurenmoisia elämyksiä.

Ja lukijoille vielä tiedoksi: sunnuntaina 16.2.25 leirin päättyessä Markuksen moottoripyörä saatiin kuin saatiinkin käyntiin. Se kävi näppärästi. Ajettiin autolla peräluukku auki, peräluukussa istui yksi leirin ohjaajista pitäen kiinni liinasta, joka oli kiinnitetty moottoripyörään ja näin saatiin Etelä-Pohjanmaan lakeuksillakin riittävä nopeus kylmänkankeaan pyörään, jotta kakkosvaihe päällä saatiin se starttaamaan. Ja sitten eikun kotia kohti sammuttamatta mopointia kertaakaan - ja tarina kertoo, että tulomatka otti ai-noastaan viisi tuntia! :)

Maarit Filppula



Motoristin huoltopäivät

2.-4.5.2025 Oronmyllyn leirikeskuksella Parikkalassa

Osoite: Oronmyllyntie 250, 59310 Särkisalmi, Parikkala Etelä-Karjala
Järjestäjänä Gospel Riders Itä-Suomen alue

Alustava ohjelma (muutokset mahdollisia)

Perjantai 02.05.2025

16:00 Ilmoittautuminen ja majoittuminen, pyörät parkkiin
17:00 Päivällinen
18:30 Iltahjelma, kaikki yhdessä, aluetervehdykset osa ketä paikalla, musiikkia
20:00 Iltapala ja saunat. Rantasauna, päärakennuksen sauna. Huom: pitkät portaat rantaan!
Kirkkotilaa voi käyttää hiljentymiseen ja rukoukseen 21:00 asti.
21:00-22:00 Hengellinen karaoke laulelu mahdollisuus iltakukkujille. Antsa.

Lauantai 03.05.2025

08:00 Aamupala
09:30 Aamun hartaus
10:00 Haptee!
10:15 Sanan evästä/ryhmät
11:45 Haptee
12:00 Lounas

Lauantai jatkuu...

13:00 Ulkoilua, hupia, rasteja
14:00 Kahvit ulkokodalla. Makkaran paistoa. Omat mukaan.
15:00 Sanan evästä, yhteislaulua, loput aluetervehdykset
16:00 – Motoristin sielun huolto-olet tärkeä
17:00 Haptee!
17:30 Päivällinen
18:30 Iltatilaisuus, ehtoollinen (Tuikkaset)
20:00 Iltatilaisuus jatkuu vapaamuotoisena/sielunhoito mahdollisuus
20:30 Iltapala, makkaran paisto mahdollisuus kodalla, omat makkarat
20:30 Rantasauna, päärakennuksen sauna

Sunnuntai 04.05.2025

8-9 Aamupala
9:30-10:30 Aamuhartaus, yhteistä jakamista, laulua, huoltopäivien päätös
11-12 Ruokailu
12:30----Kerhon kevätkokous

Ilmoittautumislomake ja muutakin infoa ruokailuista, majoituksista jne. tulee kerhon nettisivuille.

GR Huoltopäiville toivomme hoitavaa Pyhän Hengen läsnäoloa ja yhteisiä hetkiä, jotka hoitavat kaikkia osallistujia. Sekä laulanta ja huumoria matkaan. Pyrimme liikuttamaan kaikkia myös kauniiseen luontoon, jota Oronmyllyn alue tarjoaa.

Tervetuloa mukaan viikonloppuun!
t Tiina ja Kari Seitoja, shtiina@gmail.com 0503524805.

Kokouskutsu

Gospel Riders-moottoripyöräkerho ry:n sääntömääräinen

KEVÄTKOKOUS 2025

Aika: **sunnuntaina 4.5.2025 klo 12:30**

Paikka: **Oronmyllyntie 250, 59310 Särkisalmi,
Parikkala Etelä-Karjala**

Käsiteltävät asiat:

- | | |
|--|---|
| 1. Kokouksen avaus | 5. Esitetään tilinpäätös, vuosikertomus ja toiminnantarkastajien lausunto |
| 2. Valitaan kokouksen puheenjohtaja, sihteeri
kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja kaksi äänenlaskijaa | 6. Päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta |
| 3. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus | 7. Päätetään vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle ja muille tilivelvollisille |
| 4. Hyväksytään kokouksen työjärjestys | 8. Muut kokouskutsussa mainitut asiat |
| | 9. Kokouksen päättäminen |

Tervetuloa! Hallitus

Ennen kevätkokousta Samassa paikassa lounas klo 11
(Lounaalle ilmoittautuminen netissä Motoristin huoltopäivien ilmoittautumislomakkeella)

Hengellinen palsta

Yhteiskunnallinenkin näkökulma on tärkeä

"Tavoitelkaa sen kaupungin parasta, johon minä olen teidät siirtänyt, ja rukoilkaa sen puolesta Herraa" (Jer. 29:7). Jumala sanoi näin juutalaisille, jotka olivat joutuneet pakkosiirtoon Babyloniaan, tuhannen kilometrin päähän kotimaastaan. Taustalla oli Jumalan valitseman pappiskansan epäusko ja tottelemattomuus.

Silti Jumala puhui ja antoi hyviä neuvoja. Hän on tuomitessaankin armollinen.

Edellä mainittu kehoitus sopii ja kuuluu myös meille. Elelemme, ajellemme ja harrastamme moottoripyöräilyä hienossa, vapaassa maassa, mutta onko itsestään selvä, että Jumalan hyvyys Suomea kohtaan jatkuu loputtomiin?

Evankeliointi ja esirukous ovat saaneet meidät gospel riderit liikkeelle vuosi vuoden jälkeen. On ollut 7xSF -ajojen vuodet, Lapponia-ajo ja Gospel & Prayer -ajoja kohteina itäraja, lentokentät ja satamat. Monessa olen itsekin saanut olla mukana, ja kokemukset ovat olleet hienoja.

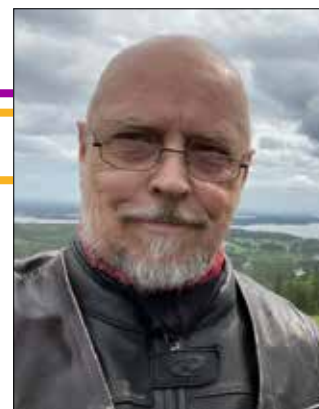
Gospel & Prayer -ajoissa on ollut rukouksen ja evankelioinnin ohessa selkeä yhteiskunnallinen näkökulma — ja hyvästä syystä. Raamattu puhuu paljon Jumalan palvelijoiden yhteiskunnallisesta tehtävästä ja vastuusta. Paavali kirjoittaa: "Kehotan siis ennen kaikkea anomaan,

rukoilemaan, pitämään esirukouksia ja kiittämään kaikkien ihmisten puolesta, kunninkaiden ja kaikkien vallanpitäjien puolesta, että saisimme viettää rauhallista ja hiljaista elämää kaikin tavoin hurskaasti ja kunniallisesti." 1. Tim. 2:1–2.

Kaksoiskansalaisuutemme (taivas ja maailma) ei vie meitä ulos yhteiskunnasta ja sen velvoitteista, vaikka olemme tietyllä tavalla vieraita, kuten israelilaiset Babylo-niassa muinoin. Mekin olemme saaneet uida vastavirtaan ja maistaa kipua, joka kohdistuu vastakulttuurista edustaviin.

Päinvastaistakin on tapahtunut. Vanhassa testamentissa Jumala korotti joskus palvelijansa jopa yhteiskunnan huipulle. Joosef pelasti Egyptin faraon kakkosmiehenä uuden kotimaansa lisäksi israelilaiset ja muitakin kansoja nälkäkuolemasta. Danielin Jumala nosti Babylonian — käytännössä koko silloin asutun maailman — hallitsijan Nebukadnessarin rinnalle.

Vaikka maailman kohtalon suuret linjat on kerrottu Raamatussa, yksityiskohtiin voidaan vaikuttaa erittäin paljon rukouksilla. Vaikka Jumala tuhosi Jerikon, Loot tyttärineen säästyivät. Jerikon tuhossa Joosuan aikana Jumala pelasti Rahabin ja tämän perheen. Jumala toimii kaiken-

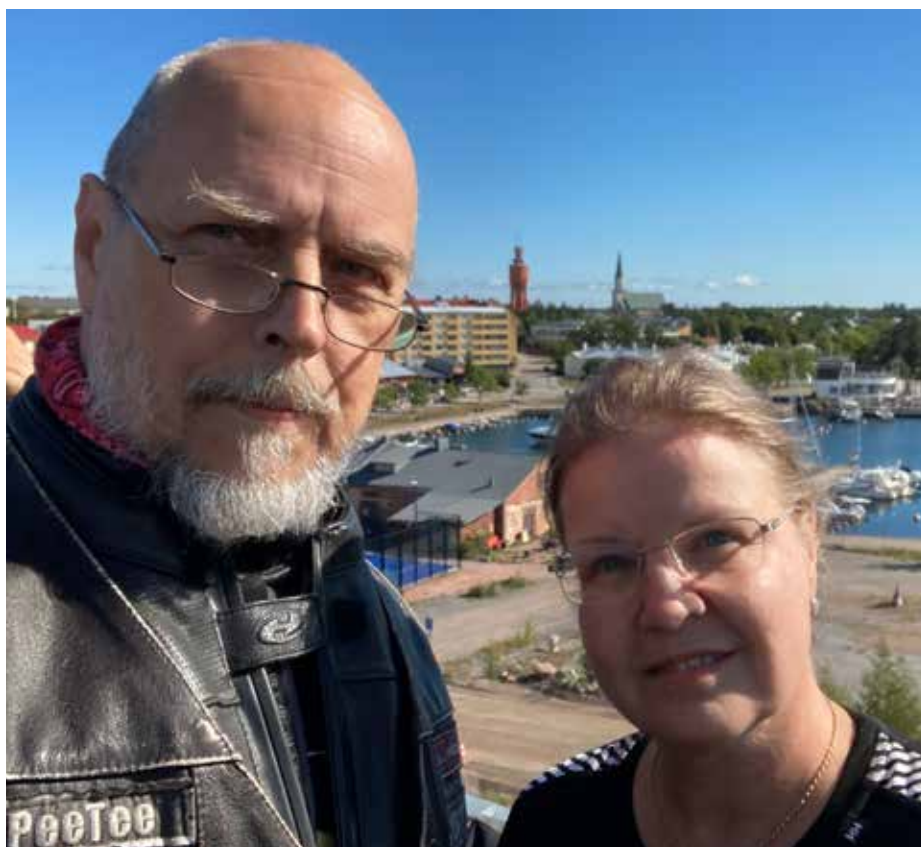


laisten olosuhteiden keskellä — mutta vain vastauksena rukouksiin.

Jumala on armollinen eikä haluaisi tuomita. Kansamme maallistuminen ja syntisyys sekä maailman levottomuudet eivät ole kutsu lyömään ajohanskoja tiskiä, vaan kutsu jatkamaan uskollisesti.

Gospel & Prayer Tour -ajojen jatkosta on puhuttu kerhossamme tänäkin vuonna — hienoa. Toivon mukaan pääsemme taas tien päälle, toreille ja strategisiin kohteisiin maailman parhaan sanoman ja tehokkaimman asean, rukouksen, kanssa. "Vanhurskaan voimallinen rukous saa paljon aikaan" (Jaak. 5:16). Koskee myös kerhomme Gospel & Prayer -ajoja.

PeeTee Juntumaa
biker pastor



Yksi viime kesän Suomen satamia kiertänyt Gospel & Prayer -ajon pysähdyspaikka oli Hanko. Syksyllä teeveessä esitettiin fiktiivinen sarja Konflikti, jossa Hanko joutui vieraan vallan miehittämäksi. Se muistutti taas rukousten merkityksestä — ettei fiktiö muutu faktaksi missään päin maatamme.

Kesällä Kankaanpäähän!

MOJ-meeting

(Message of Joy) -meeting

11.–13.7.2025

Kunnonlähde,
Kankaanpää

Keskikesällä ajellemme auringon heliessä tai lämpimän sateen ropistessa kiitosmiehellä MOJ-tapahtumaan Kankaanpäähän. Perillä odottavat uudet ja vanhat motoristit, yhdessäolo, kohtuuhintaiset huoneet ja maittavat ateriat. Ohjelma on MOJ:n perinteinen. Kevään aikana tulee nettisivuille tarkempi info ja ohjelma tapahtumasta.

Tervetuloa mukaan!

Kunnonlähde Kelankaari 4
38700 Kankaanpää
www.kunnonlahde.fi
www.gospelriders.fi



OSTO | MYYNTI | VAIHTO | RAHOITUS

Gesu

GR:n oma moottoripyöräliike

Palvelemme GR:n jäseniä
valtakunnallisesti.

gesu.fi

Gospel Riders -alueosastot ja yhteystiedot



Puheenjohtaja

Ilpo Varha, 040 015 0199
ilpo.varha@gospelriders.fi
puheenjohtaja@gospelriders.fi

Varapuheenjohtaja

Jukka Parkkinen, 044 045 1001
soittaa@gmail.com
vice.president@gospelriders.fi

Jäsenvastaava

Pekka "Vespa" Vesamäki
0400 734 240
jasensihteeri@gospelriders.fi

Taloustalvastaava

Pertti "Jawa" Kiukainen
050 524 2462
pertti.kiukainen@gospelriders.fi
talous@gospelriders.fi

Mediavastaava

Reijo Ruotsalainen, 0400 562 088
reijo.ruotsalainen@gospelriders.fi
media@gospelriders.fi

Kerholehden päätoimittaja

Jukka Parkkinen, 044 045 1001
soittaa@gmail.com

Kerhotavarakauppa

Timo Sund
materiaali@gospelriders.fi

Alueosastot

Tiedot alueiden muista vastuhenkilöistä on GR:n nettisivuilla
www.gospelriders.fi

Botnia

Håkan Häggblom, 050 553 4530
hakan.haggblom@gospelriders.fi
botnia@gospelriders.fi
Pietarsaaren seutu:
Jens Sjölin, 050 505 3502
jens.sjolind@multi.fi.

Espoo

Tapio Kyllönen, 0400 262 016
tapio.kyllonen@gospelriders.fi
espoo@gospelriders.fi

Etelä-Pohjanmaa

Arto Koivukoski, 050 514 6761
arto.koivukoski@gospelriders.fi
vaasa@gospelriders.fi

Helsinki

Jouni Rantanen, 044 974 9687
jouni.rantanen@gospelriders.fi
helsinki@gospelriders.fi

Hämeenlinna

Juhani Laaksonen, 040 523 2605
hameenlinna@gospelriders.fi

Itä-Suomi

Tiina ja Kari Seitoja, 050 352 4805
shtiina@gmail.com

Jyväskylä

Heikki Taipale, 050 517 7036
heikki.taipale@gospelriders.fi
jyvaskyla@gospelriders.fi

Kaakko (Kouvola, Kotka)

Jukka Parkkinen, 044 045 1001
kaakko@gospelriders.fi

Kainuu

Pentti "Hirachan" Heikkinen,
050 585 2852
pentti.heikkinen@gospelriders.fi
kainuu@gospelriders.fi

Keski-Uusimaa

Anu Endén, 050 566 4974
hyvinkaa@gospelriders.fi

Lahti

PeeTee Juntumaa, 041 430 3000
ptjuntumaa@gmail.com
lahti@gospelriders.fi

Lapland (Lappi)

Vesa Matkaselkä, 044 322 7388
lappi@gospelriders.fi

Lännentie (Lohja)

Jari Kuparinen, 044 302 0010
jari.kuparinen@gmail.com
lohja@gospelriders.fi

Mikkeli

Jukka Ikonen, 050 584 2857
mikkeli@gospelriders.fi

Oulun seutu

Vesa Matkaselkä, 044 322 7388
oulu@gospelriders.fi

Pohjois-Karjala

Timo Sund, 044 092 8192
pohjois.karjala@gospelriders.fi

Raasepori

Markus Weckström, 050 345 7602
markusweckstrom@gmail.com
raasepori@gospelriders.fi

Satakunta (Pori)

Ismo Peltola, 040 5504627
ismo.peltola@gospelriders.fi
satakunta@gospelriders.fi

Saarijärvi

Aimo Siekkinen, 045 663 6890
siekkinen1@gmail.com

Savo (Pohjois-Savo)

Martti Olsen, 040 839 3615
pohjois.savo@gospelriders.fi

Tampere

Pekka "Vespa" Vesamäki
0400 734 240
pekka.vesamaki@gospelriders.fi
tampere@gospelriders.fi

Turku

Hannu Nurmi, 040 537 5270
hannu.nurmi@gospelriders.fi
turku@gospelriders.fi

Viitasaari

Jarmo Markkanen, 045 889 4284
viitasaari@gospelriders.fi

Gospel Riders Estonia

Guldar Järve, +372 5668 6312

Gospel Riders Espanja

Juan García Martínez
info@yosamotor.com
suomen- ja englanninkieliset yhteydenotot: Susanna Luomavuori,
+34 647 654 462
famoso36@hotmail.com

ISSN 1235-3477

Ab Forsberg Rahkola Oy, Pietarsaari 2025