

TALVI
2018



**Siniset ritarit
hyvällä asialla**



**Haastattelussa
valtakunnansyyttäjä
Raija Toiviainen**

JÄSENIÄ ORGANISAATIOISTA:



POLIISI



PUOLUSTUSVOIMAT



RAJAVARTIOLAITOS



TULLI



**RIKOSSEURAAMUS-
LAITOS**



SYYYTTÄJÄNVIRASTO

MIGRI

**Suomessa on maailman
paras mp-poliisien
ajokoulutus**

Henkilökuvaus ja haastattelu

Valtakunnansyyttäjä Raija Toiviainen

1. Sananvapauslain mukaan valtakunnansyyttäjä päättää syytteen nostamisesta kaikista julkaistun viestin sisältöön perustuvista virallisen syytteen alaisista rikoksista. Tyypillisiä sananvapauserikoksia, joiden osalla valtakunnansyyttäjällä on yksinomainen syyteoikeus, ovat esimerkiksi kiihottaminen kansanryhmää vastaan.

Kuinka huolestuttavana valtakunnansyyttäjä pitää nykyistä yhteiskunnassa ilmenevää ilmiötä josta voidaan käyttää jopa nimitystä muukalaisviha?

Olen huolissani Suomessa lisääntyneen vihapuheen määrästä. Erityisesti murehdin sitä, kun eri kansanryhmiin kohdistuu täsmähuhoa, suoranaista rasismia. Vihapuhetta ja rasismia tulee aktiivisesti vastustaa ja kyseenalaistaa kaikilla yhteiskunnan osa-alueilla. Muukalaisvihamielisyyttä selitetään globalisaatiolla ja ihmisten vapaalla liikkuvuudella. Ilmiö on joka tapauksessa monitahoinen. Syyttäjälaitoksen näkökulmasta yksi keskeisimmistä turvallisuuteemme vaikuttavista riskitekijöistä on syrjäytyminen ja syrjäytymisen pelko sekä yhteiskunnan polarisoituminen. Mielestäni nämä ruokkivat myös ns. muukalaisvihamielisyyttä.

Viranomaisten on aktiivisesti puututtava kaikkiin rasistisiin motiveihin tehtyihin rikoksiin, ei ainoastaan sananvapauserikoksiin.

Suvaitsevaisuuden ilmapiiriä pitäisi tuoda esille kaikilla yhteiskunnan tasoilla. Vihapuheelle ja rasismille on näkyvästi asetettava rajat.

2. Maassamme on merkittävä määrä organisoituja rikollisjärjestöjä, jotka toimivat rekisteröitynä moottoripyöräkerhona. Kyseiset kerhot toimivat harmaan talouden alueella, huumekaupassa ja samalla niiden jäsenet toimivat mm. laittoman perinnän toteuttajina. Demokraattisen yhteiskunnan eräänä kulmakivenä on yhdistymisvapaus. Juuri vähän aikaa sitten Turun hovioikeuden päätöksellä tehtiin mielenosoituksia järjestävän ja uusnatsistista propagandaa levittävän Pohjoismaisen Vastarintaliikkeen toiminnasta laitonta.

Eikö myös kansainvälisesti toimivan rikollisjärjestöksi luokitellun moottoripyöräkerhon toiminta tulisi määritellä laittomaksi yhdistystoiminnaksi sillä perusteella, että yhdistyksen toiminta on kansallisen lain vastaista?

Valtakunnansyyttäjä Raija Toiviainen

Ikä
64

Koulutus
OTK, VT

Harrastukset
Liikunta, lukeminen
ja kulttuuririennot

Elämän motto
"Asioilla on tapana järjestyä"

PVL:n lakkauttamisessa on kysymys hallinnollisesta rikostorjuntatoimenpiteestä. Rikostorjunta kuuluu Suomessa poliisille. Siksi oli oikein ja tarkoituksenmukaista, että poliisi lähti vaatimaan ao. yhdistystä lakkautettavaksi. Vaikka yhdistyslaki antaa myös syyttäjälle mahdollisuuden vaatia yhdistystä lakkautettavaksi, tulisi tätä mahdollisuutta käyttää vain rikosjutun ajamisen yhteydessä.

Syyttäjän päätehtävä on huolehtia rikosvastuun toteuttamisesta, ei hallinnollisista asioista. Rikoslaisissa on hyviä työkaluja puuttua järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan. Tämä tarkoittaa esimerkiksi ns. osallistumisrikoksesta syyttämistä. Järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistumiseen (RL 17:1a§) voi syyllistyä moninainen eri tekotavoilla. Syyttäjä voi syyteasian yhteydessä vaatia myös rangaistuksen koventamista sillä perusteella, että henkilö on tehnyt rikoksen osana järjestäytyneen rikoksen toimintaa. Koventamisperustetta sovel-

Henkilökuvaus Raija Toiviainen



letaan oikeuskäytännössä vakiintuneesti. Se, että syyttäjä syyteasian yhteydessä esittäisi vaatimuksen yhdistyksen lakkauttamisesta, edellyttää laajaa selvitystä nimenomaan yhdistyksen toiminnasta. Tällaista selvitystä ei varsinaisen rikosjutun tutkinnan yhteydessä yleensä tehdä.

3. Maamme lainsäädäntö ei tunne moottorikäyttöistä ajoneuvoa välineenä, jolla voidaan tahallisesti surmata tai tappaa toinen tienkäyttäjä tilanteessa, jossa esim. päihytynyt tai huumeen vaikutuksen alaisena esim. autoa ajava kuljettaja ajaa täysin piittaamattomasti ja törmää esim. tiellä olevaan jalankulkijaan tai pyöräilijään niin, että törmäyksen kohteena oleva kevyenliikenteen edustaja menehtyy. Samassa tilanteessa puukkoa kantava ja puukolla vastaan tulevan jalankulkijan tappanut henkilö tuomitaan todennäköisesti taposta.

Olisiko autosta tehtävä lainsäädännössä puukkoon, aseeseen tai muuhun astaloon verrattava väline, jolla voidaan tappaa sivullinen ihminen, jolloin tekoa arvioitaisiin henkirikoksena, sillä nykyisen lainsäädännön mukaan kyseistä henkilö syytetään pääsääntöisesti kuolemantuottamuksesta tai törkeästä kuolemantuottamuksesta?

Auto voidaan jo nykyllä lainsäädännön nojalla katsoa esineeksi, jota voidaan käyttää tahallisen rikoksen tekemisessä eli rikoksentekovälineeksi ja se voidaan määrätä valtiolle menetetyksi. Autolla voi toki helposti tappaa toisen. Korkeimman oikeuden ratkaisukäytännöstä löytyy tapauksia, joissa henkilön on katsottu tahallaan tappaneen toisen liikennekäyttäytymisellään. Eräissä tapauksissa auton kuljettaja aiheutti vastaantulevien kaistalla suurella nopeudella ajaessaan nokkakolarin ja toisessa tapauksessa kiilasi takaa-ajamansa auton pois tieltä seurauksin, että onnettomuuden toinen osapuoli kuoli. Molemmissa tapauksissa kuljettajan katsottiin syyllistyneen tahalliseen henkirikokseen, tappoon. Rajanvedossa tahallisen henkirikoksen ja kuolemantuottamuksen välillä yksin rikoksentekovälineellä ei kuitenkaan ole ratkaisevaa merkitystä, vaan kysymys on tekijän syyllisyyden asteen arvioimisesta laajemmin. Tekijä on aiheuttanut

rikostunnusmerkistön mukaisen seurauksen, esimerkiksi kuoleman, tahallaan, jos hän on tarkoittanut aiheuttaa seurauksen tai pitänyt seurauksen aiheuttamista varmana tai varsin todennäköisenä.

4. Kuopion kesän bussiturmassa menetyi usea bussin matkustaja ja kuljettajan terveystila ja kokemattomuus onnettomuusajoneuvosta vaikuttivat neljän bussin matkustajan kuolemaan. Onnettomuustutkintakeskuksen mukaan kuljettajan terveys ja siihen nähden raskas työtehtävä alensivat hänen vireystilaansa.

Nykyisen lainsäädännön mukaan kuljettajia, joiden voidaan epäillä syyllistyneen toisten tiellä liikkujien kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tapahtumiseen, voidaan määrätä verikokeeseen tai tarkkuusalkometriin, jos heidän ajokykynsä voidaan katsoa heikentyneen alkoholin tai muun huumausaineen käytön seurauksena.

Olisiko syytä muuttaa kyseistä lainsäädäntä niin, että kaikilta moottorikäyttöisen ajoneuvojen kuljettajilta, jotka ovat syylliseksi epäiltynä kuolemaan johtaneeseen liikenneonnettomuuteen, otettaisiin aina verikoe sen selvittämiseksi, onko kyseisen kuljettajan elimistössä ollut esim. lääkkeitä, jotka ovat vaikuttaneet kuljettajan vireystilaan tai muuten heikentäneet kyseisen kuljettajan ajokykyä.

Tällä hetkellä verikokeen ottaminen tuossa tilanteessa perustuu tapauskohtaiseen harkintaan ja pidän sitä ihan hyvänä ratkaisuna ja riittävänä. Luotan poliisien ammat-

taitoon sen harkitsemisessa, milloin kuljettajaan on tarpeen kohdistaa pakkokeinoja, verikokeen kyseessä olleen henkilönkatsastusta. Aina on otettava huomioon sekä suhteellisuusperiaate että vähimmän haitan periaate. Tarvittaessa voi tilannetta haarukoida vielä seulontatesteillä mahdollisesti nautitun alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi.

5. Maamme liikenneturvallisuuden suurimmat haasteet valtakunnansyyttäjän henkilökohtaisesta näkökulmasta?

Pidän suurimpana haasteena huumerattijuopumustapausten lisääntymistä. Huumeiden käytön yleistymisen on lisännyt huumausainetuneena ajavien kuljettajien määrää. Vuonna 2017 poliisi sai kiinni yli 5 700 huumarattijuoppoa, mikä on jo noin kolmannes kaikista kiinni jääneistä rattijuoppoista. Huumausaineen vaikutukset vaihtelevat aineesta riippuen. Yhteistä niille on se, että arviointi-, havainnointi- ja reaktiokyky alenevat ja toimintakyky heikkenee. Suomessa huumausaineen sekakäyttö on yleistä. Eri aineiden yhteisvaikutukset ovat ennalta-arvaamattomia ja hyvinkin voimakkaita. Sekakäyttäjäkuljettajan onnettomuusriski on merkittävä.

6. Valvotaanko maamme tiestöllä liikennettä riittävästi?

Minulla ei ole tästä tarkkaa tietoa, mutta julkisen keskustelun perusteella otaksun, että ilmeisesti ei. Säännöllisesti uutisoidaan punaisia päin ajamisesta, ylinopeuksista, suojateiden turvattomuudesta jne. Kameratolppien määrää on lisätty, mutta sitä on

kyseenalaistettu, onko se lisännyt liikenneturvallisuutta. Sehän kuitenkin pitäisi olla tavoitteena. Kameratolppien pelotevaikutuksen toivotaan laskevan ylinopeuksia. Niitä tulisikin sijoittaa samoin kuin muutakin valvontaa ensi sijaisesta sellaisiin paikkoihin, joissa on korostunut liikenneturvallisuuden tarve kuten esim. päiväkotien ja koulujen läheisyyteen. Kameratolppien tehosta olen lukenut, että nimenomaan tietoisuus aktiivisista kameratolpista (mm. Kehä I) on ratkaisevasti laskenut nopeuksia – paremmin kuin salassa olevat kamerat. Mielenkiintoinen havainto!

Alkoholi ja huumeet on varmasti yksi pahimmista liikenneturvallisuuden riskeistä.

7. Valtakunnansyyttäjän oma suhde moottoripyöräilyyn?

Seuraan päristelyä aika läheltä, kun puoliso on innokas moottoripyöräilijä. Itse olen pari kertaa ollut kyydissä. En ole kuitenkaan hurmaantunut asiasta riittävästi, kun polkupyörä vie kirkkaasti voiton. Voin kyllä ymmärtää moottoripyöräilyn tuoman vapauden tunteen ja pääseehän sillä helposti matkojen päähän. Moottoripyöräilijät näyttävät helposti myös ystäväystyvä, mikä on aina mukava asia.

8. Valtakunnansyyttäjän terveiset kaikille moottoripyöräilijöille?

Turvallista matkaa! Nauttikaa vauhdin (nopeusrajoitusten mukaan!) ja vapauden huumasta. ■



Blue Knights on perustettu huhtikuussa 1974 Yhdysvalloissa Bangorissa paikallisten poliisien kesken. Kerho päätettiin perustaa ikään kuin vastapainoksi rikollisille moottoripyöräjengeille. Blue Knights -nimi ja -logo ovat kansainvälisesti rekisteröityjä tavaramerkkejä.

Blue Knights International on levinnyt maailmanlaajuiseksi organisaatioksi. Paikallisosastoja on ympäri maailman mm. Amerikassa, Australiassa, Euroopassa, Skandinaviassa. Euroopan lähes jokaisessa maassa on tällä hetkellä vähintään yksi Blue Knights osasto. Jäseniä kerhossa on yli 19500.



Osastoja on 650 ja 29 valtiossa. Euroopassa eniten osastoja on Saksassa (40 kpl) ja Iso-Britanniassa (21 kpl).

Kerhon tärkeää toimintaa on hyväntekeväisyys, jonka kohteena on erityisesti lapset. Helmikuuhun 2018 mennessä kerho on lahjoittanut hyväntekeväisyyteen 18 773 314 USD:n edestä tavaraa ja rahaa



16



Maailman parasta moottoripyöräpoliisien ajokoulutusta saa Suomessa. Päätoimittaja kävi tutustumassa Räyskälän ajokoulutukseen, josta nykyään vastaa Poliisiammattikorkeakoulu – lakkautetun Liikkuvan poliisin hengessä.

24



Blue Knights Finland I:n vuosikokouksessa tehtiin tärkeitä päätöksiä, valittiin uusi hallitus, uudet ankkurit ja tälle lehdelle uusi päätoimittaja. Pikkujouluisa osallistuttiin tietokilpailuun ja opeteltiin floussausta. Ilta kului aivan liian nopeaan.

30



Yöttömän yön ralli ajattiin toisen kerran. Kuusamon keskuspaikasta tehtiin retkiä Kainuuseen ja Etelä-Lapin alueelle. Päivien reitit valittiin edellisenä iltana – saunan lauteilla.

22



Toinen Nortic Möte oli Ruotsin Rättvikissä. Tilaisuus oli ruotsalaisten mittapuun mukaisesti ”pikkumiiting”. Paikalla ruotsalaisten ja kahden suomalaisen lisäksi yksi Norjan 4-chapterin jäsen. Ajomatkaa kertyi mukavasti 2436 kilometriä.

2. Henkilökuvaus valtakunnansyyttäjä Raija Toiviainen
5. Blue Knights kansainvälisesti
7. Sisällysluettelo
9. Päätoimittajan palsta
10. Presidentin palsta BKFI
11. Presidentin palsta BKFI
12. Blue Knights Finland I ry esittely
13. Jäsensivu
14. Toimintasuunnitelma 2019
16. Maailman parasta moottoripyöräpoliisien koulutusta
22. 2nd Nordic Möte Ruotsissa
24. Vuosikokous ja pikkujoulut Hartolassa
26. 15-vuotisjuhlakokous Kajaanissa
29. Itä-Suomen poliisipäällikkö Laventelilullassa
30. Yöttömän yön ralli 2018
35. Tee itse Ritariliikkuja
36. Koeajossa Kawasaki Ninja H2 SX
38. Testissä moottoripyörän uudet navigointiläslaitteet

Julkaisija

Blue Knights Finland I ry
www.blueknights.fi

Päätoimittaja

Jyrki Haapala
Director I

Puheenjohtaja

Vesa Kaartti
President

Painatus ja taitto

Printmix Oy
puh. 020 710 9510

Nykyisen päätoimittajan testamentti

Nyt on sitten tullut aika päättää ura Siniset Ritarit lehden päätoimittajan tehtävässä, sillä kolme vuotta päätoimittajana on riittävä aika yhdelle miehelle rakentaa kokoon kolme tasokasta lehteä vuodessa. Päätökseen päätoimittajan tehtävästä vapautumiseen vaikutti myös se, että olen siirtynyt eläkkeelle poliisin tehtävistä 1.12.2018 alkaen. Lähes 40 vuoden työura poliisissa on siis päättynyt ja uusi työura on alkanut Ajo-varman palveluksessa ajokokeen vastaanottajana. Jäsenyys Blue Knights Finland yhdistykseen tulee tietenkin säilymään, jos vain minut kelpuutetaan jatkamaan tämän hienon yhdistyksen jäsenenä. Kolmen vuoden rupeama päätoimittajana on ollut antoisa, mutta jopa erityisen työläs, sillä hyvän lehden sisällön rakentaminen ei ole ollut koskaan kovinkaan helppo juttu. Oman päätoimittajaurani aikana lehden sisältö on rakentunut erittäin vahvasti liikenneturvallisuuden ja ennen kaikkea tietenkin moottoripyöräilyn turvallisuuden ympärille ja olen saanut jäsenistöltä jopa negatiivista palautetta siitä, että lehdessä on ollut jopa liikaa sivuja liikenneturvallisuudesta. Olen ottanut kyseisen palautteen tyynenä vastaan ja todennut hiljaa itselleni, että lehti on istuvan päätoimittajan näköinen ja sitä se tulee olemaan ja on ollut oman päätoimittajakauteni ajalla. Olen todennut ääneen myös sen, että eräs Blue Knights Finland -järjestön toiminnan päätavoitteita on liikenneturvallisuuden ja ennen kaikkea moottoripyöräilyn turvallisuuden parantaminen. Tätä tavoitetta olen itse Siniset Ritarit -lehden päätoimittajan halunnut tuoda esiin lehden sisällössä rinta rottingilla.

Haluan tässä vaiheessa kiittää yhdistyksen jäseniä siitä, että te olette jaksaneet kirjoittaa lehteen tarinoita moottoripyörällä tehdystä matkoista eri puolelle omaa maata ja myös ulkomaille. Ennen kaikkea erityisesti Blue Knights Finland -yhdistyksen omis-

ta tapahtumista laaditut matkakertomukset hyvien kuvien kera ovat olleet hienoa luettavaa. Lehden sisällön suolana ovat olleet juuri hyvien kuvien sävyttämät tarinat matkoista erilaisiin tapahtumiin. Olemme saaneet nauttia lehdessä myös jäsenistön kirjoittamista koeajoraporteista eri moottoripyörillä. Myös yhdistyksen tuotemyynnin esiintyminen lehdessä on ollut vakiotavaraa. Yhdistyksen presidentin ja päätoimittajan palstat ovat olleet jokaisen lehden taatua sisältöä.

Kolmen vuoden aikana olen saanut tuottaa lehteen henkilökuvan kaikista Blue Knights Finland -yhdistyksen jäsenien työantajaorganisaatioiden päälliköistä, joille haluan myös esittää suuren kiitoksen siitä, että olette vastanneet haastattelupyynnöni 100 %:sti. Haluan kiittää myös niitä ministereitä, joiden henkilökuvaa on ollut lehdessämme oman päätoimittajakauteni aikana. Viimeinen suuri kiitos kuuluu tässä lehdessä esiintyvälle valtakunnansyyttäjälle **Raija Toiviaiselle**. Luulenpa, että kellään muulla yhdistyksellä ei ole ollut järjestölehden palstalla niin korkea-arvoisia haastateltavia henkilöitä kuin Siniset Ritarit -lehdessä on ollut. Tämä kaikki osoittaa vain sen, kuinka hyvä ja tasokas sisältö lehdessämme on ollut kuluneiden vuosien aikana. Toivon henkilökohtaisesti, että saan lukea myös tulevaisuudessa Siniset Ritarit -lehden sivulta vaikutusvaltaisten ihmisten henkilökuvia ja haastatteluja.

Lehden liikenneturvallisuuden sisällön osalta minun täytyy kiittää erityisesti Liikenneturvaa ja Liikennevakuutuskeskusta ja erityisesti Liikennevakuutuskeskuksen tutkimuskeskuksen OTI:a siitä, että olen aina saanut käyttööni lehteä varten näiltä yhteistyökumppaneilta valmista tutkimustietoon perustuvaa materiaalia lehden sisältöön. Lehdessä on oman päätoimittajakauteni aikana julkaistu myös Liikenneturvan ja OTI:n ennen julkaisemattomia täysin tuoreita ra-

portteja erityisesti moottoripyöräilyn turvallisuudesta. Uskallan väittää, ettei edellä kuvattua materiaalia ole ollut minkään muun vastaavan lehden käytössä. Kaikki edellä kuvattu osoittaa sitä, että sekä Liikenneturva että myös Liikennevakuutuskeskus ovat arvostaneet Siniset Ritarit -lehteä ja sen sisältöä liikenneturvallisuuksisällön osalta.

Lehden tasokkaan ulkoasun osalta täytyy kiittää myös Mika Trogenia ja hänen yritystään lehden rakentamista lopulliseen muotoon. Yhteistyö lehden taittajan Ali Kinnusen kanssa on sujunut myös erinomaisesti. Vaikka emme Mikan ja Alin kanssa olekaan koskaan tavanneet naamakkain, on yhteistyö sujunut erinomaisesti. Myös yhteistyö lehden postittajan kanssa on sujunut jopa erinomaisesti.

Vaikka olen itse toiminut lähes koko työurani ajan erityyppisissä tiedostustehtävissä, on Siniset Ritarit -lehden päätoimittajan tehtävä ollut todella mielenkiintoinen ja haastava tehtävä ja uskon jättäneeni jonkin jäljen arvokkaan yhdistyksen toimintaan. Siniset Ritarit -lehti on saavuttanut myös laajan jakelun, sillä jaamme tätäkin lehteä suoraan yli 700 postiosoitteeseen. Edellä kuvattu asiakokonaisuus on suuri kiitos Blue Knights Finland -jäsenistölle ja huippuhyville yhteistyökumppaneille siitä, että olemme yhdessä rakentaneet tasokkaan ja jopa vaikutusvaltaisen lehden.

Toivon uudelle päätoimittajalle onnea ja menestystä Siniset Ritarit -lehden rakentajan tehtävään.

Jyrki Haapala
Päätoimittaja ■



Morjens



Tämän vuoden Finland I International meeting järjestettiin Kajaanissa. Heikki oli taas tehnyt hyvää jälkeä. Sen tiesivät jäsenemmekin, koska paikalle oli tullut tilastointihistoriamme ennätysmäärä jäseniä. Mukana oli myös paljon aveceja, perheenjäseniä, kotieläimiä ja vieraita. Loistavat kekkerit.

Kun tämä lehti ilmestyy Finland I chapter on saanut uuden hallituksen. Onnea kaikille tehtävään valituille. Me vanhat hallituksen jäsenet yritämme parhaan kykymme mukaan auttaa uuden hallituksen alkuun.

Vuodesta 2019 tulee mielenkiintoinen. Aloitettamamme Nordic Möte -tapahtuma jatkui tänä vuonna Ruotsissa ja pohjoismaiset veljemme päättivät tiivistää pohjoismaista yhteistyötä. Tarkoitus on että pohjoismaisten chapterien pressat kokoontuisivat yhteen silloin tällöin ja pohjoismaista yhteistyötä tullaan tiivistämään. Haaveena on saada aikaiseksi vuosittain chapterilta toiselle kiertävä pohjoismaiden yhteinen meeting ja jos kaikki menee putkeen tämä suuri tapahtuma tullaan järjestämään ekan kerran 2020 Norjassa. Erikoiskiitos Waltsulle tapahtumaan osallistumisesta. Ilman panostasi olisimme jääneet pihalle kuin lumi-ukkelit naapurien kuulumisesta. Pi-

dänkin erittäin tärkeänä, että kansainvälisiin kokouksiin osallistutaan aktiivisesti jatkossakin. Lomapäivän kääkiminen hikiessä kokoushuoneessa ei aina ole maailman hienoimmalta kuulostava idea, mutta tälle harrastukselle se antaa paljon.

Finland II chapter on nyt täydessä toiminnassa. Olemme sopineet hyvin tiivistä yhteistyöstä. Tämä lehti pysyy yhteisenä, samoin netisivut. Myös liivit pidetään molemmissa chapterissa yhtenäisinä, poislukien selkäpuolen bottom -rocker, josta chapterien jäsenet erottaa näppärästi toisistaan. Finland II toimii Pohjanmaalla alueellisenä chapterina. Koko muussa Suomessa toimii jatkossakin Finland I ahkerien ankkuri-miesten ja -naisten pyörittäminä. Molemmat chapterit järjestävät omia tapahtumiaan, mutta pyrimme sopimaan, että päällekkäisyyksiä ei tulisi. Tämä siksi että kaikki jäsenemme molemmissa chaptereissa ovat enemmän kuin tervetulleita kaikkiin tapahtumiin, riippumatta siitä kuka tapahtuman järjestää. WIN-WIN.

Melkein maailman kaikissa Blue Knights -perheen maissa on useampia chaptereita. Koska Suomen asumistiheys ja jäseniksi sopivien virka-miesten määrä on melko vähäinen, on toisen chapterin perustaminen ottanut vain aikansa. Onneksi Pohjanmaan heppulit osoittivat sisukkuutensa ja saivat chapterin perustettua. Tervetuloa perheeseen, tulee mahtava Blue Knights -kesä 2019 !!

Oo - så svinger vi på sejdelen igen - hej skål !!

Vesku ■



Blue Knights Finland II synnytystuskat ohi

Tänä vuonna synnytetty chapterimme on ollut pilkkeenä Pohjanmaan poikien silmäkulmassa jo liki kymmenkunta vuotta sitten, kuten sihteerimme **Hannu Kiiskilä** tässä lehdessä jäljempänä kirjoittaa. Jossain vaiheessa Pohjanmaan kasvava poliisimotoristiporukka alkoi kaipaamaan jonkinlaista formua ympärilleen. Silloin ei kuitenkaan vielä arvattu, että lopulta päädytään Blue Knightsien jaloilleen. Kiitokset siis **Niemen Markolle** tästä Blue Knights ”ilosanomasta”, kuten Hannu hyvin sanoo.

Vaikka Ykköseltä saatiinkin hyviä neuvoja virallisiin ristiäisiin, niin välillä kyllä tuntui, että Jenkkilään on helkkarin pitkä matka eikä asiat todellakaan tapahdu yhtä suorasukaisesti kuin pohjanmaalalla. Kapuloita rattaisiin tosin laittoi oma Patentti- ja rekisterihallituksemmekin, kun eivät aluksi huolineet yhdistyksemme nimeksi Blue Knights Finland II, kun nimi oli kuulemma liian lähellä ykköstä. Noh, sitä mieltä mekin oltiin, mutta lopulta PTR:n lakimiesistunnon jälkeen meistä kuitenkin tuli Blue Knights Finland II Ry. Ollaan nyt sitten vähän kuin ennakkotapaus Suomenmaassa siitä, että voi olla nimiltään kaksi yhdistystä noin lähellä toisiaan. Pidetään sitä myös pohjana sille, että ykkös ja kakkos -chapterien yhteistyökin muodostuu läheiseksi.

Mainitusta yhteistyöstä voin vilpittömästi Ykköstä kiittää: hyvin on lähtenyt käyntiin. Olemme saaneet sitä apua mitä olemme osanneet pyytää, ja kyllähän tämä kakkosen puheenjohtajapalstakin on oiva osoitus Ykkösen halusta jakaa reviiireitään. On selvää, että pieneen Suomeen ei mahdu kahta Blue Knights -lehteä eikä paljon muutaakaan päällekkäisiä toimintoja. Niinpä olemme päätyneetkin toimimaan muun muassa yhteisten nettisivujen kautta. Muutoinkin on hyvä tuoda lainvalvojien moottoripyöräkerhon toimintaa tunnetuksi yhtenä Blue Knights -perheenä niin muille suomalaisille kuin kansainvälisesti.

Tämän vuoden EC -tapahtuma Roomassa oli hiano. Oli hianoo ajella sinne muutaman suomalaisen Blue Knightsin kanssa ja kokea ison tapahtuman tunnelma. Noh, Ykkösen järjestämä Suomen EC Korpiammella oli kyllä hienompi, mutta maassa maan tavalla. Rooman reissulla toteutui myös yksi Blue Knights toiminnan henki. Siellä oli mukana Suomestakin lapsiperheitä ja muutoinkin porukkaa perhekunnittain. Vaikka mennessä ajoimmekin miesporukassa tuhatta ja



sataa Euroopan läpi, niin oma puolisoni Virpi ja kahden Jarin puoliso tulivat perästä lentäen Roomaan. Takaisin omaan maahan ajelimme sitten kaikessa rauhassa kakspäällä, kukin omia reittejään, kuten ”Itämaan viisaat tietäjät”.

Talven ajan tässä varmaan vielä hiotaan perustoimintoja, mutta ensi kesään sitten kurvataan täydellä vauhdilla. Siitäkin jo Ykkösen kanssa sovittiin, että saamme järjestettäväksemme ensi kesän perinteisen International -meetingin Pohjanmaalla. Paikkaa on jo katsottu ja toivottavasti saamme aikaiseksi yhtä hianon tapahtuman kuin oli tänä kesänä Kajaanissa.

Parahin terveisin BKFII pressa
Erkki ■



Blue Knights Finland I ry Blue Knights Finland II ry

Blue Knights Finland I ry on perustettu ja rekisteröity vuonna 2003. Yhdistyksen presidenttinä toimii **Vesa Kaartti**.

Blue Knights Finland II on perustettu ja rekisteröity vuonna 2018 ja yhdistyksen presidenttinä toimii **Erkki Kerola**.

Blue Knights Finland I ja II noudattavat USA:n sekä Euroopan yhdistyssääntöjä sekä toimintapolitiikkaa ja tämän lisäksi yhdistykset noudattavat omia sääntöjään. Yhdistysten sääntöjen mukaisesti yhdistysten toiminnan tavoitteena on erityisesti moottoripyöräilyn liikenneturvallisuuden parantuminen ja vapaa-ajan harrastusmahdollisuuksien lisääminen moottoripyöräileville lainvalvojille. Tarkoi-

tuksen toteuttamiseksi yhdistykset järjestävät kokoontumisajoja, liikenneturvallisuuteen liittyviä valistustilaisuuksia, tiedotusta, koulutus- ja harjoitusajotilaisuuksia sekä kilpailuja ja näytöksiä. Yhdistykset harjoittavat myös hyväntekeväisyystoimintaa lahjoittamalla vuosittain rahasumman jollekin toimijalle.

Yhteenvetona Blue Knights I on lahjoittanut vuoden 2018 loppuun mennessä yhteensä 13 152 euroa. Vuoden 2017 lahjoituksen kohteena oli Helsingin Lasten Syöpäsairaan osasto 10 henkilökunnan virkistystoiminta (2765 euroa) ja vuonna 2018 lahjoituksen kohteena oli Kajaanissa sijaitsevan Lasten- ja Nuorisokoti Salmilan asukkaiden virkistäytymiseen (lahjoitus 1000 euroa).



Sääntöjen mukaisesti yhdistysten toiminnan tarkoituksena on liikenneturvallisuuden parantaminen erityisesti moottoripyöräilyn osalta ja vapaa-ajan harrastusmahdollisuuksien lisääminen moottoripyöräileville lainvalvojille.



www.blueknights.fi

Kiinnostuitko yhdistyksen jäsenyydestä? Täytätkö jäsenehdot?



Sinulla on valtion virka ja virkaan tai asemaan perustuva kiinniotto- tai pidätysoikeus?

Omistat tai olet haltijana moottoripyörässä?

Sinulla on ajo-oikeus kyseiseen ajoneuvoon?

Mikäli vastaus kaikkiin kolmeen kysymykseen on kyllä,
vieraile nettisivuilla

<http://www.blueknights.fi>

Huom, myös eläkkeellä olevat virkamiehet voivat hakea jäsenyyttä.

Toimintasuunnitelma 2019



Tammikuu

Helmikuu

MP 19, Moottoripyörämessut 1.-3.2.2019. Hallituksen päätöksen mukaisesti yhdistyksen jäsenille korvataan kuuttia vastaan messulippu. Samalla pyritään järjestämään tapahtuma tai muu vastaava yhteisjuttu. Järjestää BKFI

Maaliskuu

Talvimeeting, Tarkoituksena on järjestää talvista puuhaa mm. moottorikelkka-ajelua sekä muuta mukavaa. Tapahtuman toteutuessa tarkemmat tiedot löydet netistä. Järjestää BKFI

Huhtikuu

Sääntömääräinen kevätkokous. Järjestää BKFI ja BKFI

Toukokuu

Lämppärit Imatralla Raja- ja Merivartiokoulun ajoharjoitteluradalla 3. – 5.5.2019. Järjestää BKFI

Ajokauden aluksi kerhon omat Liikenneturvan kouluttamat ennakoivan ajon kouluttajat kertaavat osallistujien kanssa moottoripyörällä ajamisen perusteita.

Soldiers MCA, Ystäväkerhomme elikkä tuttavallisemmin Solttujen kokoontuminen yleensä toukokuussa.

Hymyilevän motoristin kevätpäivä, Hymyilevän motoristin kevätpäivän 2019 järjestää Savonlinnan motoristit. Paikka tai aika ei vielä tiedossa, tarkemmat tiedot päivitetään nettiin. Hymyilevän motoristin kevätpäivä on iloinen, kaikille avoin ja ilmainen motoristitapahtuma, joka tunnetaan motoristien keskuudessa hyvin. Jopa 2500 – 3000 motoristia ympäri Suomea on ottanut Hymyilevän Motoristin Kevätpäivään osaa ja monelle siitä on muodostunut jokavuotinen perinne. Blueknights Finland I pyrkii osallistumaan tapahtumaan mahdollisimman monen osallistujan voimin.

Ilta-ajeluja, paikalliset aktiiviset Blueknights-jäsenemme ja ankkurimiehemme hoitavat näitä tapahtumia, seuraa nettiä. Järjestää BKFI ja BKFI

Kesäkuu

EC 2019, Saksa Köln, 30.5. – 2.6.2019, BK päätapahtuma Kölnissä, järjestäjä Blue Knights Germany V.

Yöttömän Yön Soraralli, 24. – 28.6.2019. Jo kolmannen kerran järjestettävä suuren suosion saavuttanut tapahtuma, joka on mahdollista ajaa myös kestopäällystereittiä. Järjestää BKFI

Ilta-ajeluja, paikalliset aktiiviset Blueknights-jäsenemme ja ankkurimiehemme hoitavat näitä tapahtumia, seuraa nettiä. Järjestää BKFI ja BKFI

Heinäkuu

Päijänteen ympäriajo, Päijänteen ympäristö 12. – 14.7.2019. Tarkoitus olisi kiertää Päijänne ympäri rennolla aikataululla. Pääpaino sorateillä, mutta myös kestopäällyste reitti. Mukaan saa lähteä ja poistua missä kohtaa kierrosta vain. Tarkemmat tiedot myöhemmin netissä. Järjestää BKFI

Maailman halvin kokoontumisajo 2019. Kärkölä tai Nokia. Ajankohta mahdollisesti arkena. Päivämäärä riippuu yllätysvieraasta. Jo viidennen kerran järjestettävä mini-mega-tapahtuma, jossa rahanmenon sijaan tienaat rahan. Telta-/lattiamajoitus. Perinteinen yllätysvieras yritetään houkutella mukaan. Järjestää BKFI

Imatran ajot/MotoGP, toista kertaa järjestettävä hurjan suosion saanut rento meetting Imatran ajojen aikaan. Tapahtuman varmistuessa lisätietoa netissä. Järjestää BKFI

Ilta-ajeluja, paikalliset aktiiviset Blueknights-jäsenemme ja ankkurimiehemme hoitavat näitä tapahtumia, seuraa nettiä. Järjestää BKFI ja BKFII

Elokuu

BK Finland I ja II Kansainvälinen kesätapahtuma International Meeting 2019, kesän päätapahtuman järjestää ensimmäistä kertaa Blue Knights FinlandII. Netissä lisää tapahtumasta heti, kun aika ja paikka tarkentuvat.

Nordic Möte 2019. Järjestyksessään kolmas Pohjoismaiden kokoontuminen. Edullinen ja epävirallinen. Tapahtuman varmistuessa pyrimme osallistumaan näyttävästi.

Finntriathlon Tahko, Triathlonin SM-kilpailut Tahkolla 10.8.2019, täysmatka. Tarkoitus osallistua talkoohenkisesti mm. triathlon-tuomareiden ja kameramiehien kuljettamiseen moottoripyörillä kilpailun pyöräilyosuuden ajan. Tapahtuman varmistuessa tietoa lisää netissä.

Ilta-ajeluja, paikalliset aktiiviset Blueknights-jäsenemme ja ankkurimiehemme hoitavat näitä tapahtumia, seuraa nettiä. Järjestää BKFI ja BKFII

Syyskuu

Vielä on kesää jäljellä 2019, jossain lännen suunnalla syyskuun aikana, seuraa nettiä. Järjestää BKFI

Ilta-ajeluja, paikalliset aktiiviset Blueknights-jäsenemme ja ankkurimiehemme hoitavat näitä tapahtumia, seuraa nettiä. Järjestää BKFI ja BKFII

Lokakuu

Kauden lopetus, perinteiseen tapaan päätämme tämänkin ajokauden. Jossain päin Suomea.

Marraskuu

Syyskokous

Pikkujoulut

Joulukuu

Maailman parasta mp-poliisien ajokoulutusta

Teksti päätoimittaja
Kuvat Kimmo Järvinen

Maailman parhainta moottoripyöräpoliisien koulutusta ja maailman parhaimmat moottoripyöräpoliisit Poliisin MP-koulutuksella Räyskälässä vahvat perinteet

Tapasin henkilökohtaisesti poliisin moottoripyöräkoulutuksesta vastaavan ylikonstaapeli **Kimmo Järvisen** Räyskälässä syyskuun puolivälissä tarkoitukseni kirjoittaa mahdollisimman laaja artikkeli maamme poliisiorganisaation moottoripyöräpoliisien koulutuksesta ja voin vakuuttaa teille vierailuni perusteella, että maamme poliisiorganisaation moottoripyöräkoulutus on ehkäpä maailman parhaimmalla tasolla, jonka seurauksena myös maamme moottoripyöräpoliisit ovat maailman parhaita omissa tehtävissään.

Vuonna 2013 lakkautetun Liikkuvan poliisin vastuulla ollut moottoripyöräpoliisien koulutus siirrettiin Poliisiammattikorkeakoulun vastuulle vuonna 2014. Koulutuksella on siis kymmenien vuosien pituinen historia ja Räyskälän koulutustilojen seinällä komeilivat poliisin moottoripyöräkoulutuksen oppi-isien kuvat. Tunnistin kuvista henkilökohtaisesti monta kouluttajaa, joista mainittakoon erityisesti Liikkuvan poliisin ajoilta koulutuksen pääorganisaattorina ja pääkouluttajana toiminut ylikomisario **Olavi Lempinen** ja itseään koulutustehtävissä säästämättömästi kuluttanut **"Surma" Markku Karjalainen**. Myös monet muut vanhat LP:n moottoripyöräkouluttajat olivat esillä kuvissa ja samalla tietenkin minulle selvisi se, että usea nyt koulutustehtävissä oleva virkamies on vanhan LP:n legioonalainen. Tästä hyvänä esimerkkinä on haastattelemani ylikonstaapeli Kimmo Järvinen, joka on LP:n vanhan virkamies ja Kimmo on toiminut poliisin moottoripyöräkouluttajana vuodesta 1994 lähtien.

Moottoripyöräpoliisien koulutuksella on siis nimenomaan Räyskälässä vahvat perinteet ja Kimmo Järvisen mukaan nyt on varmistunut se, että poliisin moottoripyöräkoulutus keskittyy jatkossakin Lopen Räyskälään ja koulutuksen mahdollisesta siirtämisestä Pieksämäen Naarajärvelle ei nyt enää keskustella. Järvisen mukaan tähän päätökseen on vaikuttanut mm. Räyskälän ajoharjoitteluradan uudistaminen ja harjoitusalueiden erinomainen soveltuvuus moottoripyöräpoliisien kouluttamiseen.

Moottoripyöräpoliisien koulutuksella on omassa poliisiorganisaatiossamme erittäin pitkä historia ja Räyskälän koulutustilan seinät kertoivat selkeästi eri vuosikymmenten koulutuksesta. Koulutuksen historia oli siis selkeästi näkyvillä ja uudet kouluttajat pitivät tätä asiaa kunnia-asiana. Räyskälän koulutustiloissa tuntui konkreettisesti poliisin moottoripyöräkoulutuksen historian havina koulutuksen eri vuosikymmeniltä.

Nykyinen moottoripyöräpoliisin koulutus

Moottoripyöräpoliisin peruskoulutus kestää 7 viikkoa, mutta ennen koulutuksen pääsyä tulee selviytyä kahden päivän mittaisesta pääsykokeesta, johon kuuluu teoriakoe, fyysisestä koe ja ajokoe. Teoriakokeen aineisto lähetään etukäteen hakijoille etukäteen opiskeltavaksi. Teoriakoe tehdään etänä oppimisalusta Moodlessa kuukautta ennen eli vuonna 2018 oli 8.5 teoriakoe ja psykologinen kartoitus, 4-5.6 fyysinen ja ajotaidollinen osio. Fyysisessä kokeessa on kurssille hyväksyttävän pystyttävä työntämään normaalia moottoripyörää 460 metrin matkan 3 minuutin aikana. Kyseinen koe on ollut mittarina ja vuosikymmeniä eikä sitä ole haluttu muuttaa. Kimmo Järvisen mukaan kokeessa tulee esiin hakijan voima ja kestävyys ja samalla havainnoidaan myös hakijan kykyä hallita pyörä pystyssä työnnettäessä pyörää kaarteissa ja käännoksissa. Ajotaidollinen pääsykoe on hitaan ajon harjoitteita, joissa mitataan kurssilaisen motorisia taitoja ja edellytyksiä oppia motoriikkaa vaativia ajosuoritteita.





Hakijoiden alustava karsinta tehdään poliisilaitoksissa, joissa hakijoiden liikennerikoshistoria tarkistetaan ja myös muut hakijan henkilökohtaiset ominaisuudet moottoripyöräpoliisiin tehtävään punnitaan. Hakijoilla ei ole enää ns. yläikärajaa ja vanhin kurssin suorittanut poliisimies on ollut 49 v hakeutuessaan kurssille ja täyttänyt 50 v aloittaessaan moottoripyöräpoliisin uran. Hakijan soveltuvuus moottoripyöräpoliisiin tehtäviin punnitaan kuitenkin lopullisesti peruskurssiin aikana. Kimmo Järvisen mukaan oppilaan omalla asenteella on erittäin tärkeä merkitys opintojen onnistumiselle. Oppilaalla tulee olla halua oppia uutta, halu tehdä tasokasta työtä ja halu suoriutua asiakastilanteista ja muista erityistilanteista moottoripyöräpoliisiin tehtävissä. Kimmo Järvisen mukaan pelkkä moottoripyörän taidokas ajaminen ei siis riitä. Poliisimoottoripyörän kuljettajan peruskoulutuksen hinta on noin 10 000 euroa, joten kaikkien kurssin hyväksytysti suorittaneiden tulisi täyttää edellä kuvatut henkilökohalliset moottoripyöräpoliisin vaatimukset.

Jokainen peruskurssi pätetään "rautaperse" -ajoon: 1000 km 16 tunnin aikana.

Moottoripyöräpoliisin työ ei ole vain miesten hommaa. Kimmo Järvisen mukaan moottoripyöräpoliisiin tehtäviin on hakenut koulutuksen historian aikana kaikkiaan 15 naista, joista kolme on valmistunut moottoripyöräpoliisiin tehtäviin. Yksi naispuolinen moottoripyöräpoliisi koulutettiin Liikkuvan poliisin aikakaudella ja kaksi naista on koulutettu moottoripyöräpoliisiin tehtäviin Poliisiammattikorkeakoulun isännöidessä poliisin moottoripyöräkoulutusta. Kyseiset kaksi viimeksi koulutettu naismoottoripyöräpoliisia ajaa pyörää virkatehtävissä, mutta ensimmäinen tehtävään koulutettu henkilö on siirtynyt tutkintatehtäviin eikä enää aja virkatehtävissä moottoripyörää. Järvisen mukaan naisten tulee selviytyä täysin samoista pääsykoe ja tutkintovaatimuksista kuin miesten, sillä virkatehtävissä he ajavat samaa kalustoa kuin miehetkin.

Moottoripyöräpoliisien koulutuksen tavoitteet ja koulutuksen sisältö määritellään Poliisiammattikorkeakoulun taholta. Kimmo Järvisen mukaan koulutuksen perusajatus ei ole muuttunut vuosien varrella juuri mihinkään, sillä edelleen koulutuksen perusteena on se, että moottoripyörää opitaan ajamaan vain ajamalla. Opintojen aikana ajetaan erityyppisillä moottoripyörillä erilaisilla ajoalustoilla ja näin kehitetään oppilaiden ajotaitoa mahdollisimman korkealle tasolle. Eräänä haasteena koulutukselle Järvinen pitää poliisin toimintaympäristön muuttumista. Opetusmateriaalia uudistetaan jatkuvasti ja koulutus elää vahvasti ajan hengessä.

Seitsemän (7) viikon koulutuksen oppimistavoitteena on se, että oppilas tuntee moottoripyörän ajotekniikan ja osaa soveltaa sitä ajosuorituksessa. Oppilaan tulee hallita myös tieliikennelainsäädäntö ja osata soveltaa sitä moottoripyöräpoliisin työssä. Oppilaan tulee tuntea moottoripyörien varustemääräykset ja osata soveltaa tietoaan moottoripyöräpoliisiin työssä ja oppilaan täytyy tietää moottoripyörän tekniikka ja rakenne ja osata tehdä tavanomaiset huoltotoimenpiteet moottoripyörälle. Kaikkien tärkeimpänä asiana oppilaan tulee osata liikennöidä poliisimoottoripyörällä virkatehtävissä.

Kimmo Järvisen mukaan koulutuksen sisältöä tarkistetaan vuosittain ja viime vuosien eräänä uutena painopisteenä on kouluttaa oppilaille myös fyysistä voimankäyttöä ja ampuma-aseen käyttöä niissä ajovaurusteissa, missä poliisimoottoripyörää kuljetetaan. Tämä on tietenkin seurausta siitä, että moottoripyöräpoliisi työskentelee useimmiten yksin ja hänellä täytyy olla kyky ja taito hoitaa ammattitaitoisesti myös vaativat erityistä voimankäyttöä vaativat poliisitehtävät. Moottoripyöräpoliisin kurssin suorittamisen vaatimuksena on se, että oppilas on saavuttanut kurssin oppimistavoitteet ja suorittanut hyväksytysti kurssiin sisältyvät vaadittavat suoritukset, joihin kuuluvat kaksi kirjallista tenttiä, ajokokeet, ennako- ja välitehtävien hyväksytty suorittaminen ja ryhmätöiden hyväksytty suorittaminen. Arviointi suoritetaan asteikolla hyväksytty - hylätty.

Jokainen peruskurssi päätetään eräänlaiseen "rautaperse" - ajoon, jossa peruskurssin hyväksytysti suorittaneet moottoripyöräpoliisit ajavat ennen todistusten jakoa 1000 km:n ajolenkin kello 06.00 - 22.00 välisenä aikana. Kimmo Järvisen mukaan kyseinen ajo on eräänlainen traditio, josta ei ole haluttu luopua. Todellisuudessa 16 tunnin ajalla suoritettu 1000 km:n ajo esimerkiksi ja tarkalleen liikennesääntöjen mukaan on raskas suoritus ja se mittaa oppilaiden suorituskykyä.

Poliisin organisaatiossa noin 150 moottoripyöräpoliisia

Kimmo Järvisen mukaan uusia moottoripyöräpoliiseja koulutetaan vuosittain 12 - 15 kpl. Tämän vuoden kesäkuussa päätyneeltä peruskurssilta nro. 47 valmistui 12 uutta moottoripyöräpoliisia. Skootteripoliisi kurseja ei ole järjestetty enää vuoden 2014 jälkeen, mutta sen sijaan useita skootteripoliiseja on koulutettu moottoripyöräpoliisiksi. Koulutuksen historiassa on ollut ns. väli vuosia, jolloin ei ole järjestetty lainkaan peruskurssia ja pienin peruskurssi on ollut 6 oppilaan kurssi. Moottoripyöräpoliisin kouluttaminen valmiiksi kestää noin 1,5 vuotta ja koulutettavien määrä arvioidaan ns. virkapoistuman avulla. Moottoripyöräpoliisin tavoitteellinen toiminta-aika on noin 10 ajokautta, mutta mitään minimiaikaa tehtäviin ei ole määritetty. Moottoripyöräpoliisiksi valmistutaan keskimäärin 30 vuoden iässä ja keskimäärin moottoripyöräpoliisien virkaikä on 15 vuotta ja ajokausia kertyy keskimäärin 10 vuotta. Järvisen mukaan moottoripyöräpoliisin virka-ikä vaikuttaa vahvasti se, että pyörämiehen työ on vaativaa, raskasta ja jopa ajoittain yksinäistä. Tien päällä ollaan työtehtävissä sateella ja kuumassa auringonpaisteessa Etelä-Suomessa huhtikuusta lokakuuhun asti, jolloin ajokauden pituudeksi muodostuu jopa 7 kuukautta. Pohjois-Suomessa ajokausi on luonnollisesti jonkin verran lyhyempi.

Kouluttajat ovat alansa ammattilaisia

Räyskälässä toimivat poliisin moottoripyöräkouluttajat ovat alansa ammattilaisia ja heidän tehtävänä on kouluttaa maailman parhaat moottoripyöräpoliisit. Tällä hetkellä rivissä on 12 moottoripyöräkouluttajaa ja yksi skootterikouluttaja. Kouluttajat ylläpitävät omaa ajotaitoaan korkealla tasolla ja kouluttajan tulee pystyä selviytymään mm. ajotehtävistä eri ajoalustoilla vähintään yhtä hyvin kuin koulutettavat selviytyvät. Moni kouluttaja toimii myös omassa virkatehtävässään moottoripyöräpoliisina ja päivittää osaamistaan näin ollen myös omissa työtehtävissään. Kouluttajien tulee huolehtia myös omasta psyykkisestä - ja fyysisestä kunnostaan erityisen huolellisesti.

Koulutuskalusto on kehittynyt

Poliisin moottoripyöräkoulutuksen alkuajoilla koulutuskalustona oli virka-ajosta poistettua ajokalustoa. Räyskälän koulutuskalustosta ai-noastaan 6 pyörää on ns. vanhoja pillipyöriä ja muu nykyinen kou-lutuskalusto on Räyskälään uutena ostettua. Käytössä on motocros-spyöriä ja 500 cm/3 Hondia, joita käytetään mm. taitoajossa, jossa opetellaan ajamaan moottoripyörällä hitaasti. Kyseiset 500 cm/3 moottoripyörät ovat ajokkeina myös maastossa ja hiekalla tapahtu-vissa ajoharjoituksissa. Asfalttiajoharjoituksissa ajokkeina ovat 800 cm/3 moottoripyörät, joiden huippunopeus riittää hyvin mm. 150 km/h nopeudesta tehtyihin jarrutusharjoituksiin, väistöharjoituksiin ja muihin asfaltilla tapahtuviin ajoharjoituksiin. Uutena asiana ajo-kaluston osalla on se, että Räyskälään on saatu uuden hankintasopi-muksen mukaiset normaalilla pillipyörän varustuksella olevat Kawa-saki-merkkiset moottoripyörät, joilla opiskelijat pääsevät ajamaan kurssin aikana. Näin voidaan jo opintojen aikana harjoitella työikäy-tössä olevan poliisimoottoripyörän hallinta- ja valvontalaitteiden käyttöä ja totutella pyörän ajo-ominaisuuksiin ajoharjoitteluradalla.

**"Uusi pyörä on hyvin hallittava,
kevyt ja matala."**

Uusien moottoripyöräpoliisien uudet ajokit ovat Kawasakeja

Kimmo Järvinen kertoo, että Hanselin kilpailutuksen perusteella seu-raavien 2 + 2 vuotta poliisin virkamoottoripyörätoimituksen poliisille voitti Sumeko, joten uudet poliisille tulevat virkapyörät ovat Kawasakeja. Järvisen mukaan poliisille tulee normaaliksi pillipyö-räksi Kawasaki malli Z100SX, joka pyöränä on hyvin hallittava, kevyt ja matala moottoripyörä ja sopii myös lyhyemmille kuljettajille. Pil-lipyörä kalustoksi saadaan myös Kawasaki ZZR1400 pyöriä. Poliisin käyttöön saadaan myös Kawasaki Versus 1000 Offroad moottoripyö-riä, joilla voidaan tarvittaessa ajaa myös maasto-olosuhteissa. Myös uudet ns. siviilipyörät ovat tehtävään soveltuvia ja riittävän nopeita Kawasaki-merkkisiä moottoripyöriä. Vuodelle 2018 uusitaan Jär-visen mukaan 20 virkamoottoripyörää jolloin vanhoilla poistoon me-nevillä moottoripyörillä on ajettu keskimäärin 100 000 - 140 000 km. Käytöstä poistetut poliisimoottoripyörät myydään Materiaalikeskuk-sen järjestämässä huutokaupassa ensi keväänä. Kyseisessä huuto-kaupassa myydään myös Räyskälästä poistoon menneet motocross moottoripyörät. Kimmo Järvisen mukaan kaikki käytöstä poistuneet poliisimoottori-pyörät myydään huutokaupassa ja pyörien ostajat käyvät usein vuosittaisten Moottoripyörämessujen aikana kertomas-sa poliisin osastolla ylpeänä siitä, että heillä on käytössään ehostet-tu vanha poliisimoottoripyörä. Vanhoissa poliisimoottoripyörissä on siis jotain glamouria.

Uuden poliisin virkamoottoripyörän varustus on kattava, sillä pyöräs-tä löytyy hälytyslaitteet, poliisiradio, tutka, keskinopeusmittauslait-teisto, navigaattori, videolaitteisto ja kannettava tietokone + tulostin. Kimmo Järvisen varustelu perustuu ns. yhden kosketuksen periaat-teeseen, jolloin moottoripyöräpoliisi voi toimia yksin lähes kaikis-sa virkatehtävissä. Näin ei suinkaan ole edes kaikkialla Euroopassa, missä poliisimoottoripyörät ovat valtiosta riippuen valvontavälineis-tön osalta kevyemmin varusteltuja. Järvisen mukaan poliisilla on käytössä yksi Proto moottoripyörä, jonka varusteisiin kuuluu edellä

mainitun perusvarustuksen lisäksi mm. POKE-näyttö ja rekisterikil-venlukulaitteet. Kyseisen moottoripyörän käyttäjien käyttökokemuksia kerätään ja sen jälkeen pohditaan sitä, mitä kaikkia valvontavälinei-tä ja ICT-laitteita poliisin virkamoottoripyörään on järkevää asentaa, ettei se pääse vaikuttamaan pyörän hallintaan ja ajettavuuteen hai-tallisesti.

Kimmo Järvinen kertoo, että moottoripyöräpoliiseille tapahtuvat on-nettomuudet tilastoidaan ja analysoidaan erittäin tarkasti ja käytet-tävissä olevan tiedon mukaan poliisimoottoripyörille tapahtuu eri-täin vähän vakavia vahinkoja ja näyttää myös siltä, että lisääntyvä valvontateknikka poliisimoottoripyörissä ei nosta onnettomuusris-kiä. Lainsäädäntö määrittelee myös vahvasti sen, miten paljon kul-jettajan huomiota vaativia valvonta ym. laitteita voidaan virkapyö-rään asentaa.

Uudet ajovarusteet ovat työturvallisuutta

Kimmo Järvisen mukaan poliisi käyttää tällä hetkellä HANX:n valmis-tamia coretex ajoasuja. HANX:n valmistamien coretex - ajoasujen li-säksi käytetään Dainese nahkaista ajoasua. Kimmo Järvinen toteaa poliisin ajoasujen olevan erittäin hyvin virkakäyttöön soveltuvia, mut-ta ehdottomasti mm. ajoasuun integroidun airbagin tarve on todel-linen. Poliisi käyttää myös kaksiosaista sadeasua, koska se on helppo pukea päälle ja ottaa pois päältä ja sadeasu ei vie paljon säilytysti-laa virkapyörästä. Myös moottoripyörä-poliisien suojakypärät kilpai-lutetaan määräajoin. Poliisi seuraa aktiivisesti myös kypärien kehiti-tymistä ja erittäin tärkeää on se, että kypärä suojaa hyvin, mutta se ei saa painaa paljon, koska kypärän paino rasittaa merkittävästi kul-jettajan niska. Järvisen mukaan poliisi seuraa tarkasti myös CE-hy-väksytyjen ajoasujen tuloa markkinoille ja erityisesti viranomaisien käyttöön.

Lämmittelykurssi aloittaa kaikkien moottoripyöräpoliisien ajokau-den vuosittain

Kimmo Järvinen kertoo, että jokaisen moottoripyöräpoliisin tulee osallistua jokaisena keväänä jo vuosikymmeniä poliisin moottori-pyöräkoulutukseen kuuluneelle lämmittelykurssille Räyskälässä. Po-liisin ajolupamenettelymääräys velvoittaa osallistumaan lämmitte-lykurssille ja kurssin hyväksytyn suorittamisen jälkeen saa oikeuden moottoripyörän käyttämiseen työtehtävissä. Ensimmäiset lämmit-telykurssit järjestetään vuosittain huhtikuun alussa ja nopeimmat moottoripyöräpoliisit ovat baanalla jo huhtikuun puolessa välissä ai-nakin Etelä-Suomen tiestöllä.

Poliisin moottoripyöräkoulutuksen haasteet tulevana vuosina?

Poliisin moottoripyöräkoulutuksesta vastaava Kimmo Järvinen ei näe poliisin moottoripyöräkoulutuksen osalla mitään suuria haasteita, sillä koulutus elää ajan hermolla. Koulutus on nyt vakiintunut Räys-kälään, jossa on erittäin hyvät olosuhteet koulutukselle ja koulutuk-sen kehittämiseksi. Järvisen mukaan isossa kuvassa kuitenkin määrä-rahakysymykset ovat aina esillä, sillä poliisin yleinen rahoituskehys vaikuttaa myös koulutuksen rahoitukseen. Tulevaisuuden haasteena Järvinen näkee kuitenkin sen, että arvokkaan ja hyvän koulutuksen jälkeen moottoripyöräpoliisien tulisi jatkaa tehtävissään mahdolli-simman pitkään, jotta koulutuksesta saataisiin riittävä hyöty poliisi-hallinnolle. Tavoite tulisi Järvisen mukaan olla hieman nykyistä moot-toripyöräpoliisin keskimääräistä palvelusikää (10 vuotta) korkeampi. ■



2.nd Nordic Möte in Sweden Rättvik



• Pyörät odottavat laskeutuvaa iltaa Rättvikissä.

Liekö Rooman EC:n etäisyys tai muutoin mm. eläkeläisjäsenten kiireet vieneet ajankohdaltaan syyskuun vaihteen historian toisen Nordic meetingin osallistujien määrän lähes nolliin? Onneksi kuitenkin Itäisestä Suomesta saatiin osallistujia kaksi tilaisuuteen: **Pale** ja **Waltso**. Hondineen osallistuivat tapahtumaan kiertämällä Haaparannan kautta Taalainmaalle.

Ruotsalaiset Blue Knights -veljet olivat varanneet Rättvikin lomakylästä pikkumökkejä, joissa oli kaikki tärkeimmät mukavuudet. Itse tilaisuus oli ruotsalaistenkin mittapuun mukaisesti ”pikkumiitting”. Paikalla kahden suomalaisen lisäksi yksi Norja 4-chaptrin jäsen.

Perjantaina paikalle päästyämme todettiin, ettei BK-veljeys ole hävinnyt mihinkään – päästiin majoittumaan veljien kämppiin, kun omista ilmoittautumisissa oli ollut jotain häveriikkiä. Lauantaina aamulla saimme sitten oman ”daatsan” käyttöön. Lauantaina päästiin heti yhteiseen ajoon lähtiessä lähes toteamaan liikenneonnettomuutta, onneksi kuitenkin ruotsalaisveli oli hereillä, eikä vahinkoa tapahtunut.

Pikkuteitä seikkailtiin kolmetoista pyörän voimin Moraan. Morassa pääsimme tutustumaan Taalainmaan tunnuksen – Taalainmaan hevosen – tekopaikkaan ja Mora-puukkojen tehtaan myymälään. Mikäs sen parempi kuin ostaa Mora – Morasta! Näin kävi aika monelle osallistujalle.

Ajoimme pienien kylien halki ja hieman isompaakin tietä ruokailupaikkaan. Ruokailu oli järjestetty paikallisen konstun kylällä olevaan

ruokapaikkaan, ja täytyy sanoa, ettei mennyt hukkaan. Ruokailtuamme ajoimme koko porukalla syyslauantaita viettävän kylän System- joo loput arvaattekin...

Hienojen maisemateiden jälkeen palasimme majoitukseen ja aloitimme siistiytyksen jälkeen grilli-illan.

Ilta laskeutui Rättvikin mäellekin ja mukavien keskusteluiden jälkeen oli kiva painaa pää tyynyyn- tulevaa kotimatkaa odotellen. Meetingistä saimme heti kotiin palattuamme presidenttillemme tarkoitettua postia ja häneltä saadun palautteen mukaan ”oli huippua, että olimme paikalla!” Tätä se yhteistyö on!

Ensimmäinen Nordic Möte oli Ahvenanmaalla ja nyt tämä toinen Ruotsin Taalainmaalla – kolmas on kaikesta jossain Etelä Ruotsissa saamamme arvion mukaan – tuumasimme vain ruotsalaisveljille, että Teidän maanne on niin pieni ettemmekö sinne löydä, ollaanhan sitä osallistuttu jo peräti kahteen tapahtumaan.

Kotimatkaa ei kuitenkaan ajettu Tornion kautta, vaan logistisista syistä oikaistiin Tallink Siljalla Tukholmasta Turkuun. Matkalla Turusta kotiin tavattiin Jyväskylän satamassa BK motoristiveli, jonka kanssa saimme nauttia hyvät kohveet vireystilan kohentamiseksi. Itselläni reisussa kertyi 2436 kilometriä ja koko matkalla vain 17 pisaraa vettä laskeutui Wingin tuulilasiin (ennätin onneksi laskemaan).

Terveisin Mika ”Waltso” Wallius

p.0400-710096 tai mika.wallius@pp1.inet.fi ■



• BK FIN1 Waltsu ja BK Sweden1 Lennart (Gammal gubbe) Moran pihalla.



• Pikku miitingin pikku osallistujia.



• Waltsu ja Skulebergetin kukkula E4:n varrella.



• Nordic Möten virallinen kuntojuoma.



• Täällä tehdään Taalainmaan hevokset.



• Suoraa tietä se on E4 Ruotsissakin.

BLUE KNIGHTS FINLAND I VUOSIKOKOUS JA PIKKUJOULUT 17.11.2018 HARTOLASSA

Syyskokous pidettiin jo tutuksi ja hyväksi todetussa Linnahotellissa Hartolan kuningaskunnassa. Jäseniä oli paikalla 17 henkilöä ja valtakirjoja 32 kpl, hieno juttu, mutta lisääkin porukkaa olisi paikalle mahtunut.

Kokous aloitettiin hiljaisella hetkellä kunnioittaen virantoimituksessa menehtyneiden BK jäsenten muistoa. Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin **Philip Ahonius** ja sihteeriksi **Katja Lehtovuori**. Jäsenmaksu vuodelle 2019 päätettiin pitää ennallaan eli 40 euroa ja liittymismaksu 5 euroa.

Ensi vuonna ei makseta erikseen luottamushenkilöille palkkioita, normaali kulut tietenkin korvataan kuitteja ja perusteluja vastaan kuten tähänkin asti on ollut tapana. Tämän jälkeen vahvistettiin ensi vuoden toimintasuunnitelma sekä tulo- ja menoarvio. Kerhon toiminnantarkastajaksi valittiin **Jouko Jaatinen** ja varalle **Mikko Salo**.

Kerhon hallitus vuodelle 2019

Puheenjohtaja/presidentti
Varapuheenjohtaja/vice-president
Sihteeri
Rahastonhoitaja
Director I
Director II
Director III

Philip Ahonius
Georg Londen
Katja Lehtovuori
Janne Niiniharju
Ari Pihkala
Niko Maronen
Jari Jäske

Webmaster
Päätoimittaja

Pekka Viuhkola
Kaarina Honkalammi

Ankkureiksi valittiin

Itä-Suomi
Etelä-Suomi
Länsi-Suomi
Pohjois-Suomi
Lounais-Suomi
Kaakkois-Suomi
Keski-Suomi

Mika Wallius
Tero Haikara
Katja Lehtovuori
Heikki Klemetti
Mikko Salo
Niko Maronen
Jaakko Ritola

Webmasterilla sekä päätoimittajalla ja ankkureilla on oikeus osallistua hallituksen kokouksiin ilman ääni-oikeutta.



Kokouksen jälkeen päästiin saunaan ja valmistautumaan illan pikkujouluihin. Kokouksen pöytäkirja on luettavissa kerhon nettisivuilta.

Pikkujoulut vietettiin Linnahotellin viihtyisässä ravintolassa ja juhliloita oli paikalla kolmisenkymmentä iloista tonttua.

Ruoka ja juoma oli hyvää ja sitä oli riittävästi. Ruokailun yhteydessä luovutettiin kerhon pöytästandardi 50 vuotta täyttäneelle Juha Savolaiselle. Onnea juhalle ja tervetuloa miehen ikään.

Illan mittaan meitä viihdytti Jari Jäske, joka järjesti mahtavan tietokilpailun palkintoineen.

Jotta liikunta ei unohtuisi niin Jari järjesti vielä "flossaus" pikakurssin, joka aiheutti hien lisäksi makeat naurut, kiitos siitä.

Ilta kului kuten aina, kun on hauskaa liian nopeasti ja siirryttiin yöpuulle.

Aamulla hyvän aamupalan jälkeen oli aika hyvästellä ja ajella kotia kohti. Kiitos vielä kerran varsinkin Katjalle hienosta järjestelystä.

Joulua odotellessa

Philip "Ville" Ahonius ■



Hyvää Joulua
ja Turvallista
Uutta Vuotta 2019



Blue Knights Finland I

15-vuotis Juhlatapahtuma Kajaani 10 -12.8.2018



• Lauantain ajelu Sotkamon Vuokattiin ja Haapalan tilalle.

Joutenlammen leirikeskus tarjosi hienot puitteet juhlatapahtuman ennätysyleisölle

Blue Knightsien 15:sta päätapahtuma järjestettiin Kajaanissa Joutenlammen leirikeskuksessa 10.-12.8.2018. Tapahtumaan osallistui lähes viisikymmentä jäsentä perheineen. Lisäksi joukossa oli muutama tuleva jäsen ja jäsenhakemuskavakkeita päästiin täyttämään tapahtuman jälkeen.

Kuten kuluneeseen kesään kuului, oli keli koko tapahtuman ajan aurinkoinen ja lämmin. Perjantaina **Heikki** sai avukseen **Veikon** ja he pääsivät testaamaan kerhon uusia teltoja ja niiden pystyttämistä. Teltat olivat loistavat ja helpot pystyttää, vaikka käyttöohjeet jäivät tälläkin kertaa lukematta. Iltapäivän puolella alkoi paikalle saapua viikonlopun vieraita. Majointi tapahtui leirikeskuksen huoneistoissa, jotka todettiin jälleen kerran oikein tilaviksi ja toimiviksi majoitustiloiksi.

Perjantai-iltana nautittiin Joutenlammen kurssikeskuksen emäntien tekemä herkullinen päivällinen ja ilta-ohjelmassa oli perinteiseen tapaan saunomisen ja uimisen lisäksi rentoa yhdessäoloa ja kuulumisten vaihtoa.



Tapahtuma sai hyvän näytävyyden YLE:n Kajaanin toimituksen tekemän ohjelman ansiosta

Lauantaiaamuna YLE:n toimittaja tuli tekemään suoran radiojutun Kainuun radioon. Haastateltavina olivat tapahtuman paikallisena järjestäjänä toiminut **Heikki Klemetti** ja tietysti presidenttimme **Vesa Kaartti**. Toimittaja oli erittäin innostunut tehtävästään ja oli suorastaan liekeissä kun pääsi haastattelemaan poliiseja. Kerhon toiminta ja mm. hyväntekeväisyys jota teemme, meinasi jäädä tämän poliisi-innostuksen takia kokonaan huomiotta.

Haastattelun jälkeen oli vuorossa perinteinen ajolenkki, jolle osallistui reilut 30 pyörää. Mukana lenkillä oli myös uusia tulevia jäseniä haistelemassa kerhon ilmapiiriä. Ajolenkki suuntautui Joutenlammelta Jormuan kautta Sotkamon Vuokattiin, jossa nautittiin pullakahvit vasta avautuneella Haapalan tilalla. Tilalla toimii Haapalan tilan pienpanimo. Pettymys olikin suuri, kun pienpanimon tuotteita ei pystynyt vielä ostamaan ulos, koska niitä ei ollut ehditty tehdä tarpeeksi. Onneksi ajolenkin aikana **Tiina** ja **Jaana** kävivät reippaiden perheenäitien tapaan ostoksilla ja saivat täytettyä perjantai-iltana tyhjentyneet jääkaapit erilaisilla janojuomilla... Haapalan tilalta ajettiin Vuokatinvaaran päälle. Sieltä sai ihastella Vuokatin upeita maisemia ja taisipa siellä joku muutaman kuvankin räppästä. Vuokatinvaaralta ajelimme takaisin Joutenlammelle muutamien mutkateiden kautta.

BK 1 ja 2 hallitukset tapasivat ja iltajuhla kokosi joukot juhlimaan

Ajolenkin jälkeen hallitus piti kokouksen, jossa oli mukana myös Finland II:n jäseniä. Kokouksessa sovittiin yhteisistä "pelisäännöistä" kerhojen kesken mm. jäsenlehden toimituksesta ja tapahtumien järjestämisistä. Muu porukka otti tällä välin rennosti ja nautti kauniista kesäpäivästä. Pihalla kävi myös vierailemassa ihan niitä perinteisiä hevosvoimiakin, kun Heikki kävi treenaamassa hevosia ja esitteli ne samalla kiinnostuneille.

Herkullisen iltaruoan jälkeen oli jälleen vuorossa saunomista ja uintia. Lapset olivat toki uineet myös päivällä ja kävivät uimassa sekä naisten, että miesten saunavuoron aikana. Vanhempien onneksi lapsille löytyi useampia valvojia ja uimavahteja. Kiitos heille!

Iltajuhlassa pressamme Vesku piti hienon puheen, jossa hän kertoi Blue Knights Finland I:n perustamisesta ja sen vaiheista aina tähän päivään asti. Puheesta välittyi todella hienosti se tunne ja intohimo, jolla Vesku on kerhoa johtanut ja jolla hän on meidän Suomen ker-



• Haapalan tilalla.



• Vuokatin koululla.



• Haapalan tilalla.

homme perustanut. On erittäin upeaa että meillä on tuollainen täydellä sydämellään mukana oleva presidentti. Unohtaa ei sovi myöskään First Lady Jaanaa. Kiitos Vesku ja Jaana ihan kaikesta. Olette huippuja!!

Kerhon hyväntekeväisyyskohteeksi oli tänä kesänä valittu Lastenkoti Salmila, joka sijaitsi muutaman kilometrin päässä Joutenlammelta. Hyväntekeväisyssheikkiä olivat vastaanottamassa lastenkodilta kaksi työntekijää, jotka toivottivat kerhon jäsenet tervetulleeksi vierailulle. Työntekijät olivat erittäin iloisia lahjoituksesta ja lupasivat, että lahjoitussumman käyttökohde valitaan yhdessä lasten kanssa.

Blue Knights Finland II:n presidentti **Erkki Kerola** piti myös puheen ja koko Finland II:n jäsenistö toivotettiin erittäin tervetulleeksi kaikkeen toimintaan ja tapahtumiin. Tuttuja tyyppejähän he ovat jo kaikki. ☺

Iltajuhlassa palkittiin myös koko juhlaväki. Lapset, vierailevien moottoripyöräkerhojen jäsenet, Kainuun prikaatin vartioston porukka ja oikeastaan ihan kaikki läsnäolijat. Lapset saivat vihdoinkin koko viikonlopun odottamisen jälkeen ne karkkipussinsa. Voi niitä onnellisia ilmeitä! Virallisten osuuksien jälkeen ilta jatkui rennolla meiningillä Waltsun järjestämän bändin tahdittamissa tunnelmissa. Ilta palana tarjottiin varsin perinteikkäästi makkaraa ja hodareita, joita Heikki ex-kokkina onnistui juhlaväelle taikomaan. Kyllä maistui hyvältä kuuma eväs ja kylmä juoma.

Kotiin hyvissä voimissa sunnuntaina

Sunnuntaiaamuna oli sitten kotiinlähdön aika. Oli jälleen kerran mahdavaa huomata se yhteishenki jopa paikan siivoamisen osalta. Kaikki kantoivat kortensa kekoon ja paikka jäi erittäin siistiin kuntoon. Uudet teltat saatiin pakattua samaan kokoon kuin mitä ne olivat ennen pystytystä ja odottavat nyt uusia juhlia Klemettien varastossa.

Hyvästien ja halausten jälkeen porukka lähti kotimatalle, osa pienemmissä ryhmissä ajaen ja osa itseksensä. Edellinen ilta oli vielä sen verran hyvin muistissa, että ne joilla ei ollut kiire kotiin, päättivät käyttää heti Lastenkoti Salmilan kyläilytarjouksen hyväkseen ja suuntasivat pakkailujen jälkeen Salmilaan. Nuoret ja ohjaajat olivat selvästi mielissään vierailusta ja tuliaisista, joita toimme mukamme (sipsejä, karkkia ja limsaa). Vielä nuoret eivät olleet keksineet käyttökohdetta lahjoitukselle, mutta kovasti he heittelivät ideoita mahdollisista käyttökohteista. Vierailun jälkeen viimeisetkin ritarit lähtivät hymy huulilla kotimatalle.

Järjestävä taho kiittää kaikkia osallistujia ja toteaa, että oli taas huikean kivat kekkerit! On tämä kyllä upea kerho. Innolla jäämme odottamaan ensi kesän Finland II:n järjestämiä kekkereitä.

Ride with pride,
Heikki, Tiina, Kimmo ja Jere ■



Itä-Suomen poliisilaitoksen päällikkö piipahti Laventelilullassa



• Itä-Suomen poliisipäällikkö Taisto Huokko Laventelilullassa.

1980-luvulla suosittu Tohtori Sykerö piirretyn lastenohjelman Untamo-kamelin pilvilinnan mukaan nimetty Laventelilulla on palvelut kansainvälisen Lainvalvojien moottoripyöräkerho Blue Knights Finland I Itä-Suomen alueen ”kerhotilana” lokakuusta 2017 alkaen. Laventelilulla on BK FINI Itä-Suomen ankkurimiehenä jo vuosia toimineen **Mika ”Waltsu” Walliuksen** yksityinen hanke, jossa hänen moninainen keräilyharrastuksensa on myös vahvasti esillä omistamiensa moottoripyörien lisäksi. Entisestä kahdentoista lehmän navetasta – tosin Walliuksen aikana navetassa oli vain enimmillään kymmenen lammasta, muokatun tilan yksi keskeisin teema on Blue Knights – moottoripyöräjärjestön toiminta. Teema esittyy seinillä olevin lipuin, valokuvin, viirein ja erilaisin merkein ja koriste-esinein. Toki Laventelilullassa on myös baaritiski ja vitriinit sekä muuta asiaan kuuluvaa baarirekvisiittaa. Laventelilullan ulko-ovea koristaa lahjaksi saatu kyltti ”Motoristi on aina tervetullut.”

Koska Blue Knights -toiminta on kansainvälistä oli myös Laventelilullan avajaisissa kansainvälistä väriä. Avajaisseremonian suoritti **Sylvie Leutenetz**, Belgian Blueknights 6 -kerhosta katkaisten sinisen nauhan avauksen merkiksi. Laventelilullan ensimmäisenä kesänä tiloissa on vieraillut motoristeja Virossa, Saksasta ja Ruotsista ja tietenkin Suomesta.



• Ovea koristaa tervetulotoivotus.

Itä-Suomen poliisilaitoksen päällikkö **Taisto Huokko** sai kutsun tulla piipahtamaan Laventelilullaan. Myös moottoripyöräilyä harrastanut Huokko totesi tilojen olevan sellaiset, että olisi mukava tulla tutustumaan esillä olevaan rekvisiittaan joskus tarkemmin. Juankosken poliisiasemalla käynnin yhteydessä Laventelilullassa piipahtanut Huokko ilmaisi myös tukensa Blue Knights -toimintaan. Huokko piti Laventelilullaa mielenkiintoisena.

Mika ”Waltsu” Wallius
BK FIN1 , Anchoreman East ■

Yöttömän Yön Ralli 2018

Teksti: Jaakko Ritola, Director II

Yöttömän Yön Soraralli järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 2017 juhannuksen jälkeisellä viikolla. Tuolloin virisi kehittämisajatus, että seuraavan rallin tukikoh- ta pysyisi samana koko rallien ajan ja päivittäiset reitit vaihtelisivat perhos- tai apilanlehtimallilla eri suuntiin. Ja näin me teimmekin kesällä 2018, ja jälleen juhan- nuksen jälkeisellä viikolla. Rallin keskuspaikkana toimi Kuusamon Ruka ja ajoreitit ulottuivat Koillismaan lisäksi Kainuuseen ja Etelä-La- pin alueille.

Kokoonnuimme maanantaina iltapäivällä suunnitelman mukai- sesti Kuusamon torille. Torilla sää suosi ja saattoipa liivini herättää myös paikallisissa ihmisissä kiinnostusta. Juttelimme tulevista ret- kistämme myös torijäätelölle tulleen paikallisen poliisipartion kans- sa. Kuusamosta suuntasimme kootusti Rukalle ja siellä lisäkki Villa- gen Alinan tuvalle. Huoltoautoa ajoi **Ulla** kartturinaan **Saaka** tuoden mukanaan meidän viikon elintarvikkeet. Alinan tupa on hieno viiden



• Petteri Jasu ja Janne Leinonen reittivaihtoehtojen kimpussa

makuuhuoneen uudelleen rakennettu hirsitalo järven rannalla. Lisäk- ki Village tarjosi meille vielä yllätyksen, sillä talon vuokraan kuului jo- kailtainen kertalämmitteinen rantasauna. Se oli loistava!

Mukana seikkailuissa oli tälläkin kertaa **Petteri Jasu** ja **Janne Leino- nen** allekirjoittaneen lisäksi. Vähiin käy väki ennen kuin se loppuu, mutta uskomme vahvasti tämän olevan väliaikaista ja tilanteen para- nevan ensi kesän myötä. Maanantai-illan kuluessa syötiin, saunottiin antaumuksella sekä tutustuttiin etukäteen suunniteltuihin kolmeen



• Soraralli Livojärvellä

ajoreittiin. Kuten kutsussa oli, niin edellisenä iltana ajajat aina päät- tävät saunan lauteilla seuraavan päivän reittivalinnan.

Tiistain osalta valintamme oli yksimielisesti Legi Länsi eli luonnon- nähtävyyksistään rikas Etelä-Lappi. Starttasimme heti aamupalan jäl- keen ja viimekesäiseen tapaan etuajassa. Suuntasimme aluksi Sal- misen ja Naatikkavaaran metsäautotien kautta Vasaraperään. Sieltä jouduimme ajamaan asfalttietä Lohirantaan, missä poikkesimme kylätien varressa sijaitsevaan Posion museoon. Museo oli ikävä kyllä kiinni, joten jatkoimme hetimiten metsäautoteitä seurailleen kuu- luisille Livojärven hiekoille. Siellä pidimme ensimmäisen tauon nau- tiskellen rantakahvilan antimista ja jutustellen paikanpitäjän kans- sa. Livon hiekoilta suuntasimme Anetjärven ja Mäntyjärven kautta Korouoman eteläpuoleisille metsäautoteille. Korouomaa ei tieten- kään ohitettu pysähtymättä, vaan poikkesimme rotkolaakson reu- nalle ihastelemaan jylhiä maisemia, eikä kahvitteluakaan unohdettu. Väliin täytyy todeta, että lanatut metsäautotiet kuohusepeleineen alkoivat vähitellen ottaa voimille. Korouoman jälkeen poikkesimme Auttikönkäällä ennen kuin ajoimme Kemijoen etelärantaa pitkitietä pitkin Vanttauskoskelle tankille ja lounaalle. Autista ei vain lounas- ta saanut.

Vanttauskoskelta ajelimme takaisin Auttiin Kemijoen pohjoisrantaa. Ihastelimme hetken kaunista Autin kylää, minkä jälkeen yritimme päästä joen pohjoisrantaa pitkin Pirttikosken voimalaitokselle ja siel- lä Kemijoen etelä-/itärannalle. Siellä olevaa metsäautotietä ajoim-



• Kemijärven Luusuan rantamaisemaa



• Korouomalla



• Räisälän lossilla

me Juujärven ohitse aina Kemijärven rannalle Luusuaan. Hieno ja vauhdikas reitti. Luusuasta suuntasimme suoraan kairan poikki kohti koillista ja Räisälän lossille. Metsäautotiet vievät kyllä perille, mutta suunnistamisen kanssa saa täälläkin olla tarkkana. Räisälän kylä ja Suomutunturin alue ovat kaunista seutua losseineen ja tuntureineen. Yritimme myös ajaa Suomun päälle katselemaan maisemia, mutta rinteessä oli tietyöt käynnissä. Niinpä palasimme Räisälään ja kiersimme tunturin etelän kautta vievää sorareittiä tavoitteena Maaninkavaara. Tuolle välille sattui tietenkin sopiva luonnonkaunis paikka paistella makkarat ja keittää päivän toiset pannukahvit. Päivä oli pitkä ja ilta alkoi painaa päälle, joten ajelimme Maaninkavaarasta suhteellisen suoraan Alinan tuvalle saunomaan. Ensimmäisen päivän saldo oli 460 km ja ajoaikaakin kului lähes kahdeksan tuntia. Ehkä liian pitkä.

Keskiviikkona oli vuorossa Legi Kaakko, eli suuntaisimme Etelä-Kuusamoon, Suomussalmen pohjoisosaan sekä Taivalkoskelle. Jos edellinen päivä oli enemmän maisemapainotteinen, niin tällä legillä maisemien päälle oli tarjolla paikallista sota- ja rajahistoriaa. Ensimmäisen



• Nuotiomakkaraa ja nokipannukahvia ajon lomassa

mäinen kohteemme oli osin entisöity Salpalinja Vanttajankannaksella. Harva taitaa muuten tietää, että jatkosodan jälkeen Neuvostoliitto miehitti Suomussalmen, Kuusamon ja Ivalon kirkonkylät. Tänä aikana he räjäyttivät mm. Kuusamon alueelta kaikki Salpalinjan betonibunkkerit ja tykkikorsut. Lahtelan alueella sijaitsi myös saksalaisten rakennuttaman kenttäradan rehuasema. Itsenäisen Suomen 100 v -juhlavuoden kunniaksi Kuusamon kaupunki on entisöinyt alueen kenttälainnoitteita.

Vanttajasta käännyimme kohti Hiltusta. Huima nopea savisoratie järvikannaksineen vilahdelti ohitsemme ja pian saavuimmekin livaaran ja Penikkavaaran lähistölle. Tässä oli pakko pitää pieni kuvaustauko, sen verran maisemat hivelivät silmiämme. Penikkajärven jälkeen reititimme yhtyi Euroopan laajuiseen TET-reitistöön aina Hossaan saakka. Tällä välillä komeaa ikihongikkoa Näränkävaaran pohjoispuolella Kaarronharjun lähistöllä. Välille sattuu myös ns. Hyöteikön metsäautotie, mikä on nautittava kokemus sekini. Hyöteikön jälkeen meillä oli tilaisuus tavata muitakin tuttuja motoristeja, tosin hieman erikoisemmissa puuhissa. Kurvisen korvessa nimittäin kaksi entistä MC Leijonen presidenttiä oli istuttamassa metsää. Onnistuimme tavoittamaan sieltä **Juha Polojärven** Tikkakoskelta. Poikkesimme matkallamme Hossaan myös vanhalla Kurvisen tilapäisellä rajanylityspaikalla (lähellä), mikä on historiaa jo sekini.

Hossassa söimme lounaan uuden kansallispuiston luontokeskuksessa, ja sen jälkeen suuntasimme taas kuohusepeliä kohden Julmaa Ölkky -nimistä rotkojärveä. Jäätelöiden ja valokuvausten jälkeen käännsimme taas pyörän keulat kohti länttä. Koukkasimme Kylmaluo-



• Penikkavaaran maisemissa

man kautta Taivalkosken Isokumpuun ja siellä saksalaisten jatkosodan aikana vankityövoimalla rakennuttamalle kenttäradalle. Kenttäradan uhrien muistokivi ja radanvarren hautausmaat kertoivat omaa korutonta historiaansa. Ei tätä turhaan myös kuolemanradaksi kutsuta. Isokummusta ajoimme kenttäradan pohjaa aina Kuusamoon saakka. Osa ratapohjasta oli hyvätasoista metsäautotietä ja osin se ei näkynyt edes kunnolla navigaattoreissamme. Eniten haastetta löytyy Käsmän ja Penttilänvaaran alueella. Toinen päivä ja taakse jäi reilut 350 km sorateitä, erämaita ja lähihistoriaamme. Hieno päivä tämänkin!

Janne kiitti seurastamme keskiviikkoiltana, joten torstaina ja kolmantena ajopäivänä suuntasimme Petterin kanssa kahdelleen. Tällä kertaa suuntana oli Kuusamon itärajan ja sen kylät. Parin hikisen pika-aiapaleen jälkeen lähdimme kohti rajaa ns. Koskenkylän tietä. Tämän vauhdikas savisoratie vetää hyvinkin vertoja edellisen päivän Hiltu-



• Valvontatorni siellä jossain



• Närängän pohjoispuolella



• Kenttäradan haasteissa Janne Leinonen.



• Petteri Jasu ja Piikstammi



• Julmalla Ölkylä

sen tielle. Oikeastaan koko Kuusamon itärajan soratiestöä leimaa yksi ilmeisen paikallinen erikoisuus, mikä lisää haastetta ja hauskuutta. Tiet ovat paikoin kumpuilevia kuin vuoristorata, ja aivan samalla tavalla se kummun jälkeen myös tekee jyrkän mutkan oikealle tai vasemmalle ilman minkäänlaista varoitusta. Tällä pätkällä oli myös päivän ensimmäinen todellinen vaaratilannekin, kun mainitun kumpareen ja tiukan ässämutkan jälkeen suurimman osan tiestä peitti ojaa perkaava kaivinkone. Ei ollut tietöistä varoittavaa merkkiä, mutta taito ja tuurikin pelastivat nautiskelijat täpärästä tilanteesta. Toisen vaaratilanteen aiheutti yllättäen tielle rynnännyt poro. Ei osunut, ei pärjännyt, mutta hetki mentiin kylkikyljessä.



• Tien pää jossakin Mademurron pohjoispuolella

Poikkesimme tietenkin Kuusamon kansainvälisellä rajanylityspaikalla ennen kuin suuntasimme jälleen TET-reitistöä Multi-perän kautta kohti pohjoista. Ensimmäisen kerran pysähdyimme Piikstammi nimisessä paikassa. Kyseessä on Muojärven ja Joukamajärven välille 1830 käsipelillä kaivettu puolenkilometrin kanava/joki. Piikstammelta suuntasimme Kärpänkylän, Pukarin ja Riekin kylien kautta Särkiluomalle, missä poikkesimme äitini luona kahvittelemassa. Ennustettu sade alkoi lähestyä, joten matkamme jatkui hetimiten Kuntivaaran itäpuolitse Paljakkaan ja sieltä edelleen Kuusinkijokivartta seuraillen Vuotunkiin, Virkkulaan ja Rukalle. Kolmannen päivän saldoksi jäi

vain 270 km. Näin ollen kolmen päivän saldoksi jäi tällä kertaa hieman vajaat 1100 km. Illalla seuraamme liittyi Ulla ja Saa-ka, joten viimeistä iltaa Alinan tuvalla ei tarvinnut kahdestaan viettää. Perjantaiamuna olikin sitten enää kotiinlähdon ja jää-hyväisten aika.



• lisakki Villagen rantasaunaa testaamassa



• Livojärven rantahiekat

Ensi vuonna Yöttömän Yön Soraralli on tarkoitus ajaa samalla sapluunalla, samoilla seuduilla ja samaan aikaan heti juhan-nuksen jälkeisellä viikolla. Otamme mukaan uusia reittiosuuk-sia, ajamme toki osin edellä kuvattuja hyväksi havaittuja reit-tejä, lainaamme myös jonkunmoisen palan alueella kulkevaa Euroopan laajuista sorareitistöä (TET) ja pidämme ennen kaik-kea yllä kerhomme arvojen mukaista sinistä ritarihenkeä. Tääl-lä sen soralla ajon oppii, jos missä, ja se tulee kaiken muun lisäksi kaupanpäälle. Joten laittakaapas tapahtuma kalenterei-hinne jo nyt!

Kiitokset vielä Petterille, Jannelle sekä tapahtuman mahdollis-taneelle Blue Knight Finland 1:lle. ■

Ritariliikkuja (Knight Mover)

Sitten kun pyörä on talviteloilla taikka joulunpyhät rasittaa, niin voit värkätä kätevä Ritariliikkujan.

Teksti ja kuvat:
Jari Jäske DIII



Tarvikkeet: puinen lankarulla, kuminauha, tulitikku, nappi, kynä ja puukko ym.



Pura lanka rullasta, sitä on muuten ihan pirusti!!



Irrota rullan päistä paperit ja lovea rullan reunat pidon parantamiseksi (älä anna rullaa koiran suuhun 😊)



Tee rullan toiselle puolelle reiän kohdalle ura ettei tikku pääse pyörimään, katkaise siihen sopiva tikku. Pujota kuminauha rullan läpi.

Poista napista keskusta.



Pujota kuminauha napin läpi ja kynä kuminauhalenkkeihin.



Värkki on valmiina kisaan! Pyöritä kynää niin, että kuminauha kiristyy, vapauta värkki maton päälle.

Tulipa ajeltua

KAWASAKI NINJA H2 SX

Moottoripyörä, joka kukaan ei tarvitse, mutta joka olisi niin mukava omistaa! Tämän hetken kovin sarjavalmisteen värkki, mm. Tom Cruise kelpuutti pyörän uusimpaan elokuvaansa! Kurikkalaan sanoos, että on nii kiirus värkki nottei varistakaa eheri sanua ku linnuks.

Pyörän antoi koeajoon Jokiniemi Motors Oy Seinäjoelta, kiitokset luottamuksesta **Pasi Jokiniemelle**, myös lehdessä 1/2018 ajeltu Moto Guzzi Audace Carbon oli samasta paikasta.

Tänä päivänä tunnetun Kawasaki Heavy Industries Ltd. (KHI) toiminta alkoi vuonna 1878 Shozo Kawasaki -nimisen henkilön perustaessa Kawasaki Shipyard -nimisen telakan Tokioon. Menestyksen myötä toiminta laajeni autojen ja lentokoneiden valmistukseen. Toisen maailmansodan jälkeen moottoripyörää pidettiin edullisena liikku-
misvälineenä sodan rampauttaneessa Japanissa, jolloin Kawasaki ryhtyi valmistamaan moottoreita eri moottoripyörätehtaille. 1950-luvun lopulla Kawasaki aloitti omien moottoripyörien valmistuksen, kokoonpanotehdas rakennettiin Akashiin ja teknistä taitoa tuli Meguro -moottoripyörätehtaan oston myötä. Ensimmäinen yhtiön valmistama pyörä oli 125 -kuutioinen kaksitahtinen B7, merkki oli vielä Meihatsu, vasta 1963 B8 -mallin yhtiö lanseerasi omalla nimellään. Kawasakin valmistamat moottoripyörämallit olivat ”ihan kelpollisia” (lue: tylsiä, jota moottoripyörät eivät saa olla) mutta kovin tavanomaisia. Tylsyys karisi 1967 kun yhtiö markkinoi yhdysvaltoihin kaksitahtisen 250 -kuutioisen A1 -pyörän, joka sittemmin tunnettiin nimellä Samurai, sen jälkeen tuli hyvin suorituskykyinen 3-sylinterinen H1, joka taas teki kilpailijoista keskinkertaisuuksia. Sittemmin pyörä-
väki muistaa Z- ja ZX -mallit, jotka jatkoivat menestyksen tietä.

Kawasaki tunnetaan Suomessa lähinnä moottoripyörästään, joku on voinut nähdä merkin myös jossain pienkoneessa, mutta oikeasti nykyinen Kawasaki Heavy Industries on kansainvälinen raskaan teollisuuden ja huipputeknologian yhtiö. Laivanrakennusosasto on maailman huippua, lisäksi yhtiö valmistaa kalustoa maailmankuululle Shinkansenin luotijunaverkollle ja muillekin junaverkoille. Ilmailualalla yhtiö on mukana sekä lentokoneiden runkojen että moottoreiden valmistajana, tällä hetkellä tuotetaan yhtiön suunnittelemaa MBB K117 -helikopteria ja osia uusimpaan Boeing 777 -matkustajakoneeseen. Kawasaki on mukana myös yllänilentokoneen valmistelussa, koneella pyritään lentämään 18 600 - 27 900 metrin korkeudessa 2,5 machin nopeudella! Yhtiön rakennuskoneiden avulla rakennetaan kokonaisia uusia kaupunkeja, Ranskan ja Englannin yhdistävän Eurotunnelin rakentamisessa käytettiin kahta yhtiön valmistamaa tunneliporaa. Kawasaki valmisti maailman suurimmat halkaisijaltaan yli 14 metrin kokoiset tunneliporat, joita käytettiin Tokionlahden moottoritien rakentamisessa. Yhtiö on myös sillanrakentaja, valmisteilla on Akashi Kaikyo -silta, josta tulee maailman pisin riippusilta.



• Jokiniemi Motors Oy:n toimitusjohtaja Pasi Jokiniemi tekee selkoa hallintalaitteista sekä kertoo monipuolisen mittariston ominaisuuksista.

H2 SX- moottoripyörä sisältää tuttuja, että myös ainutlaatuisia innovaatioita

Pyörässä on täysin elektroninen kaasuvipuohjausjärjestelmä, joka osaltaan tehostaa polttoaineen- ja ilmansyöttöä sekä vähentää myös merkittävästi päästöjä (EURO4). KTRC- luistonestojärjestelmästä löytyy kolme vaihtoehtoa niin sporttiseen kuin varovaisempaan ajoon. Tehonvalintajärjestelmä antaa kuljettajalle mahdollisuuden valita tehon sopivaksi ajo-olosuhteille, matala teho tarjoaa 75 % maksimitehosta ja pehmeämmän kaasunvasteen. Hauskana yksityiskohtana moottorinohjausyksikkö seuraa polttoaineensyöttöä ja taloudellisen ajon ECO-merkkivalo ilmaisee, kun ajo on taloudellisinta! Taloudellisen ajon toiminto on myös valittavissa käyttöön napin painalluksella, jolloin syttyy näyttöön merkkivalo ja moottorin ohjausyksikkö säättää sytytyksen ajoituksen sekä polttoaineen suihkutuksen taloudellisempaan tilaan. Myös napin painalluksella kuljettaja voi aktivoida lähtöavustimen, joka auttaa nopeampaan lähtöön startissa (liikennevaloissa). Yhdistelmäluistokytkimessä (FCC Assist & Slipper) on käyttöä keventävä mekanismi ja luistokytkin estämään takapyörän pidon menettämistä vaihdettaessa pienemmälle vaihteelle. KEBC (Kawasaki Engine Brake Control) mahdollistaa kuljettajan valita haluamansa moottorijarrutuksen määrän. Supersport-pyörissä on ns. KIBS-jarrujärjestelmä parantamaan hidastuvuutta jarrutuksessa. Moottorin ohjausyksikkö ja ABS-jarruysikkö saavat tiedon etujarrun jarrupaineesta, kaasun asennosta, moottorin kierrosluvusta ja käytössä olevasta vaihteesta, jolloin ABS-yksikkö tuottaa parhaimman jarrupaineen etujarrulle ja estää takapyörää nousemasta ilmaan, jolloin takapyörän pito paranee. KIPASS (Kawasaki's Intelligent Proximity



• River Mark -merkkiä käytettiin 1870-luvulla Kawasakin telakan omistamien laivojen lipuissa. Nyt merkki on symboloimassa yhtiön halusta jatkaa eteenpäin, korkeammalle, paremmin...

Activation Start System) -järjestelmä tunnistaa kauko-ohjaimen kuljettajan lähestyessä pyörää ja vapauttaa lukituksen sekä käynnistykseen eston. Kauko-ohjaimen on integroitu mekaaninen avain polttoainesäiliön ja sivulaukkujen avaamista varten.

Siinäpä bussikuskille oiva koeajovärkki. Oma Hayabusa piristyy 6000-7000 kierroksen paikkeilla, mutta tämä on hereillä alusta lähtien. Ajoasento on hyvä, pystympi kuin osasin odottaa, mun mitoilla painoa on käsien varassa 10%, persuksilla 70% ja loput sopivasti jaloilla. Ajaminen on helppoa ja kevyttä, mutkat taittuu luontevasti, pyörä on kovin ketterä verrattuna esim. omaan busaan vaikka akseliväli on vain 30 mm lyhyempi. Koeajon perusteella luokittelisin väkisin pyörän matkasportiksi. Jalat sattuu tapeille hyvin, vaihtaja, että jarru ovat erinomaisesti saatavilla. Ohjaustangon hallintalaitteet ovat tutuissa paikoissa ja niihin yltää hyvin. Mittaristo on selkeä ja informatiivinen, siitä näkee yhdellä vilkaisulla tarvittavan. Peilit on hillityn tyylikkää ja ne ovat riittävän leveällä, jolloin niistä myös näkee! Pyörä vastaa kaasuun välittömästi, yrittämättä ajonhallinnan varoitusvalot vilkkuvat jatkuvasti, ilman ajonhallintajärjestelmää pyörä menisi suht nopsaan ympäri! Pyörän olemus räyhäkäs ja moderni. Katteen tuulenohjaus on erittäin onnistunut, pystystä ajoasennosta huolimatta tuuli ei tavoita kuljettajaa. Pyörä on sinkkupyörä, aina-kaan meidän rouvaa ei postimerkin kokoinen korkealla oleva istuin houkuttele, mutta makuja on tietysti monia. Tämän jälkeen kun lähtee jollain mopolla niin tuntuu, että siiton holtti pois ku Huupposen munasta. Tätä värkkiä ei tulla joka kylässä näkemään, siitä pitänee huolen korkeahko hinta. Ostajakandeilla ei oo fyftee eikä isoa A:ta, mutta mä voisin ostaa tällaisen.

Tärkeimmät tekniset tiedot:

Moottori: Nestejäähdytteinen nelitahtinen nelisylinterinen rivi-moottori ahtimella, 998 cm³

Teho: 147,1 kW {200 hv} / 11.000 min

Maksimivääntö: 137,3 Nm {14 kgfm} / 9.500 min

Huippunopeus: n. 300 km/h, 0-100 km/h n. 2,6 s.

Polttoaineenkulutus: 5,7 l/100 km

CO₂-päästöt: 139 g/km

Omamassa: 256 kg

Tankin tilavuus: 19 litraa

Rengaskoko: 120/70ZR17M/C (58W), 190/55ZR17M/C (75W)

Huoltoväli / hinta: 1000km /350€, 12000km /reilut 500€, 24000km /700-800€

Takuu: 2 vuotta

Hinta: 27 899€

• Takajousituksen värikin ovat piilossa vaakatasossa takahaarukan yläpuolella, tällä saadaan tilaa tarkoituksenmukaisemmalle äänenvaimenninjärjestelmälle. Ts. isompi äänenvaimentimen esikammio mahdollistaa pienempikokoisen varsinaisen äänenvaimentimen, joka taas mahdollistaa paremman massan keskittämisen. Maalipinta on Kawasakin alkuperäinen ns. hopeapeili -maalipinta, jossa maalauskerroksissa on puhdas hopeakerros, joka luo erittäin heijastavan, lasimaisen metallisen ulkonäön. Varjossa maali on pohjamaalin värinen, mutta valossa hopeakierteet heijastavat hillitysti ympäristön väriä. Hopeapeilipinta syntyy hopeaionien ja sidosaatteen kemiallisesta reaktiosta. Verrattuna candymaalihin, joissa käytetään pintaan lisättäviä / nousevia alumiinihiutaleita heijastuksen aikaan saamiseksi, hopeakerros muodostaa yhtenäisen "maalimetallipinnan". Vastaavaa maalaustapaa näkee myös prameimmissa autoissa.



• Ohjaustangon hallintalaitteet ovat tutuissa paikoissa saatavilla, mittaristo on selkeä ja informatiivinen.



• Pyörä on räyhäkäs, mieleen tulee mattamusta BMW M5.

Vakuutuksen hinta: 1450 - 2334€ yhtiöstä riippuen (54 v, ajoaika 6 kk, liikenne- ja kasko - 60-80%)

Teksti ja kuvat:
Jari Jäske DIII ■

TULIPAHAN SITTE TÄMÄKIN TESTATTUA, vol 1/2018

Taustaa testaukselle

Suurimmalla osalla meistä alkaa olla moottoripyörissämme jo navigaattori, ja se onkin kiistatta osoittautunut korvaamattomaksi apuvälineeksi. Tuoreimmat navigaattorit toimivat nykyään myös eräänlaisina kommunikatiokeskuksina, eli siihen on yhdistettävissä niin haluttaessa matkapuhelimen yhteystiedot ja sen kautta kulkevat ajon aikana puhellut ja tekstiviestit. Erään pyörämerkin osalta merkiköhtainen navigaattori on integroitavissa myös pyörän telemetriatietoihin, ja kyseinen monitoimilaitte on helposti hallittavissa kahvaan sijoitetulla hallintalaitteella. Kuluneen vuoden aikana on myös joissakin pyörämerkeissä yleistyneet 6 - 8 tuuman TFT-mittarit, jotka toimivat varsinaisen tehtävänsä lisäksi joko sellaisenaan tai matkapuhelimeen asennettavan erillisen applikaation avulla myös navigaattoreina. Mutta entäpä jos tämäkään ei riitä, entäs jos haluaisinkin käyttööni ajon ja reissun aikana tarkempia sähköisiä karttoja tai vielä monikäyttöisempiä kustannustehokkaita ratkaisuja?

Navigointiin liittyvä ongelma tai haaste on mietittyänyt minua jo useamman vuoden. Ratkaisuna oli kuluneeseen kesään saakka Gessuun integroitu merkiköhtainen navigaattori, tankkilaukkuun tarvittaessa sijoitettu paperikartta, povitaskussa oleva kännykkä ja joissakin tapauksissa vielä tankolaukkuun sijoitettu läppäri tai tabletti. Niin tai näin, mutta hankalaa ja hidasta on näiden keskinäinen käyttö ollut, välillä vaarallistakin. Kännykän olisi tietysti saanut kiinnitettäkseen navin rinnalle, mutta sen näyttö on käytännössä liian pieni. Normaalien läppä-

rien ja tablettien käyttö ajon aikana on ollut ihan käytännön syistä johtuen mahdotonta. Tärkeimpinä syinä on niiden koko, kiinnitys sekä sään ja värinän kesto. Kun Gessu meni sitten kesällä vaihtoon, niin haaste konkretisoitui. Edessä oli joko uuden navigaattorin osto tai jonkin muun ratkaisun virittely. Facebook ja sen pari suljettua ryhmää, eli Pohjolan Kurapyöräilijät ja Trans Euro Trail (TET), toivat haasteeseeni yllättäen yhden potentiaalisen ratkaisumallin.

Testattu kokoonpano ja kytkennät

Testattu kokoonpano on yksinkertaisuudessaan kahdeksan tuuman ruggeroitu Samsungin tabletti kiinnitettynä ohjaustankoon lukittavalla ja virransyötöllä varustetulla RAM:n telineellä ja kiinnikkeillä.

Samsung Galaxy Tab Active 2 on veden ja värinän kestävä pölytiivis tehokas 8" TFT-näytöllä varustettu tabletti. IP67 -luokituksen mukaan sille luvataan vesitiiveys metrin syvyyteen 30 minuutin ajan. Laite on täysin pölytiivis ja kestää vähintään samat sääolot kuin normaali moottoripyörän kuljettajakin. Akun vakiokapasiteetti on 4450 mAh ja sen luvataan kestävän internet-käytössä 11 tuntia ja pelkässä äänentoistossa jopa 128 tuntia. Laitteeseen voi hankkia myös erillisen vara-akun. Laitteen suoritin on neliytiminen ja sen nopeus on 1,2 Ghz. Tiedonsiirto 3G/4G sekä normaalit Wi-Fi, Bluetooth. Paikannustekniikka perustuu GPS:ään ja Glonasiin. Tabletissa on myös riittävät kamerat niin eteen kuin taaksekin. Laite on noin sentin paksuinen ja se painaa alle 400 grammaa. Tehoa ja ominaisuuksia siis riittää moneneen tarpeeseen. Valitettavasti laite on vain tilausmyynnissä verkkokaupoissa. Hinta on 490 - 550 euroa.



KTM 1290 SA, Android -puhelimien asennetun KTM MY RIDE -applikaation näkymät.

Telineeksi päädyin hankkimaan RAM:n lukittava telineen, jonka hinta oli 171,95 euroa. Kyseinen teline sisältää lukon lisäksi myös sisäänrakennetun virransyötön, mikä toki edellyttää telineen kytkemistä tupakinsyöttipistorasiaan mukana tulevalla johdolla. Samalla toimittajalla on tarjolla myös RAM:n ilman lukitusta oleva lataava teline 85 euron hintaan. Myös Brodit tarjoaa 512697 -mallimerkinnällä lataavaa telineä sadan euron hintaan. Tabletin voi toki kiinnittää muutoinkin, vaikkapa tarralla tankkilaukun päälle.

RAM:n telineen mukana ei valitettavasti tule tarvittavia kiinnikkeitä ja vartta, mikä oli harmittava yllätys. Tarvittavat lisäkiikkeit ovat: 1) Kiinnike C, U-lenkki x 2, 2) Varsi C, lyhyt 90 mm sekä 3) Kiinnike C, neliö, elektroniikalle. Ne voi tilata samassa yhteydessä telineen kanssa tai ostaa rautakaupoista ja varaosaliikkeistä. Jyväskylän seudulla RAM:n tuotteita on saatavilla ainakin IKH:ssa, Motonetissa



Lukittava RAM teline virransyötöllä ja Samsung Galaxy Tab Active 2, kuvat YepNet Oy.

ja Clas Ohlsonilla. Hintaa näille välttämättömille osille tulee muutama kymppi ja viimeksi mainittu liike oli tällä kertaa edullisin. Huomattavaa on, että Kiinnike C-neliö laiteaan kiinni telineeseen sen mukana tulevilla lukkomuttereilla, mikä edellyttää että sinulla on yhden (1) millin ns. reikätorx -avain. Sen saa esimerkiksi Hong Kongista noin kolmella eurolla ja paketin mukana tulee muutama muunkin kokoinen Torx-kärki.

Laitekokoonpanon kytkennöissä hankalinta oli telineen yhdistäminen kiinnikkeeseen, missä tarvittiin em. Torx-avainta. Muutoin fyysiset kytkennät olivat normaaleja mutteita, yksi siipimutteri varressa sekä latausjohto telineen ja tupakinsytytinpistokkeen välille. Tietoliikenteen osalta vaihtoehtoja on pari, eli hankitaan tablettiin oma liittymä SIM-kortteineen tai liitytään käytettävissä olevaan WiFi-verkkoon. Valitsin jälkimmäisen, eli ajon ja tabletin käytön aikana kännykkäni toimii sille mobiilitukiasemana. Kun teline on kerran asennettu ja tabletti liitetty tukiasemaan, niin seuraavilla kerroilla käyttö on helppoa ja nopeaa.

Käyttö- ja testikokemuksia

Olen ajanut testikokoonpanolla loppukesän ja syksyn aikana reilut 6000 km kaikenlaisessa säässä.

Käytännön hankaluutena on ollut laitteiston sijoittuminen pyöräni tankin päälle, mutta se on ollut oma valintani. Tästä syystä joudun tankatessa löysäämään telineen varren siipimutteria ja siirtämään telineen sivuun täytön ajaksi. Latausjohtoon ja sen jatkuvaan pitämiseen tupakinsytytinpistokkeessa liittyy myös pieni riski akun tyhjentymisestä. Telineen lukitus osoittautui käytännössä turhaksi kulueräksi. Telineen varren siipimutteri mahdollistaa sen, että tabletin lisäksi



saatan menettää myös telineen. Toki varren siipimutteriinkin olisi saatavissa lukko, mutta se tietäisi taas lisäkulunkia. Nuo riskit olen minimoinut irrottamalla sekä tabletin että latausjohdon ja ottamalla ne mukani aina pysäköidessäni pidemmäksi aikaa. Navigaattoriin verrattuna tabletti on huomattavan monipuolinen ja käyttökelpoisempi. Navigointiin käytän tilanteesta ja tarpeistani riippuen joko Waze, Topo GPS tai Google MAPS -applikaatioita. Lisäksi käytän Maanmittauslaitoksen tarjoamaa ilmaista Karttaselainta. Vastaavan tarkkuuksiset aineistot löytyvät myös Norjasta ja Ruotsista. Osa näistä applikaatioista toimii myös offline -tilassa. Merkillä pantavaa on, että tabletti tarjoaa erillisten applikaatioiden lisäksi myös pääsyn selaimen kautta lukemattomiin internetin eri palveluihin. Pidemmällä reissuilla tablettia voi hyödyntää myös muulloin kuin ajettaessa. Sen avulla onnistuu sähköpostit, lehtien luku, sadetutkan seuraaminen jne. Tabletin kosketusnäyttö toimii myös ajohansikkailla, mutta ei niin hyvin kuin normaalin moottoripyöräilyyn suunnitelluissa navigaattoreissa. Tämä on myös kustannustehokkaampi vaihtoehto, kuin hankkia erilliset laitteet navigointiin ja muuhun nettikäyttöön.

Laitekokoonpano on testattu ja se on toiminnut teknisesti hyvin, ja näin ollen se jää toistaiseksi käyttööni.



RAM:n lukittava teline ja Samsung Galaxy Tab Active 2.

Oletteko muuten kokeilleet WhatsApp tai Skype -videopuhelua ajon aikana? En minäkään, enkä suosittele!

Teksti: Jaakko Ritola, Director II ■