

KESÄ
2018



Siniset ritarit
hyvällä asialla



Nuoret liikenne-
onnettomuuksissa

JÄSENIÄ ORGANISAATIOISTA:



POLIISI



PUOLUSTUSVOIMAT



RAJAVARTIOLAITOS



TULLI



RIKOSSEURAAMUS-
LAITOS



SYYYTTÄJÄNVIRASTO



Omilla moottoripyörillä
Alppien yli EC-kokoukseen
keväiseen Roomaan

Henkilökuvaus ja haastattelu

Europarlamentaarikko Petri Sarvamaa

1. Vaikka liikenneturvallisuus onkin EU:ssa parantunut huomattavasti viime vuosikymmeninä ja EU:n tiet ovat jopa maailman turvallisimpia, liikenneonnettomuuksissa menehtyneiden ja vammautuneiden määrä on kuitenkin edelleen liian korkea. Mitkä ovat EU:n keihään kärjet tilanteen korjaamiseksi?

Ajoneuvojen turvallisuusvaatimukset ja älyjärjestelmät. Esimerkiksi e-Call -järjestelmä, joka on EU:ssa säädetty pakolliseksi uusiin ajoneuvoihin. Vakavan onnettomuuden sattuessa järjestelmä ilmoittaa auton sijainnin hätäpalvelulle. On arvioitu, että tämä systeemi voi pelastaa satojen ihmisten hengen vuosittain ja lyhentää pelastuspalveluiden vastausaikaa onnettomuustilanteissa jopa puolella. EU on menneinä vuosina panostanut myös esimerkiksi ajoneuvojen testaamisen kehittämiseen, kilometrimittarien ruuvaamisen torjumiseen ja turvavyöpakkoon. Lisäksi parannetaan tieverkostoa ja panostetaan vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuteen.

2. Raskaanliikenteen määrä erityisesti Itä-Euroopan tiestöllä on hämmäntävän suuri. Millä keinoilla EU aikoo parantaa erityisesti raskaanliikenteen turvallisuutta?

Tässäkin ajoneuvojen turvallisuusvaatimukset on EU:n keinovalikoiman avain. Lisäksi EU on esimerkiksi rajoittanut ammattikuljettajien ajoaikoja nimenomaa turvallisuussyistä. Väsymyksen on arvioitu liittyvän 10–20 prosenttiin liikenneonnettomuuksista. Liikennejärjestelyiden osalta vastuut lankeavat jäsenvaltiolle.

3. EU:n tiestön liikennesääntöjen yhdenmukaistaminen olisi erittäin tarpeellista. Millä keinoilla EU voisi edistää hanketta EU-maiden liikennesääntöjen harmonisoimisesta?

Tämä edellyttää komission aloitetta. EU:lla olisi tähän enemmänkin halukkuutta ja valmiutta, mutta jäsenvaltiot eivät ole niin valmiita. Harmonisointiin suhtaudutaan yleensä oman vallan ja merkityksen vähenemisenä vaikka tosiasiaassa sääntöjä yhtenäistämällä saataisiin enemmän tuloksia aikaan. Toisaalta liikennesääntöjen yhdenmukaistamisella tuskin olisi vaikutusta liikenneturvallisuuteen, jos säännöistä ei lähtökohtaisesti piitata. Euroopassa voitaisiin vuosittain säästää jopa 12 000 ihmisen henki, jos kaikki tienkäyttäjät kiinnittäisivät turvavyönsä, ajaisivat nopeusrajoitusten puitteissa eivätkä olisi alkoholin vaikutuksen

Europarlamentaarikko Petri Sarvamaa

Ikä
57

Koulutus
Valt. kand.

Perhe
Ihana vaimo ja kaksi ihanaa lasta

Harrastukset
Lenkkeily, kulinarismi

Elämän motto
Elämä on tässä ja nyt

alaisena. Näiden luulisi olevan ihan yksinkertaisia perusasioita. Liikennesääntöjen opettaminen ja valvonta ovat jäsenmaiden vastuulla.

4. Erityisesti autokannan uudistuminen parantaisi jokaisen EU maan liikenteen turvallisuutta. Suomessa auto- ja moottoripyöräkannan uudistaminen vaatisi uusien autojen/ moottoripyörien ja myös mm. tuonti autojen/ moottoripyörien ostoon liittyvän verotuksen keventämistä. Europarlamentaarikon henkilökohtainen kanta Suomen ajoneuvoverotukseen ja sen uudistus tarpeeseen?

Ehdottomasti pitäisi tehdä pitkälle kantava päätös, jolla ilmoitettaisiin veron asteittaisesta alentamisesta seuraavan kymmenen vuoden aikana



niin sanotulle ”eurooppalaiselle” tasolle. Auto- ja moottoripyöräkannan uudistumisen parantaisi sekä liikenneturvallisuutta että vähentäisi liikenteen päästöjä, mikä olisi myös **ilmaston kannalta hyvä asia.**

5. Suomen liikenneturvallisuuden suurimmat haasteet europarlamentaarikon henkilökohtaisesta näkökulmasta?

Liikennekurin höltyminen, joka johtuu paljolti yleisemmästä moraalikadosta. Liikenneturvallisuus on monen tekijän summa. Siihen vaikuttavat esimerkiksi tiestön kunto, ajoneuvojen tekniset ominaisuudet, lainsäädäntö ja kulloinkin vallitsevat olosuhteet.

Välinpitämättömät tienkäyttäjät ovat kuitenkin mielestäni isoin riskitekijä ja vaaratilanteiden aiheuttaja. Tähän tarvitaan asennekasvatusta julkisesti ja kodeista alkaen sekä valvontaa. Niin kauan kun itseään ajavat autot eivät ole arkipäivää, teknisten turvallisuusvaatimusten nostaminen ei ongelmaa ratkaise.

6. Valvotaanko Suomen tiestöllä liikennettä riittävästi?

Ei riittävästi aktiivisella, mukana olevalla valvonnalla. Liikennevalvontaa tarvitaan, jotta sääntöjen rikkojat saadaan kiinni. Mutta vähintään yhtä paljon sitä tarvitaan siksi, että näkyvä läsnäolo toimii sekä ehkäisevänä

tekijänä että rohkaisee ja edistää vastuullista liikennekulttuuria. Vähemmän peltisiä, enemmän eläviä poliiseja.

7. Europarlamentaarikon oma suhde moottoripyöräilyyn?

Seuraan intohimoisesti vierestä! Ehkä vielä joskus...

8. Petrin terveiset kaikille moottoripyöräilijöille?

Upeita kelejä & turvallisia kilometrejä!

Haastattelu: päätoimittaja

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



14



Päätoimittaja ja muutama muu uskalikko ajoivat Rooman EC-kokoukseen omilla moottoripyörillä Alppien yli. Matkaa kertyi edestakaisin yli 6000 kilometriä ja taas kerran tuli todistetuksi, että pyörän huolto kannattaa!

28



Joka neljäs nuori tietää jonkun, joka on ajanut huumeiden vaikutuksen alaisena. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien ennakko raportti alkoholionnettomuuksista esitellään tässä numerossa.

36



Jari Jäsen koeajot jatkuvat, nyt on vuorossa KTM 1290 SUPER ADVENTURE R. Se on lähes kaikilla mahdollisilla ja mahdolltomilla varusteilla oleva 160 hevosvoimainen matkaenduro.

22



Imatran Immolassa järjestettiin Blue Knights I:n perinteiset ajo-kauden lämpärit jo kolmannen kerran. Mukana oli 26 osanottajaa. Muun muassa hidasajoa harjoiteltiin ja rata-ajon saloihin tutustuttiin.

2. Henkilökuvaus Europarlamentaarikko Petri Sarvamaa
5. Blue Knights kansainvälisesti
7. Sisällysluettelo
8. Päätoimittajan palsta
11. Pressan palsta
12. Blue Knights Finland I ry esittely
13. Tapahtumakalenteri 2018
14. Omilla moottoripyörillä EC-kokoukseen Roomaan
22. Immolan perinteiset lämpärit
27. Motoristit koulukiusaamista vastaan ry Itä-Suomessa
28. Alkoholionnettomuudet - ennakko raportti
32. Hymyilevän motoristin kevätpäivillä Oulussa
34. BKF1 Keski-Suomen MP-näyttelyssä
36. Koeajossa KTM:n superenduro
38. Siniset Ritarit -tuotteet
39. Jäsensivu
40. 15-vuotis päätapahtuma

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

Väsymys, alkoholi, huumeet ja raskas kaasujalka ja kaasukäsi kesäliikenteen kiusana

Kesällä suomalaiset liikkuvat paljon ja liikkuminen ei rajoitu perinteiseen päivääikaan. Kun valoa on paljon, aurinko paistaa ja jopa yöt ovat valoisia, tuntuvat olosuhteet liian turvallisilta. Kesäliikenteessä tapahtuu kuitenkin liian paljon onnettomuuksia, joiden taustalta erottuvat väsymys, alkoholi, huumeet sekä liian raskas kaasujalka. Kesäliikenteen turvallisuus on kuitenkin kiinni pienistä valinnoista ja niitä ovat erityisesti kaksipyöräisten osalla turvallinen ajonopeus, turvalliset ajovarusteet ja autojen osalla turvallisen ajonopeuden ohella autossa olevien turvalaitteiden käyttäminen.

Liikenteen tilastojen mukaan joka neljäs vuoden 2017 tieliikennekuolemista tapahtui kesäkuukautena. Henkilövahingoista lähes joka kolmas osui suveen ja tässä tapauksessa tilastot toistavat vuosi vuodelta toisiaan. Kesäaikaan sattuu noin 30 prosenttia tieliikenteen henkilövahingoista. Osuus on pysynyt samana koko 2000-luvun ajan.

Nuorille sattuu kesäliikenteessä liian paljon onnettomuuksia

Kesä saa myös nuoret liikkeelle niin autolla, moottoripyörällä kuin mopollakin. Pe-



• Jyrki Haapala, päätoimittaja

räti kolmannes nuorten tieliikenteessä tapahtuvista kuolemantapauksista sattuu kesäliikenteessä. Erityisesti viikonloput ja etenkin kesälauantait ovat tilastojen mukaan tyyppillistä aikaa nuorten liikenneonnettomuuksille.

Kesän yöllinen ajelu päättyy liian usein ulosajoon, jota on voinut edeltää suurikin ylinopeus. Jos rajuun ulosajoon yhdistää vielä turvavöiden kiinnittämättömyyden,

seuraukset ovat usein erittäin vakavia ja valitettavan usein onnettomuusauton-, moottoripyörän- ja mopon kuljettajan veressä on myös alkoholia ja yhä useammin myös huumeita. Omaan muistiini palaavat tätä kirjoitusta laatiessani omalta virkauraltani onnettomuudet, missä aamuyön tunteina ajoimme onnettomuuspaikalle, missä osa autojen nuorista matkustajista oli menehtynyt auton sisään ja osa nuorista ”vaikeroi” vakavasti loukkaantuneena auton ulkopuolella. Myös vakavat moottoripyörä- ja mopo-onnettomuudet ovat edelleen vahvasti omassa muistissani, sillä näkyvät onnettomuuspaikoilta eivät unohdu koskaan.

”Liikenneturvan mukaan ajoneuvojen kuljettajien ja matkustajien olisi hyvä tehdä selväksi jo ennen kosteaa iltaa, että humalassa en aja, enkä nouse rattijuopon kyytiin, vaikka tämä olisi tutumpikin. Kuljettajan ei edes välttämättä tarvitse nauttia alkoholia itse. Kyytiläisten ryhmäpaine on vahva viejä ja voi saada ottamaan kärrystä kaikki irti. Eikä rytäkässä tule ajatelleeksi tarvitsevansa turvavyötäkään Turvallisuus on lopulta pieniä valintoja. Kesäyö antaa monta asiaa anteeksi, mutta turvavyön käyttämättömyys ei ole näistä yksi.”



Shokki syntyy sekunnissa

Omaan jo pitkään elämäni on liittynyt vahvasti liikenneturvallisuuskoulutus kohteena erityisesti nuoret kuljettajat. Liikenneturvan kanssa yhteistyössä rakennettu ”Shokki syntyy sekunnissa” valistuskierros saavutti 2000-luvun alussa tuhansia nuoria kuljettajia eri puolilla Suomea.

Rakensimme yhdessä esityksen, missä jopa rajuihin onnettomuuskuviin ja rajuihin onnettomuus kertomuksiin liittyvä materiaali, johon liitettiin elävä tarina rattijuoppo-onnettomuuden seurauksena selkärankansa katkaisseen nuoresta ja hänen omasta onnettomuudestaan, pysäytti tilaisuuksissa olleet nuoret pohtimaan sitä, kannattaako liikenteessä vammautua pysyvästi tai jopa kuolla oman tai kaverin hölmöilyn seurauksena. Esityksen vaikuttavuus oli mitattavissa mm. niistä kyynelistä, jotka kastelivat yleisesti tilaisuuksissa istuneiden nuorten silmät.

Kyseinen vahvasti nuorten tunteisiin vaikuttanut kampanja herätti mm. liikennepsykologien keskuudessa keskustelua siitä, onko kampanjaan liittyvä materiaali liian ”kovaa” materiaalia nuorten ajatuksille? Uskalsin ja uskallan olla edelleen vahvasti sitä mieltä, että erityisesti nuoriin kohdistettujen liikenneturvallisuuskampanjoiden tulee pitää sisällään vahvasti nuorten tunteisiin vaikuttavaa materiaalia. Nuori tulee saada pohtimaan sitä, mitä liikenteessä voi ihan

oikeasti tapahtua onnettomuudessa mukana olleille ihmisille vain sen seurauksena, että auton, moottoripyörän tai mopon kuljettaja ajaa esim. päihtyneenä tai huumeiden vaikutuksen alaisena. Nuoren ajatuksiin jäävä ”piikki” saattaa estää nuoren nousemasta päihtyneenä auton, moottoripyörän tai mopon ohjaimiin tai päihtyneen kuljettajan ajoneuvon matkustajaksi. Selkärankansa päihtyneenä katkaisseen ja sen seurauksena rullatuolissa lopun elämänsä istuvan nuoren tarina omasta onnettomuudesta on juuri tuon ”piikin” aikaansaava viesti.

Joka neljäs nuori tietää huumeissa ajoneuvoa kuljettaneen

Huumeet ovat todella vakava ja kasvava ongelma tieliikenteessä, myös nuorten parissa. Liikenneturvan kyselytutkimuksen* mukaan peräti joka neljäs nuori tuntee tai tietää huumeissa ajoneuvoa kuljettaneen. Lähes kaikki nuoret kuitenkin toivoisivat, että kaverit estäisivät päihtyneenä ajamisen. Liikenneturvan Rohkee-kampanja kannustaa puuttumaan päihtyneenä ajamiseen ja kampanjassa on elementtejä, joissa mennään nuoren kuljettajan ”pään” sisään herättämään ajatuksia nuoren omasta turvallisesta liikennekäyttäytymisestä.

Rattijuopumus on muutakin kuin humalassa ajamista, ja huumeet ovat olleet jo useamman vuoden kasvava ongelma tieliikenteessä. Tilastojen mukaan jo noin kolmannes kaikista rattijuopumustapauksista vuonna 2017 oli niin sanottuja huumeratteja.

Liikenneturva kysyi keväällä 15-20-vuotiaiden nuorten mielipiteitä päihteiden vaikutuksen alaisena ajamisesta. Peräti joka neljäs nuori (24 %) raportoi tuntevansa tai tietävänsä henkilökohtaisesti huumeissa ajoneuvoa kuljettaneen. Kyselyn tulos kertoo, että huumeet ovat kiinteä osa myös nuorten maailmaa. Tämä näkyy sitten liikenteessäkin. Päihteiden vaikutuksen alaisena ajaminen on aina merkittävä riskitekijä. On ihan sama, millä olet sekaisin – silloin et kuulu liikenteeseen”, tiivistää Liikenneturva. Lähes jokainen (94 %) kyselyyn vastannut nuori kuitenkin piti huumeiden vaikutuksen alaisena autoilemista vakavana tai erittäin vakavana liikenne rikkomuksena. Kaveripiirin ja läheisten kielteisellä suhtautumisella voikin olla iso ennaltaehkäisevä vaikutus päihtyneenä ajamiseen.

Liikenneturvan Rohkee-kampanja kannustaa puuttumaan – myös ”kamoissa” ajamiseen

Päihteet erottuvat erityisesti kesäliikenteessä ja varsinkin nuorten onnettomuuksissa. Rattijuopumustapauksissa kuolleista ja loukkaantuneista yli kolmannes on 15 - 24-vuotiaita. Juuri tässä tapauksessa kampanjointi on tärkeässä roolissa, kun vahvistetaan rattijuopumuksen vastaista ilmapiiriä. Liikenneturva yhteistyökumppaneineen kampanjoikin juuri keskikesällä erityisesti nuorten selvän liikenteen puolesta.

Kampanjassa kannustetaan puuttumaan kaverin ajamiseen päihtyneenä – esimerkiksi ottamalla avaimet häneltä pois. Yli yhdeksän kymmenestä kyselyyn vastanneesta nuoresta kertoikin toivovansa, että kaverit yrittäisivät estää, jos olisi itse aikeissa ajaa päihtyneenä.

Liikenneturvan mukaan kyseessä on maailmalla paljon käytetty, mutta Suomessa vielä varsin uusi yhteistyön muoto. Nuoria voi olla vaikea tavoittaa, joten Liikenneturva vie viestiä eteenpäin nuorten ehdoilla. Kampanja on viety nettiin, missä nuoret ovat. #Rohkee-kampanjan takana vaikuttavat Liikenneturva, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, poliisi, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevakuutuskeskus ja Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry sekä Ehkäisevän päihdetyön verkosto.

Ride with pride!

Päätoimittaja

Lähde: Liikenneturva ■

Keskikesäinen tervehdys



Kun kirjoitan tätä tekstiä, noin puolet kesästä on takana. Kateellisenä olen lukenut somepäivityksiä Rooman EC-reissuista ja muista moporetkistä.

Kevään iloinen yllätys oli ennätysmäinen osanotto Ruosteenpoisto-tapahtumaan. Runsaasta osanotosta johtuen jopa tapahtuman budjetti ylittyi komeasti, mutta ehkä kevätkokous asian ymmärtää. Mahtava homma, että ajokoulutus kiinnostaa. Niin sen pitääkin kiinnostaa. Toivottavasti ensivuonna budjetti ylittyy taas rutkasti!

Mulla on käynyt satumaisen huono munkki työvuorojen kanssa, enkä ole päässyt osallistumaan kuin MP-messuihin. Tälle kesälle mulla osuu vain yksi kokonaan vapaa viikonloppu ja seuraava on sitten luvassa syyskuun lopussa. Ei ole helppoa tää harrastaminenkaan ja surkeasta peruspalkastani johtuen viikonlopun haittoja ei vaan pysty pois antamaan.

Kajaanin International -meetingiin pistin kuitenkin elämän risaiseksi ja pyysin viikonlopun vapaaksi. Täytyy sitä ihmisellä vähän elämääkin olla.

Onneksi kolmen viikon päästä alkaa kauan odotettu kesäloma ja moposeikkailu etelään. Sillä ajatuksella yritän jaksaa.

Finland II -chapter on saapunut Blue Knights Internationalilta sekä Patentti- ja rekisterihallitukselta viralliset hyväksynnät, joten haluan toivottaa heidät lämpimästi tervetulleeksi joukkoomme. Minusta kuulostaa hienolta, että samana vuonna kun Finland I viettää 15-vuotispäiväänsä, Finland II näkee päivänvalon. Jatkossa juhlimme samana vuonna tasavuosia. Voimme aloittaa jo Kajaanin päätapahtumassa elokuussa tämän uuden perinteen.

Olen päättänyt jäädä taas tällä erää pois hallitustoiminnasta, joten syyskokouksessa on pressan paikka vapaana eniten tarjoavalle. Homma on oikeesti mielenkiintoinen, eikä ihan niin työläskään mitään kuulostaa. Mä oon vaan nyt ollut putkeen varapressana, järkännyt Espoon EC:tä ja nyt vielä tää puolentoista vuoden pressan pesti, niin alkaa vähän taas olla takki tyhjä. Ja silloin kun ei ideoita enää tule, on aika astua huilille.

Myös rahastonhoitajamme Pekka ja päätoimittajamme Jyrki halusivat vaihtoon, joten mielenkiintoisia tehtäviä on tarjolla. Kaikissa hallitushommissa on tilaisuus verkostoitua oikein kunnolla ja saada kenties uusi rivi omaan CV:een. Pistähän mietintämyssyyn.

Terkuin

Vesku
BKFI pressa ■



Blue Knights Finland I ry

Blue Knights Finland I ry on perustettu vuonna 2003 ja sen kotipaikka on Lahti. Yhdistyksen aktiivisimpana perustajana on toiminut Vesa Kaartti, joka toi Blue Knights -toiminnan Suomeen, perustamiskirja on allekirjoitettu 3.11.2003 ja Patentti- ja rekisterihallitus on rekisteröinyt yhdistyksen 18.3.2004, rekisterinumero 189.043. Jäsenmäärä on vaihdellut vuosien varrella 40 - 100 hengen paikkeilla.

Blue Knights Finland I ry noudattaa USA:n sekä Euroopan yhdistyssääntöjä sekä toimintapolitiikkaa sekä tämän lisäksi yhdistys noudattaa omia sääntöjä. Yhdistyksen sääntöjen mukaisesti yhdistyksen toiminnan tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantuminen ja vapaa-ajan harrastusmahdollisuuksien lisääminen moottoripyöräilijöille lainvalvojille. Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys järjestää kokoontumisaajoja, liikenneturval-

lisuuteen liittyviä valistus-, tiedotus-, koulutus- ja harjoitustilaisuuksia sekä kilpailuja ja näytöksiä.

Yhteenvetona Blue Knights Finland I hyväntekeväisyys vuodesta 2003: Lahjoituksia annettu yhteensä 12152 euroa (päivitetty 31.12.2017). Uusin lahjoitus oli Lasten Syöpäsairaalan osasto 10 henkilökunnan virkistämiseen 2765 euroa. Aikaa käytetty muuhun hyväntekeväisyystyöhön yhteensä 156 tuntia.



”

Sääntöjen mukaisesti yhdistyksen tarkoituksena on liikenneturvallisuuden parantaminen ja vapaa-ajan harrastusmahdollisuuksien lisääminen moottoripyöräilijöille lainvalvojille

www.blueknights.fi



**Blue Knights
Finland I**



Tapahtumat 2018



Elokuu

- **BK Finland I kesätapahtuma/
International Meeting**
10. - 12.8. Kajaani

- **Nordic Möte**
31.8. - 2.9.2018 Ruotsi Taalainmaa

Syyskuu

- **Ajokauden lopetus,**
Itä-Suomi

Marraskuu

- **Syyskokous,**
päivämäärä ja paikka avoin, Suomi
- **Pikkujoulut,**
päivämäärä ja paikka avoin, Suomi

Joulukuu

- **Sinisin ritari aktiivisuuskilpailu**
päättyy

Tapahtumista lisää jäsensivuillamme!

Omilla moottoripyörillä Alppien yli Suomesta EC-KOKKOUKSEEN ROOMAAN

EC-matkan suunnittelu alkoi jo kuukausia ennen matkaa

EC- Rooman 2018 matkan suunnittelu aloitettiin matkakaverini Heikki Mansikka-Ahon kanssa jo kevättalvella 2018, sillä jo matkajärjestelyjen alkupuolella huomattiin, että Rooman EC-tapahtuman majoituksen varaaminen vei aikaa ja hermoja, sillä Italialainen monimutkaisuus teki kaikesta sangen vaikeaa. Suunnittelimme oman matkan aloituspäiväksi la 2.6, jolloin päätimme matkustaa laivalla Helsingistä Tukholmaan, josta jatkaisimme ajaen Ruotsin eteläkärkeen Trelleborgiin, josta jatkaisimme matkaa edelleen laivalla Saksan Rostockiin, jossa olisimme maanantai aamuna 4.6.

Yhteys Blue Knights veljiin matkan suunnittelun aikana selvitti sen, että Pohjanmaan veljet Jari Särkiniemi ja Erkki Kerola olisivat Saksassa samana aamuna ja voisimme jatkaa matkaa yhdessä Roomaan. Tämä tieto ilahdutti meitä molempia, sillä useamman Blue Knights veljen matka sujui varmasti mukavasti. Paluumatkan osalta päädyimme palaamaan kotiin Puolan kautta, jossa tarkoituksemme oli viettää useampi päivä Garbowkon kylässä ennen paluuta pe 15.5. Puolan Gdyniasta Ruotsin Karlskronaan, josta edelleen ajaisimme Heikin kanssa la 16.6. Tukholman kautta Turkuun ja kotiin su 17.6.

Hyvällä mielellä matkaan kohti Roomaa

Totesimme ennen matkaa, että hyvin suunniteltu matka on jo puoleksi tehty ja näin pääsimme matkaan hyvällä ja reippaalla mielellä. Matkan alkaessa helle helli Suomea ja kun tapasimme Heikin kanssa Heinolan TB-liikenneasemalla, totesimme ajokelin olevan jopa erinomaisen. Pyörät oli pakattu valmiiksi kahden viikon ajomatkaa varten ja tiesimme jo tässä vaiheessa senkin, että olimme pakanneet pyörään liian perinteisesti paljon tavaraa. Ajomatka Helsinkiin Katajanokalle sujui kuitenkin kuin unelma ja Bemarit nuolivat asfalttia erinomaisella tahdilla. Rauhallinen yö laivalla takasi sen, että pääsimme ajamaan levänneenä sunnuntaina 3.6 aamulla Tukholman satamasta kohti Trelleborgia.



Matka Ruotsin huippuhyvällä tiestöllä Tukholmasta Trelleborgiin Keski-Ruotsin kautta sujui ongelmitta ja ihailimme jälleen kerran yhdessä Heikin kanssa Ruotsin teiden kuntoa, liikenteen sujuvuutta ja liikenteen ilmapiiriä, missä omalla maallamme olisi paljon opittavaa. Ainoa asia, joka meitä vanhoina LP:n miehinä harmitti, oli oikean ja ammattitaitoisen liikennevalvonnan puuttuminen Ruotsin tiestöltä. Saavuimme Trelleborgiin hyvissä ajoin ennen laivan lähtöä illal-



la kohti Saksaa ja matkalla varmistimme sen, että Pohjanmaan veljet olivat saapumassa sovituksessa aikataulussa laivalla Suomesta Saksaan Travemünde. Edessä oli taas hyvä hepohetki laivalla ja valmistauduimme jatkamaan matkaa ma aamulla 4.6. Saksan läpi kohti Alppeja neljällä baijerilaisella, sillä myös Pohjanmaan veljet ajoivat molemmat BMW:illä.

Saksassa matka mutkistui teknisten ongelmien seurauksena

Hyvin suunniteltu matka voi aina keskeytyä teknisiin ongelmiin ja näin tapahtui myös meille. Tapasimme Jarin ja Erkin sovituksessa pääteiden risteyksessä, josta jatkoimme ajoa kohti Berliiniä tavoitteena ajaa Saksan läpi päivän aikana. Hieman ennen Berliiniä Heikin BMW:n K 1200 GT sähköjärjestelmä sanoi yllättäen itsensä irti. Pysyimme kuitenkin jatkamaan matkaa Berliiniin BMW:n merkkihuoltoon, missä Heikin pyörään tehty tekninen mittaus/tarkastus osoitti moottoripyörän sähköjärjestelmää ohjaavan tärkeimmän sähköreleen rikkoutuneen täydellisesti. Merkkihuollon henkilökunta totesi yksinkertaisesti releen iän tulleen tiensä päähän. Releen rikkoutumiseen saattoi sen iän lisäksi vaikuttaa erittäin kuuma ilma.

Berliinin BMW:n merkkihuollon henkilökunnan ystävällisyys oli esimerkillistä ja Heikin pyörään tilattiin välittömästi uusi rele, jonka luvattiin saapuvan Berliiniin ti 5.6, jolloin Heikki pääsi saman päivänä

jatkamaan matkaa muun joukon perässä kohti Roomaa. Heikki majoitettiin hotelliin kävelymatkan päähän korjaamosta ja me kolme, allekirjoittanut, Jari ja Erkki jatkoimme matkaa kohti Itävaltaa. Illan pimentyessä varasimme itsellemme majoituksen mukavasta pienestä Munchenin lähellä olevasta kylästä Saksasta ja suunnitelimme jatkavamme matkaa aamulla ti 5.6. kohti Alppeja.

Alppien ylitys tapahtui kahden päivän aikana

Aamulla starttasimme pyörät liikkeelle ja aloitimme ajomatkan kohti Insbruckia, josta jatkoimme edelleen ajoa Italian Stelvioon, jossa saimme selkäämme menomatkan ainoat sadepisarot ja nousimme ajaen Alpeille noin 3000 metrin korkeuteen Passo dello Stelvioon. Ajomatka ylös Alpeille oli mykistävä kokemus, sillä ajo serpentiini tiestöllä vaatii ääretöntä tarkkuutta ja samalla maisemat tiestöllä olivat silmiä hiveleviä. Ajo lähes 3000 metrin korkeuteen oli jopa helpompaa kuin laskeutuminen serpentiini tiestöä alas Alpeilta. Ajoimme lumisten vuorien päälle tietä, joka ei ole avoinna talvella runsaan lumen vuoksi ja totesimme ajomatkan aikana lunta riittävän tien varrella vieläkin. Tie oli paikoin erittäin kapea ja turvakaiteet puuttuivat 100 %:sti tieltä. Tapasimme tiestöllä useita kilpapyöräilijöitä, jotka räökkäsivät itseään järjettömällä tavalla tavoitteena menestyä luultavimmin Tour de France -kilpailussa. Myös muutamasta paikallisesta moottoripyöräilijästä tehtiin havainto Alpeilla.

Laskeuduimme Alpeilta alas pieneen ja idylliseen Bornion kylään, johon majoituimme seuraavaksi yöksi. Kyseinen Bornion kylä on talvella varsinainen hiihtokeskus, sillä kylään laskettiin rinteitä pitkin talvella lähes jokaisesta suunnasta. Nyt sen sijaan pieni mukava hotelli oli lähes tyhjä ja hotellin henkilökunta palveli lähes yksinomaan meitä kolmea. Illalla saimme jobinpostia Heikiltä, sillä, BMW:n merkkihuollon mukaan Heikin pyörän starttimoottori oli joutunut niin koville releen rikkouduttua, ettei pyörällä voinut missään tapauksessa jatkaa ajoa Roomaan. Samalla Heikki ilmoitti olevansa jo matkalla Travemundeen, josta hän aikoi matkustaa laivalla Suomeen.

Aamulla 6.6. jatkoimme matkaa uudelleen ylös Alpeille ja ajoimme Borniosta Santa Caterinaan, josta jatkoimme ajoa ylös 2500 metriin Crociffio al Passio Gavinaan. Tiestö oli edelleen erittäin kapeaa ja ajaminen vaati jälleen erityistä tarkkuutta. Liikenne oli tällä tiestöllä huomattavasti edellistä päivää vilkkaampaa ja lisäsi tietenkin ajamiseen liittyviä riskejä. Alppien ylitys tapahtui kuitenkin ongelmitta, sillä kolme BMW:tä jyräsi luotettavasti eteenpäin vaikeissakin ajo-olosuhteissa. Laskeuduimme alas Alpeilta Bresciaan, josta edelleen ajoimme Bolognaan ja majoituimme pieneen kylään Firenzen kupeeseen.

Aamulla 7.6. jatkoimme ajoa kohti Roomaa ja käytimme ajoreittiä ns. vanhaa Rooman tietä, jonka rakensi aikoinaan Rooman keisari omien sotajoukkojen kulkemista varten. Ns. vanha Rooman tie oli lähes viivasuora ja vältimme samalla Italian sangen kalliit tietulit. Saavuimme EC-Rooman tapahtumapaikkaan Fabulous Villageen hyvissä ajoin ja pääsimme majoittumaan varaamiimme mökkeihin alueella, mikä oli erittäin suorittu paikallisten ihmisten lomakohde. Varaamamme mökit olivat ahtaita, mutta onneksi sentään mökkien edessä oleva katettu kuisti teki mökissä asumisesta hieman mukavampaa.





Tapahtuman järjestelyt eivät vakuuttaneet

En henkilökohtaisesti voinut sille mitään, että vertasin edellisen vuoden 2017 EC-tapahtuman järjestelyjä omassa maassamme Rooman vastaaviin järjestelyihin. Tapahtuman ohjelma oli erittäin kevyt ja ruokailujen lisäksi ohjelmaan kuului presidenttikokouksen ja iltojen rokkikonserttien lisäksi ainoastaan päivän retki Roomaan ja tietenkin perinteinen Paraatiajo Rooman keskustaan. Blue Knights EC-Rooma tapahtuman osalta täytyykin todeta lyhyesti se, että odotan innolla vuoden 2019 EC-tapahtumaan Saksassa, sillä tiedän saksalaisten ihailleen Suomen EC-2017 järjestelyjä. Saksalainen järjestelmällisyys tulee luultavasti takaamaan sen, että tapahtumassa on myös riittävästi ohjelmaa. Onneksi sentään tapasimme Roomassa paljon kansainvälisiä ja kotimaisia Blue Knights veljiä ja sisaria ja pääsimme keskustelemaan päivän polttavista asioista. Nautimme tietenkin tapahtumassa Rooman lämmöstä ja kylmästä oluesta nestehukan välttämiseksi. Tarjottu ruoka oli sen sijaan pääasiallisesti kylmää ja aamiaisella ruoka ja juoma oli lopussa liian usein. Mahtoi moni Suomen EC-tapahtumaan osallistunut muistella Espoon Korpilammen Hotelin aamiaisia, lounaita ja päivällisiä melkoisella kaiholla.

Paluumatkalle etuajassa

Ehkäpä tapahtuman järjestelyt saivat aikaan sen, että sovimme Viuhkola Pekan ja Ahon Veikon kanssa siitä, että lähdemme ajamaan kohti Suomea jo la 9.6. aamulla. Pohjanmaan veljet Jari ja Erkki olivat saaneet paikalle perheen paremmat puoliskot ja veljet suunnittelivat paluun oman aikataulun mukaan. Starttasimme allekirjoittaneen ja Pekan Bemarit ja Veikon Goldwingin käyntiin la 9.6. aamulla ja suuntasimme pyörät mahdollisimman nopealle maksulliselle tielle kohti Itävaltaa, Tsekiä ja Puolaa. Matka alkoi mukavasti, mutta muutama kymmenen kilometriä ajettuumme Veikon Wingin eturengas tyhjeni yllättäen. Onneksi rengas tyhjeni niin, että Veikko pystyi pitämään pyörän pystyssä ilman vahingon vaaraa.

Renkaan tarkastus osoitti sen, että Veikon ajomatka keskeytyi jo tässä vaiheessa. Autoliiton + jäsenyyden kautta paikalle tilattiin hinausauto, joka kuljetti Veikon Wingin kyseisen hinausauton tukikohtaan. Tässä vaiheessa totesimme Wingin eturenkaan venttiilin murtuneen ja näin ollen itse renkaassa ei ollutkaan mitään vauriota. Tilanteessa törmäsimme taas kerran Italialaisen kulttuurin toimimattomuuteen, sillä eihän uuden venttiilin hankkiminen Wingiin onnistunut viikonloppuna Roomasta millään muotoa. Soitimme tapahtumaan jääneille kotimaan veljille, jotta he selvittäisivät paikallisilta veljiltä sen, mistä voisimme saada Wingiin uuden venttiilin, mutta tämäkään yritys ei tuottanut mitään tulosta. Loppujen lopuksi Veikon Wingi jäi pajalle ja Veikko jatkoi matkaa taksilla Rooman keskustaan Hondan huoltoliikkeen lähellä olevaan hotelliin. Hinausliikkeen kanssa sovittiin siitä, että he kuljettavat Wingin Hondan huoltoon maanantaina aamulla, jolloin Veikko pääsee jatkamaan ajoa kohti Suomea. Emme olleet missään vaiheessa huolissamme siitä, miten Veikko saa ajan kulumaan Roomassa, mutta mieleemme pahoittui tietenkin siitä, että emme voineet jatkaa ajoa yhdessä.

Kahdella BMW:llä kohti Puolaa ja Suomea

Jatkoimme siis matkaa Pekan kanssa kahdestaan ja yövyimme ensimmäisen yön Italian Bolognassa ja jatkoimme matkaa kohti Itä-Eurooppaa aamulla su 10.6. tavoitteena saavuttaa Puolan maaperä vielä saman päivän aikana. Matkalla ohitimme tyylikkäästi Venetsian,



IL RICAVATO DELL'EVENTO SARÀ DEVOLUTO IN BENEFICENZA
THE EVENT OF THE EVENT WILL BE DEVELOPED IN BENEFIT

Welcome Blue Knights
of the world

GIOVEDÌ 7
Thursday 7

ORE 20.00 :
INIZIA LA FESTA!
THE PARTY BEGINS!
CENA INAUGURALE
INAUGURATION DINNER

ORE 22.00
CONCERTO ROCK
ROCK CONCERT

Venerdì 8
Friday 8

ORE 8.00/9.30
COLAZIONE
BREAKFAST

ORE 10.30
PARTENZA VISITA
CITTÀ DEL VATICANO
DEPARTURE VISIT
VATICAN CITY
RIENTRO LIBERO
FREE RETURN

ORE 20.00
CENA
DINNER

ORE 22.00
CONCERTO ROCKABILLY
ROCKABILLY CONCERT

Sabato 9
Saturday 9

ORE 08.00/09.30
COLAZIONE
BREAKFAST

ORE 10.00
RIUNIONE DEI PRESIDENTI
MEETING OF PRESIDENTS

ORE 14.30
PARTENZA PER MOTOGIRO
"ANTICA ROMA"
DEPARTURE FOR RIDE RIDE
APPUNTIVO AL FAMOSO "TWIN" E VILLA
ALLIARLEY DAVIDSON
STORE ROMA.
RIENTRO AL FAMULOS
APERITIF AT THE FAMOUS "TWIN"
PUB AND VISIT TO
HARLEY DAVIDSON
STORE ROMA.
RETURN TO FAMULOS

ORE 20.30
CENA ED ELEZIONE
DI MISS PIN-UP
DINNER AND MISS PIN-UP
CONTEST

ORE 22.00
CONCERTO HARD ROCK
HARD ROCK CONCERT

CRIDENZ

EVERBODY

MISS PIN-UP

AC/DC



mutta Italian Dolomiittien kauneus pysäytti meidät hetkeksi ihailemaan kyseistä luonnon ilmiötä. Seuraavaksi saavuimme Itävaltaan ja totesimme samalla ajon Italian maksullisilla teillä olleen lähes 50 euron hintainen. Itävallassa sen sijaan ostimme pyöriimme reilun 5 euron hintaisen tarran, joka mahdollisti ajon päivän aikana Itävallan läpi. Illalla saavuimme myöhään suunnitellusti Puolan Ostravaan, missä majoitumme kaupungin keskustassa idylliseen Maria Hotelliin. Väsyneet miehet nukuivat jälleen hyvän yön ja maanantaina aamulla jatkoimme matkaa eteenpäin mahdollisimman nopealla reitillä. Saavumme puolen päivän aikaan Puolan Lodziin, josta suuntaisin oman pyöräni nokan kohti Gdanskia Pekan jatkaessa matkaa kohti Warsovaa ja siitä edelleen Via Balticaa pitkin kohti Suomea.

Paluumatkalle Suomeen yhdellä BMW:llä

Viikko Puolassa Garbowkon kylässä sujui nopeasti ja Pekalta tulee viestin mukaan Pekan ajomatka Suomeen yksin oli sujunut hyvin ilman mitään haavereita. Aloitin itse paluumatkan kotiin Suomeen pe 15.6. iltapäivällä, sillä matkasuunnitelman mukaan paluumatka Suomeen tapahtui Ruotsin kautta. Matkustin yön yli laivalla Puolan Gdyniasta Ruotsin Karskronaan ja lauantaina jatkoin matkaa Ruotsin rannikkoa kohti Tukholmaa, josta laiva vei minut Suomen Turkuun.

Matkalla ihailin Ruotsin tiestön automaattisen nopeusvalvonnan tapaa varmistaa kameroilla tapahtuvan valvonnan tarkoituksenmukaisuus, sillä tiestöllä olleet kamerat oli sijoitettu säännöllisesti risteyskiin ja jokaisesta kamerasta ilmoitettiin erikseen näkyvästi ennen kameravalvottua kohdetta. Kamerat olivat lisäksi näkyvästi väritettyjä ja niiden vaikutus ajonopeuksiin oli pistävän tehokas. Totesin tässäkin asiassa Ruotsin poliisin osoittavan oman osaamisensa, sillä kameroilla ei tavoiteltu mitään muuta kuin liikenneturvallisuutta. Tässäkin asiassa olisi oman maamme poliisilla paljon opittavaa, sillä oman tiestömme harmaat kamerat sijoitettuna jopa ”keskelle ei mitään” jäävät pahasti Ruotsin automaattisen nopeusvalvonnan jalkoihin.

Tukholman satamassa tapasin useita moottoripyöräilijöitä ja keskustelu keskittyi tietenkin ajokomeuksiin kunkin omalla matkalla. Satamassa tutustuin myös Suomessa syntyneeseen ruotsalaiseen mieheen ja hänen vaimoonsa. Keskustelu siirtyi jossain vaiheessa taas kerran moottoripyöräilyn turvallisuuteen ja tässä vaiheessa sain kuulla taas kerran karun kertomuksen siitä, miten turha riskinotto moottoripyörällä aiheuttaa pahoja onnettomuuksia. Kyseisen nuoren miehen kertomus oli karu, sillä hän sanoi olevansa ensimmäistä kertaa oman onnettomuutensa jälkeen pidemmällä ajomatalla. Mies kertoi loukkaantuneensa edellisenä kesänä vakavasti moottoripyöräonnettomuudessa, missä hän oli järjettömällä tavalla ”keulunut” omalla moottoripyörällään lähes 200 km/tunnissa vauhdissa, jolloin pyörä oli karannut kuljettajan käsistä. Onneksi kyseinen mieshenkilö oli käyttänyt asianmukaisia ajovarusteita ja tämä todennäköisesti esti hänen menehtymisensä onnettomuudessa. Onnettomuuden jälkeen todettiin kymmeniä luumurtumia ja myös päävamma, sillä kuljettajan käyttämä kypärä oli mennyt halki onnettomuudessa. Keskustelussa totesimme yhdessä järjettömän ja täysin turhan riskinoton olleen ainoa syy onnettomuuteen ja tämän vahvisti myös kyseisen mieshenkilön kyydissä satamassa ollut vaimo. Onnettomuuden jälkeen perheen piirissä oli sovittu, ettei vastaavaa riskiä tulla enää koskaan tekemään. Mietin tilanteessa tietenkin myös oman maamme Bombers-porukkaa, joiden ajokäyttäytyminen on juuri edellä kuvatun tapauksen mukaista.





Kotiin Mikkeliin saavuttiin su 17.6.2018 monta elämän- ja ajokoke-
musta rikkaampana. Bemarkin mittariin pyörähti matkalla 6050 km
ilman mitään ongelmia. Polttoainetta kului n. 5 l/100 km ja ennen
matkaa uusitut renkaat olivat matkan jälkeen lähes uuden veroiset.
Pitkä ajoreissu tuntui jäsenissä, mutta lähes 59 vuotta vanha kroppa
kesti matkan yllättävän hyvin.

Summa Summarum

Moottoripyörämatkoilla opitaan monenlaisia asioita ja tämäkin yli
6000 km pituinen ajomatka opetti ainakin minulle muutamia tärkeitä
asioita. Ensimmäisenä täytyy todeta, että päivitetty ja mahdollisuuk-
sien mukaan etukäteen reititetty navigointilaitte on ehdoton edelly-
tys, mutta samalla tulee muistaa se, että käytössä tulee olla ajomat-
kan kattava kartasto, mistä voidaan suunnitella ajoreittejä ja valita
sopivia majoituspaikkoja. Omalla menomatkalla navigoinnin hoiti
joukon keulilla ajanut Jari esimerkillisellä tavalla ja säästimme mel-
koisen summan rahaa siinä, ettemme varanneet yhtään majoitusta
ennen matkaa, vaan jokainen majoituspaikka varattiin ajomatkalla
kohteesta, johon päivän ajo sopivasti päättyi. Keskimääräisen yöpy-
misen hinta matkalla oli edellistä taktiikkaa hyväksi käyttäen keski-
määrin 25 euroa/henkilö. Sitä paitsi pienikin matkan keskeytyminen
voi sekoittaa suunnitellun ajoaikataulun jolloin myös etukäteen va-
rattu majoituspaikka jää saavuttamatta. Paluumatkalla navigoinnin
hoiti Pekka ja etenimme pois Roomasta samalla taktiikalla kuin teim-
me menomatkalla.

Toiseksi moottoripyörien teknistä kuntoa voidaan varmistaa hyvällä
huollolla ennen matkaa, jolloin varmistetaan ainakin pyörän perus-
toimintojen toimiminen matkalla. Pyörässä tulee tietenkin olla mu-
kana perustyökalupakki ja mm. vaurioituneen renkaan korjaamiseen
varattu korjaussarja. Kuluneilla renkailla on myös täysin turhaa läh-
teä matkalle, sillä uuden renkaan vaurioitumisriski on huomattavasti
vanhaa rengasta alempi.

Kolmanneksi porukalla on aina turvallisempi matkustaa, sillä esim.
pyörän teknisen vian kohdatessa on hienoa hoitaa tilannetta poru-
kalla, kuin hoitaa asiaa yksin tuntemattomalla maaperällä.

Neljänneksi oikeat ja turvalliset ajovarusteet takaavat turvallisen
matkan. Tiedossamme on se, että tulevaisuudessa tulemme käyttä-
mään ainoastaan CE-hyväksytyjä ajoasuja, joiden kankaan kestävyys



ja suojen ja heijastimien määrä on ennalta määrätty. Kulunut kuu-
ma kesä on saanut aikaan sen, että "alastomat" moottoripyöräilijät
ovat liian yleinen näky maamme tiestöllä. Mahtaisiko tähän "alasto-
muuteen" vaikuttaa se, että vakuutusyhtiö kieltäytyisi korvaamasta
henkilövahinkoja, joissa onnettomuuteen joutunut moottoripyörän
kuljettaja ei ollut käyttänyt asianmukaisia ajovarusteita? Katsotaan
mitä tämän asian osalla tapahtuu, mutta tiedossani on se, että viran-
omaiset siirtyvät jo nyt pikkuhiljaa käyttämään ainoastaan CE-hyväk-
syttyjä ajoasuja.

Turvallisia ajokilometrejä loppukesän ajomatkaille ja kiitokset Roo-
man matkalla mukana olleille Blue Knights veljille ja sisarille hyvä-
stä matkaseurasta!

Teksti ja kuvat: päätoimittaja ■

BKF1, IMMOLAN AJOT 2018

Teksti ja kuvat: Jaakko Ritola



• Holiday Club Saimaan tunnelmia.

Kerhon pitkäaikainen perinne on ollut järjestää ajokauden alkajaisiksi lämmittelyajot, eli lämppärit, jäsenilleen. Mukaan on kutsuttu perheenjäsenet, mutta myös rekrytointimielessä mahdollisia uusia jäseniä unohtamatta ystäväkerhoamme MC Soldiersia. Kerho on kou-

luttanut suunnitelmallisesti ja pitkäjänteisesti omat ajokouluttajansa Liikenneturvan moottoripyörien ennakkoivanajon kouluttajakurssilla (MPEAK). Tämän MPEAK -kouluttajakurssin käyminen on ollut myös edellytys lämppärien ajokouluttajiksi kelpuuttamiselle.

Kevään 2018 lämppärit järjestettiin jo kolmannen kerran Raja- ja merivartiokoulun ajoharjoitteluradalla Imatran Immolassa. Viikonlopun tapahtumaan ilmoittautui yhteensä 26 osanottajaa, mikä lienee kerhon historian ennätys. Varsinaiseen ajokoulutukseenkin osallistui 21, missä luvussa on mukana myös ajokouluttajat. Aiemmista vuosista poiketen päätettiin viikonlopun ajaksi hankkia hieman kämppämajoitusta prameammat puitteet. Paikaksi valikoitui Holiday Club Saimaa, eikä ollutkaan huono valinta. Paikka tarjoaa erinomaiset puitteet kaikenlaisiin aktiviteetteihin kohtuuhintaan.

Tiedostaen lämmittelyajojen tärkeyden että osanottajien suuren määrään, niin ajokouluttajat kokoontuivat suunnittelupalaveriin jo reilua viikkoa aiemmin Vartiolentolaivueen tiloissa Helsinki-Vantaalla. Tuolloin ajokoulutustapahtuman läpivienti suunniteltiin ja hiottiin



• Petteri keskittyy hidasajon saloihin.



• Juha, Seppo ja Mikko debriefingissä.



• Juhan tyylinäyte maantieajosta.

yksittäisen tehtävän ja radan tarkkuudella mukaan lukien kouluttajien sijoittuminen ja tehtävät. Suuresta osallistujamäärästä johtuen koulutettavat jaettiin aiemmista lämpäreistä poiketen kahteen ryhmään, joita sitten kierrätettiin eri koulutusympäristöissä sekä aamu- että iltapäivällä. Jo tässä vaiheessa huomattiin, että kouluttajien osalta mennään minimimäärällä. Tästä saatiin myös rakentavaa palautetta harjoituksen yhteydessä ja jälkeen.

Varsinaiset lämpärit alkoivat kokoontumisella Immolan sotilaskodin parkkipaikalle. Tervehtimisten ja pääluvun laskemisen jälkeen oli vuorossa perinteinen potretti Rajamies -patsaalla. Radalle päästyämme pääkouluttaja Marko Kovanen piti tervetulo- ja käynnisti harjoittelun kaikille yhteisellä osuudella. Aamupäivän aluksi ryhmä A harjoitteli hidasaajaa eri tavoin, pujottelua sekä jarrutuksia. Samaan aikaan ryhmä B kertasi maantieajon perusteita ajolinjoista lähtien. Vajaan tunnin harjoittelun jälkeen ryhmän vaihtoivat päittäin harjoituspaikkaa.

Petteri Leppänen: *"Lämpärit osuivat omalta osaltani oikein sopivaan ajankohtaan, kun alla oli tuliterä pyörä. Tulipa tutuksi oikein kertaheitolla. Muutenkin tilaisuus oli jälleen aivan mahtava; hyvät kouluttajat, mahtava harjoitusalue, mukava ohjelma ja kaiken kruunasi asiallinen majoitus ja loistava seura!"*

Ari "Tahko" Pihkala (ajokouluttaja): *"Saatiin mukavasti osallistujia tapahtumaan, eikä silti ollut pahaa tunkua radalla. Kaikki tuntuivat olevan mukavalla "sykkeellä" mukana ja harjoitukset otettiin tosissaan. Uskon, että jokainen löysi harjoituksissa niitä "punaisia lankoja" eli kunkin rataosion perimmäisen tarkoituksen. Ja koska kerhomme yksi periaatteista on liikenneturvallisuuden edistäminen, en tullut itse tapahtumaan rikkinaisella mp:llä vaan neljällä pyörällä... RWP"*

Aamupäivän osuuden jälkeen pidettiin puolentunnin tauko, jolloin oli mahdollisuus nauttia nestetankkauksen lisäksi Immolan sotilaskodin sämpylöitä kahvin kera. Samaan aikaan ajokouluttajat muuttivat radat iltapäivän harjoituksia vastaaviksi. Iltapäivällä ryhmä A aloitti jälleen hitaammalla puolella, joskin rata oli vaikeusasteeltaan aamuista tiukempi. Ryhmä B tutustui puolestaan rata-ajon saloihin alkaen perusteista ja päättyen ns. ratamoodin purkuun. Puoles-



• Kaarina ja Jenni keskittyvät autotallin liepeillä.

sa välissä ryhmät vaihtoivat jälleen harjoittelupaikkaa. Yhteenvetona todettakoon, että tiukka ja opettavainen nelituntinen.

Kaarina Honkalammi: "Näin uutena jäsenenä lämppärit oli tosi kiva tapa tutustua kerhon toimintaan ja porukkaan ja tietty myös sai heti kauden alkuun mukavasti kilometrejä. Radalla sai treenata omien taitojen ja kokemuksen mukaan jokaiselle tärkeitä perusjuttuja ja kyllä suoritukset parani ihan selvästi treenin aikana. Majoitushan oli ihan huipputasoa Saimaan rannalla maisemineen, ja kun itse ehdin reissussa yöpyä kahden yön verran, niin myös vapaa-aikaa muiden seurassa oli mukavasti ja kaikki palvelut löytyivät majoituksen läheltä."

Tero Haikara (ajokouluttaja): "Kerhon lämppärit ovat kehittyneet huomasti vuodesta 2006, jolloin itse tuoreena jäsenenä ensimmäistä kertaa näihin osallistuin. Tuolloin ajettiin Pirkkahallin parkkipaikalla tötteröiden ympäri ja mentiin ABC:lle kahville. Toinen iso muutos on kerhon laajeneminen ja kuljettajien taitotason monipuolistuminen. Tämä tuo uusia haasteita myös kerhon koulutustoimintaan."

Harjoittelusessio päätettiin jälleen yhteisellä loppukeskustelulla. Tässä oli mahdollisuus antaa ja saada palautetta puolin ja toisin. Aurinkokin oli palannut harjoituksen aikana taivaalle, joten puitteet alkoi myös tältä osin olla kohdillaan. Loppupuhuttelun päätteeksi kerho



• Loppupotretti ajoharjoitteluradalla, keskellä Kimmo Holopainen.



• Olli taittaa autotalliin.

muisti jäsentään ja ajokouluttajaansa Kimmo Holopaista hänen puolivuosisataisesta vaelluksestaan kerhon standaarilla. Onneksi olkoon Kimmo!

Rataosuuden jälkeen oli vuorossa tutustuminen Imatran RR-rataan sekä Valtionhotellin ympäristöön. Komean paraatinhan me saimme aikaiseksi Immolasta Vuoksenniskan kautta Imtrakoskelle, varmaan likemmäs kaksikymmentä moottoripyörää kerhon sinivalkoisia värejä unohtamatta. Imatran RR-rata kierrettiin myötöpäivään puolitoista kertaa. Samalla se on komea maisemiltaan, mutta toisaalta myös karu. On vaikea kuvitella yli 250 km/h nopeutta lehmuksujalla ja pääsuoralla, ellei itse olisi sitä päässyt viime kesänä todistamaan. On ne hurjia kuskeja. Kiertoajelu päätettiin valtionhotellin parkkipai-

kalle, mistä osallistujat suuntasivat hyvästien jälkeen kukin tahoilleen. Osa lähti kotiinsa, osa hotellille, kuka minnekin. Lopuksi vielä kiitokset Raja- ja merivartiokoululle mahdollisuudesta jälleen kerran hyödyntää ajokoulutusrataa, Vartiolentolaivueelle esittelyistä ja koustiloista, Kaakkois-Suomen rajavartioston johtokeskukselle kärsivällisyydestä, Immolan sotilaskodille mahdollisuudesta maukkaisiin sämpyläkahveihin, BKF1:n ammattitaitoisille ajokouluttajille ajastaan ja kokemuksestaan sekä kaikille tapahtumaan osallistuneille. Erityiskiitos vielä lopuksi radasta vastaavalle RMVK:n Jarkko Miikille.

Turvallisia ajokilometrejä! ■



• Tunnelmia Imatran Valtionhotellin edustalta.

Motoristit koulukiusaamista vastaan ry

ITÄ-SUOMESSA



• Motoristit Juicen torilla Juankoskella - Marko Saarinen ohjeistaa (MKKV ry).

Kyseisen yhdistyksen kevätkauden kaksi viimeistä tapahtumaa sijoittautuivat Itä-Suomeen. Myös BK:n jäsenet olivat tapahtumaan kutsuttu sinisine liiveineen. No seli seli ja se on ymmärrettävää- tyyliin ei kuitenkaan BK -liivejä tilaisuuksissa nähty yhtä poikkeusta lukuun ottamatta.

Tapahtumien paikkakunnat olivat tällä kertaa Juankoski ja Nurmeks. Juankoskella Motoristit koulukiusaamista vastaan ry. n tapahtuma teki osallistujamäärältään kevään ennätyksen, sillä paikkakunnalle oli saapunut tuona arkipäivänä peräti yli 70 motoristia ympäri Suomen. Hyvässä yhteistyössä eri kerhoja tai ilman kerhostatuksia olevat motoristit kokoontuivat Juankosken Juicentorille, josta letka ajoi sitten Ruukin koulun edustalle näyttävästi. Varsinaisen paikalle menon jälkeen motoristit tutun formaatin mukaisesti ryhmittäytyivät koulun sisälle Agoran näyttämölle- tai ainakin ne, jotka sinne sopivat. Osa siis jäi permannolle.

Ari Santaharju- järjestön edustaja ruskeine Son of Abraham-liiveineen asettautui edustalle ja piti entisenä koulukiusaajana vaikuttavan puheen, jota paikalla ollut salillinen koululaisia ja opettajia malttoi kuunnella lähes tunnin. Motoristit luonnollisesti seisoivat patsaina nahkoissaan ja coreissaan taustalla koko sen ajan – vain hieman hikoillen. Puheosuuden jälkeen seurasi ohjelman mukaisesti kevennys, jolloin taikuri esiintyi yleisölle ja vapautti samalla motoristit yleisöksi.

Hyvä ja kaunis sää suosi Juankosken tapahtumaa. Tapahtuma no-
teerattiin paikkakunnalla asuvien ihmisten lisäksi myös paikallis-

lehdessä. Hyvähenkinen ja mitenkään pyörämerkkiin, kerhoon tai muuhunkaan yksityiskohtaan tuijottamatta motoristien yhteinen kohtaaminen on aina hieno ja veljellinen tapahtuma. Hyvän, ja toisaalta myös vakavan asian ympärille kokoontuminen, ja samalla asiasta puhuminen ja esiinottaminen nuorten omalla kielellä saa eittämättä karsikinkin ilmiänsä omaavan motoristin hiljaiseksi tällaisessa tilaisuudessa. Juankosken tapahtuman jälkeen osa ajoi kotipaikkakunnilleen, osan jatkaessa tourneeta seuraavaksi päiväksi Nurmekseen.

Nurmeksessa tapahtumaa varten kokoonnuttiiin päätien varressa olevalle huoltoasemalle reilun kolmen kymmenen motoristin voimin. Nurmeksen koululla odotettiin vierailua myös kovasti ja vastaanotto oli myös sen mukainen. Erilaiset moottoripyörät keräsivät koulun pihalla valtavasti huomiota, jopa ala-asteelta lapset saivat tulla katso-
maan niitä. Sisällä salissa kokeneena puhujana Ari Santaharju piti ikäryhmälle sopivan luennon koulukiusaamisesta ja sen vakavuudesta, joka siis sopivasti poikkesi siitä mitä edellispäivänä oli kuultu. Santaharjun viesti molemmissa tapahtumissa oli lapsille ja nuorille selkeä. Kiusaaja tuhlaa elämänsä ja voi toiminnallaan rikkoa toiselta sen ainoan turvallisen ympäristön, jossa voi olla. Tilaisuus päättyi tutulla tavalla taikurin esitykseen ja raikuihin abloodeihin. Motoristeille tapahtuman jälkeen oli tarjolla seurakunnan tarjoamat piirakkakahvit. Tapahtuma sai myös Nurmeksessa asukkaiden ja paikallislehden huomion. Jopa minut paikalla olleena ” hieman erilaisena motoristina” sinisine liiveineen bongattiin haastatteluun.

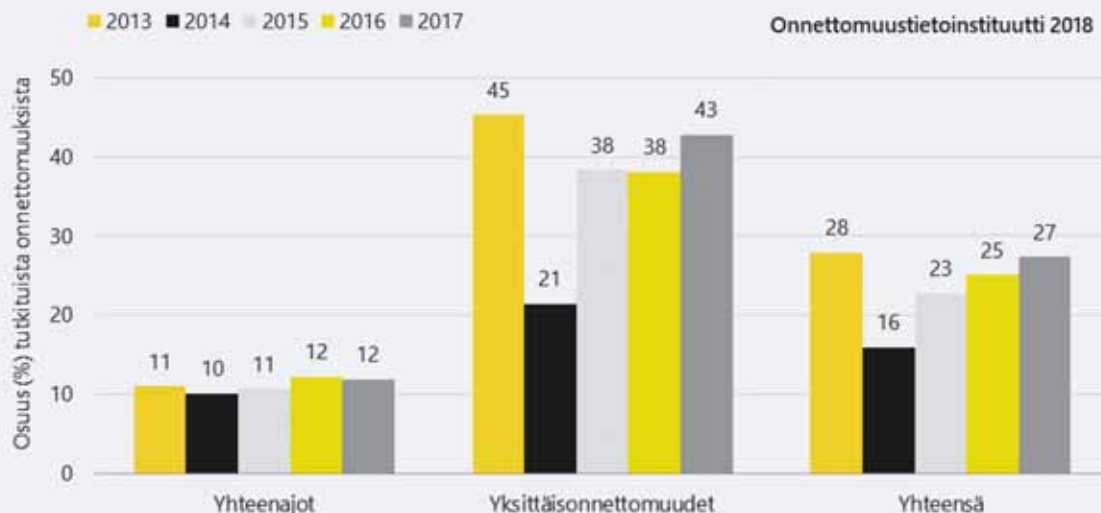
Teksti ja kuvat: Mika ”Waltso” Wallius
BK FIN1 , Anchoreman East ■



• Edessä Ari Santaharju ruskeine liiveineen.

ALKOHOLIONNETTOMUUDET 2017 - ennakkotiedot

Raportin aineistona on käytetty liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien ilmoittamia ennakkotietoja vuonna 2017 tutkituista kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista, joissa onnettomuuden osallisella on ollut veressään alkoholia vähintään 0,50 ‰. Vuoden 2017 tietoja on verrattu neljän aikaisemman vuoden onnettomuuksiin, joiden osalta tiedot ovat lopulliset. Raportti sisältää tietoja sekä moottoriajoneuvo-onnettomuuksista että kevyen liikenteen onnettomuuksista.



Kuvio 1. Alkoholionnettomuuksien osuus moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 2013-2017

Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuonna 2017 yhteensä 168 kuolemaan johtanutta tieliikenteessä tapahtunutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta, joista 46:ssa (27 %) jollakin osallisella moottoriajoneuvon kuljettajalla oli veressään alkoholia vähintään 0,5 ‰ (kuvio 1 ja taulukko 1).

Alkoholionnettomuuksien suhteellinen osuus kaikista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli pitkään maassamme noin 25 %, kunnes vuonna 2012 osuus lähti vaihtelevaan. Osuuden vaihtelu on johtunut yksittäisonnettomuuksien määrän vaihtelusta. Tällä hetkellä alkoholionnettomuuksien osuus moottoriajoneuvo-onnettomuuksista on nousujohteinen.

Perinteiseen tapaan alkoholionnettomuuksista suurin osa oli yksittäisonnettomuuksia (78 %).

Taulukko 1. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet, joissa moottoriajoneuvon kuljettaja oli alkoholin vaikutuksen alainen 2013-2017 ja alkoholionnettomuuksien jakauma

Alkoholi-onnettomuudet	2013		2014		2015		2016		2017		Yhteensä	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Yhteenajot	11	20	8	26	12	26	12	24	10	22	53	24
Yksittäisonnettomuudet	44	80	18	74	33	74	37	76	36	78	168	76
Yhteensä	55	100	26	100	45	100	49	100	46	100	221	100

Kuljettajan veren alkoholipitoisuus ja aikaisemmat rattijuopumustuomiot

Kuolemaan johtaneille alkoholionnettomuuksille on tyypillistä, että moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja on voimakkaasti alkoholin vaikutuksen alainen. Ennakkotietojen mukaan vuonna 2017 rattijuopoista 87 %:lla veren alkoholipitoisuus ylitti törkeän rattijuoppouden 1,2 promillen rajan (*taulukko 2*). Alkoholin vaikutuksen alaisista kuljettajista 48 %:lla oli aikaisempia rattijuopumustuomioita (tiedossa olevista tapauksista raporttia tehtäessä) ja alkoholin runsas käyttö usealla heistä päivittäistä. Kuljettajia, joilla ennakkotietojen mukaan oli ollut alkoholia veressään alle 0,5 %:a, oli onnettomuuksissa mukana 2 (6 kuljettajaa v. 2016).

Taulukko 2. Veren alkoholipitoisuus 2013-2017, kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet

Alkoholipitoisuus promilleina	2013		2014		2015		2016		2017		Yhteensä	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0,50-1,19	10	19	4	30	8	17	12	24	6	13	40	18
1,20-1,99	21	38	13	56	20	48	17	35	28	61	99	45
2,00 ja yli	24	43	9	15	17	36	20	41	12	26	82	37
Yhteensä	55	100	26	100	45	100	49	100	46	100	221	100

V. 2017 ei ennakkotiedon mukaan tapahtunut onnettomuuksia, jossa onnettomuuden molemmat osapuolet olisivat olleet alkoholin vaikutuksen alaisena.

Kuljettajan muu huumaantuneena ajaminen

Alkoholia nauttineista kuljettajista kahdeksalla epäiltiin olevan huumetta tai huumaavaa lääkeainetta veressään. Näiden lisäksi 6 kuljettajan epäiltiin ajaneen huumausaineen vaikutuksen alaisena (ei alkoholia). Yhteensä siis 14 kuljettajan (8 %:a onnettomuuksista) epäiltiin ajaneen huumausaineen tai huumaavan lääkeaineen vaikutuksen alaisena (21 kuljettajaa, 11 % onnettomuuksista v. 2016). Kuljettajan ajokykyyn vaikuttavista lääkeaineista ei ennakkoraporttia tehtäessä ole saatavilla riittävästi tietoa. Vuonna 2016 kuljettajista 25 (13 % onnettomuuksista) oli ajanut ajokykyyn vaikuttavan lääkeaineen alaisena onnettomuuden tapahtuessa.

Kuljettajan ikä

Nuorten suhteellinen osuus kuolemaan johtaneista alkoholionnettomuuksista on perinteisesti vuosina ollut suuri. Parina viime vuonna nuorten, alle 26-vuotiaiden, osuus alkoholionnettomuuksista on kuitenkin laskenut. Vuonna 2017 osuus oli 24 % (*taulukko 3*). Sen sijaan yli 60 -vuotiaiden alkoholionnettomuudet näyttävät olevan hienoisessa kasvussa.

Taulukko 3. Rattijuopon ikä 2013-2017, kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet.

Kuljettajan ikä	2013		2014		2015		2016		2017		Yhteensä	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
20 v. tai alle	8	15	5	16	8	14	6	12	5	11	32	14
21-25 v.	7	19	4	20	10	31	5	10	6	13	32	14
26-40 v.	19	25	11	36	13	14	18	37	14	30	75	34
41-60 v.	19	28	6	28	10	26	16	33	14	30	65	29
61 v. tai yli	2	13	0	0	4	14	4	8	7	15	17	8
Yhteensä	55	100	26	100	45	100	49	100	46	100	221	100

Kuljettajan ajoneuvo

Valtaosa alkoholin vaikutuksen alaisista kuljettajista (85 %) ajoi henkilöautolla. Huomioi: mukana ei ole maastoliikenteen kuolemaan johtaneita onnettomuuksia.

Taulukko 4. Rattijuopon ajoneuvo 2013-2017, kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet

Kuljettajan ajoneuvo	2013		2014		2015		2016		2017		Yhteensä	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Henkilöautot	47	84	17	67	35	81	39	80	39	85	177	80
Pakettiautot	0	0	1	4	0	5	4	8	1	2	6	3
Raskaat ajoneuv.	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Moottoripyörät	5	9	5	19	4	5	2	4	1	2	17	8
Mopot	1	2	0	0	0	0	0	0	1	2	2	1
Muut*	2	4	2	11	6	10	4	8	4	9	18	8
Yhteensä	55	100	26	100	45	100	49	100	46	100	221	100

* Vuonna 2017 luokka "muut" sisälsi mönkijän, moottorikelkan sekä 2 traktoria ja vuonna 2016 4 mönkijää. Vuonna 2015 luokkaan sisältyi traktorimönkijä, traktori, moottorikelkka ja työkone. Vastaavasti vuonna 2014 luokka "muut" sisälsi mönkijän ja moottorikelkan. Edelleen vuonna 2013 luokka "muut" sisälsi mönkijän ja moottorikelkan.

Onnettomuuden tapahtuma-aika

Kuolemaan johtaneet alkoholionnettomuudet - ja nimenomaan yksittäisonnettomuudet - ovat perinteisesti keskittyneet vuoden kesäpuoliskoon (huhti-syyskuu), viikonloppuun ja yöaikaan. Tämä ero vuodenaajoissa on viime vuosina alkanut hävitä. Vuonna 2017 alkoholionnettomuuksista 54 %:a sijoittui kesäaikaan (taulukko 5). Sen sijaan yhteenajot tapahtuivat korostetusti talviaikaan (taulukko 5). Myöskin viikon- ja kellonajoissa on tapahtunut muutosta pois päin viikonlopusta ja yöajasta: vuonna 2017 alkoholionnettomuuksista tapahtui perjantai-sunnuntai välisenä aikana (63 %) ja klo 20.00 - 6.00 välillä (59 %).

Taulukko 5. Vuodenaika 2017, kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet, alkoholionnettomuudet.

Kuukaudet	Yhteenajo		Yksittäisonnettomuus		Yhteensä	
	N	%	N	%	N	%
Kesäaika (huhti-syyskuu)	3	30.0	22	61	25	54
Talviaika (loka-maaliskuu)	7	70.0	14	39	21	46
Yhteensä	10	100	36	100	46	100

Onnettomuuden tapahtumapaikka

Kokonaisuudessaan alkoholionnettomuudet tapahtuvat valtateitä alempiluokkasilla teillä (72 %). Valtateillä tapahtuvat alkoholi-onnettomuudet ovat kuitenkin useammin yhteenajoja kuin alempiluokkasilla tapahtuvat onnettomuudet. (Taulukko 6.)

Taulukko 6. Tien laji ja onnettomuustyyppi 2017, kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onn., alkoholionnettom.

Onnettomuustyyppi	Valtatie		Muu maantie		Katu		Yksitystie		Yhteensä	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Yhteenajot	6	46	3	15	1	13	0	0	10	22
Suistumisonnettomuudet	7	54	16	80	7	88	5	100	35	76
Muut	0	0	1	5	0	0	0	0	1	2
Yhteensä	13	100	20	100	8	100	5	100	46	100

Vuonna 2017 tutkijalautakunnat eivät ennakkotietojen mukaan tutkineet liikenneonnettomuuksia, joissa molemmat osapuolet olisivat olleet alkoholinvaikutuksen alaisia.

Moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa, joissa moottoriajoneuvon kuljettaja on ollut alkoholin vaikutuksen alainen, on uhri yleensä alkoholia nauttinut itse tai hänen ajoneuvossaan matkustanut henkilö. Kuolleesta 50 henkilöstä 41 (83 % kuolleista) oli ajoneuvoa alkoholin vaikutuksen alaisena kuljettanut kuljettaja ja 7 oli hänen matkustajiaan. Ennakkotietojen mukaan kaksi vastapuolen (selvä kuljettaja) ajoneuvossa ollutta menehtyi (taulukko 7). Vammautuneista 11 matkusti alkoholin vaikutuksen alaisen kuljettajan ajoneuvossa. Vastapuolen ajoneuvossa vammautui 7 ja säilyi vammoita 5.

Kevyen liikenteen onnettomuuksissa kuoli 1 polkupyöräilijä (yksittäisonnettomuus) ja 1 jalankulkija, jotka liikkuivat liikenteessä alkoholin vaikutuksen alaisia.

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) tekee työtä ennaltaehkäistäkseen liikenneonnettomuuksia Suomessa. OTI koordinoi liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toimintaa ja hallinnoi tutkinnasta kerättyä tietoa muiden liikennevahinkotilastojensa lisäksi. Tilastotiedon määrä ja laatu ovat kansainvälisesti ainutlaatuisia. OTI tarjoaa tärkeää tietoa, jolla voidaan vaikuttaa liikenneturvallisuuteen sekä lainsäädännön että käytännön toimenpiteiden tasolla. Instituutti toimii erillisenä yksikkönä Liikennevakuutuskeskuksessa. Lue lisää www.oti.fi.

Määritelmiä:

Osallinen: tieliikenteen onnettomuudessa mukana ollut tienkäyttäjä (moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja [tai moottorikäyttöinen ajoneuvo], polkupyöräilijä tai jalankulkija)

Alkoholionnettomuus: kuolemaan johtanut tieliikenneonnettomuus, jonka jollakin osallisella on ollut alkoholia veressä vähintään 0,50 ‰

Vastapuoli: osallinen, jonka kanssa alkoholin vaikutuksen alainen kuljettaja on törmännyt

Kevyen liikenteen onnettomuus: yhteentörmäys tieliikenteessä, minkä seurauksena jalankulkija tai pyöräilijä on kuollut, tai kuolemaan johtanut polkupyöräilijän yksittäisonnettomuus

Moottoriajoneuvo-onnettomuus: kuolemaan johtanut yhteenajo- tai yksittäisonnettomuus, jossa moottorikäyttöisessä ajoneuvossa mukana ollut henkilö on menehtynyt

Lisätietoja:

Onnettomuustietoinstituutti OTI
Itämerenkatu 11–13, 00180
Helsinki
Viestintä, p. 040 450 4700

Liikenneonnettomuuksien
tutkinnan johtaja Kalle Parkkari
kalle.parkkari@oti.fi
puh. 040-4504 627

Liikenneturvallisuustutkija
Arja Holopainen
arja.holopainen@oti.fi
puh. 040-4504 531

Raporttiin voi viitata seuraavasti:
Holopainen, A., 2018.
OTIn ennakkotiedot alkoholionnettomuuksista 2017. Onnettomuustietoinstituutti OTI, ISBN 978-952-5834-83-3. Helsinki. ■

BKF1 Hymyilevän motoristin kevät-päivillä Oulussa

Kerhon tapahtumakalenterissa vuodelle 2018 on runsaasti erilaisia ajotapahtumia ja yksi sellainen oli osallistuminen 26.5.2018 Hymyilevän Motoristin kevätpäiville. Päijänteen ympäriajon peruunnuttua osanottajien vähyyden takia, rupesin kyselemään, että josko joku olisi lähdössä Oulun suuntaan. Pari rohkeaa ilmoitteli aikomuksistaan, mutta pyörän tekniikkaongelmat sotkivat näistä toisen lähdön.



• Hymyilevän ritarin ratsu eräällä Pyhäjoen silloista.

Starttasin Jyväskylän Jyskästä lauantaina hieman puoli kuuden jälkeen. VT4 oli kauniissa säässä mukava ja rauhallinen ajaa. Hieman ennen Kärämäkeä pysähdyin ottamaan pari kuvaa Pyhäjokivarresta, Kärämäellä tankkasin pyörän sekä itseni, ja siitä jatkoin edelleen kohti Oulua. Piippolan liepeillä noin kahdeksan maissa huomasin hirtin ojanpenkalla. Siinä se seisoj ja seurasi liikennettä. Nopea jarrutus, valojen vilkutus, ja sain hirtin kääntymään takaisin metsän siimekseen. Täytyy olla varovainen, sillä näitä riittää.



• Hymyileviä Motoristeja Oulun Ideaparkissa.

Kevätpäivä järjestettiin tänä vuonna jo 42. kertaa, mutta nyt ensimmäistä kertaa niinkin pohjoisessa kuin Oulussa. Päivä käynnistyi paraatijoon kokoontumisella klo 10 alkaen Oulun Ideaparkin pysäköintialueelle. Saavuin tyypillisesti paikalle jo hieman etuajassa, joten mahduin hyvin ensimmäisen sadan paikalle saapuneen joukkoon. Ideaparkin pihalla oli tarjolla ilmaisia käristemakkaroita ja kahvia, mikä reippaan 300 kilometriä ajaneena otin ilolla vastaan. Kiitos vaan tapahtuman järjestäjille hyvin ajoitetusta hiukopalasta!

Olin sopinut kerhomme tuoreen jäsenen Jukka Heleniuksen kanssa tapaamisen Ideaparkin edustalle. Jukkahan saapuikin ja oli enemmän kuin mukava tavata vanhaa armeijakaveria jostain 30 vuoden takaa. Niin se aika kuluu äkkiä nuorilla miehillä. Jotta jatkossakin miehen tunnistaissimme, niin ojensin hänelle muistoksi kerhon tuoreimman 15-vuotispinssin sekä sinivalkoisen avaimenperän. Katseilin hieman ympärilläni, josko muita alueen kerholaisia sattuisi tulemaan paikalle. Ei näkynyt, enkä tosin huomannut Ahon Veikkoakaan,



• BKF1 ritari Jukka Helenius.

vaikka oli ajanut Rantsilan kohdalla autolla vastaan. Mutta me nähdään kyllä.

Vähitellen piha täyttyi moottoripyöristä ja joidenkin arvioiden mukaan paikalla oli 500 - 600 pyörää. Itse juttelin erään pariskunnan kanssa, jotka olivat saapuneet paikalle Kemijärveltä. Paraatijono lähti liikkeelle kohti Kuusisaarta tasan kello 11.30 poliisin vetämänä. Matkaa sinne oli noin 15 kilometriä ja nopeus oli koko matkan sellaista



• Kuusisaaren pää tapahtuman tunnelmia.

25 kilometriä tunnissa. Yllättävästi oli ihmisiä katujen varsilla, ja osa jopa huiskutteli käsiään. Tulkitsin ne iloisiksi tervehdyksiksi ja hymyilevä motoristina heiluttelin takaisin.

Tapahtuman keskuspaikaksi oli valittu Kuusisaaren virkistysalue Oulun keskustan tuntumassa. Paikka oli oivallinen valinta tähänkin tarkoitukseen. Aurinko paistoi, muttei ollut liian kuuma. Alueella saimme nauttia Lokakuun Lintujen musisoinnista sekä eri näytteil-



• Hymyilevän Motoristin ratsu Niinilahden vanhalla sillalla.

leasettajien tarjonnasta. Tunnin ajan kiertelin alueella ja juttelin toisten kaltaisten kanssa, sitten piti suunnata jo pyörän keula takaisin kohti Jyväskylää.

Paluumatkalla poikkeisin Haapavedellä, tankkasin jälleen Kärsmäellä sekä otin muutaman kuvan Niinilahdessa vanhan sillan pielessä. Paikka sijaitsee Viitasaaren ja Konginkankaan puolella välissä VT4:n länsipuolella. Lähistöllä on kauniin maalaismaiseman lisäksi myös pieni kirppari, jos joku on sellaisista kiinnostunut. Mittariin kertyi päivän aikana 721 kilometriä, ja motoristia hymyilytti suurimman osan aikaa. Kaiken kaikkiaan se oli hieno Hymyilevän Motoristin kevätpäivä 2018.

Teksti ja kuvat: Jaakko Ritola ■

BKF1 Keski-Suomen MP-näyttelyssä 7.4.2018



• Heikki Mansikka-Aho, Jaakko Ritola, Arto Keskinen ja Olavi Heikkala.

Syyskokouksessa 2017 valittiin kerhon hallituksen lisäksi myös alueellista kerhotoimintaa järjestävät ankkurit. Samassa yhteydessä keskusteltiin myös ankkuritoiminnan aktivoinnista. Koska sain kunnian tulla valituksi hallituksen jäsenyyden lisäksi myös Keski-Suomen ankkuriksi, niin päätin aloittaa jäsenten aktivoinnin heti kevästä. Mielestäni sopiva tilaisuus oli Keski-Suomen MP-näyttely, minkä sitten kutsuna esitinkin. Rohkenin myös luvata, että paikalle saapuville jäsenille maksetaan sisäänpääsymaksu tai vaihtoehtoisesti tarjotaan pari käristemakkaraa. Osanotto oli jopa yllättävän hyvä, sillä näyttelyyn saapui yhteensä kahdeksan henkeä, varsinaisia jäseniä oli kuusi. Osallistujia saapui paikallisten lisäksi aina Tampereelta ja Mikkelistä asti.

Keski-Suomen MP-näyttely järjestettiin jo 27. kerran Jyväskylän Hippshallissa 7. - 8.4.2018. Näyttelyssä oli esillä perinteiseen tapaan uusia ja vanhoja moottoripyöriä, ajovarusteita, tarvikkeita aina laukuämpäreihin saakka. Ajovarusteita esiteltiin myös muotinäytöksissä, jota tosin emme kovinkaan pitkään kerinneet katselemaan. Esillä

oli useita yksityishenkilöiden näytteille tuomia erikoisia moottoripyöriä, kuten myöhemmässä kuvassa esillä ollut ns. välikelin pyörä. Varsinaisessa MP-näyttelyssä oli esillä koko joukko laadukkaasti rakennettuja moottoripyöriä. Myös autokoulut, vakuutusyhtiöt, kerhot ja muut tahot esittelivät omaa toimintaansa. Perinteisesti Jyväskylän Moottoriklubi ry käyttää osan MP-näyttelyn pääsylipputulosta Keski-Suomen keskussairaalan lastenosastojen tuki ry:n hyväksi.

Näyttelyn yhteydessä oli erinomaista tavata uusia ja vanhoja kerholaisia sekä vaihtaa kuulumisia. Ankkuritoiminnan aktivointiin oli ilmeisen tyytyväisiä. Jatkotoiminnan osalta Olavi Heikkala kutsui keski-suomen jäsenet sekä muutkin tervetulleiksi Kangasniemelle. Hänet löytää pääsääntöisesti sieltä Kiviniemi Campingistä. Kiittäen tämä otetaan huomioon. Olavilla oli mielenkiintoisia muistoja Blue Knightsin Suomen historiasta. Se saattaa olla nykytiedoista poiketen huomattavasti vanhempaakin perua. Mutta tästä aiheesta myöhemmin ehkä lisää.

Teksti ja kuvat: Jaakko Ritola ■



• Anita Tarvainen ja Matti Luoranen.



• Sisä-Suomen poliisilaitos.



• Ns. välikelin pyörää ihastelema Petri Pylväläinen, Arto Keskinen ja Ulla Kelloniemi.

Tulipa ajeltua

KTM 1290 SUPER ADVENTURE R

Karski-Tehokas-Mahtaileva, siinä ajeltu värkki lyhyesti kuvailtuna. Harva pyörä säväyttää bussikuskia, mutta tämä kuuluu niihin yhden käden sormien pyöriin, mahdollinen tuleva oma pyörä. Matkustajaa ei juurikaan huomaa kaksipäällä ajaessa, ajotuntuma säilyy erinomaisena, kuskille ja matkustajalle on ruhtinaallisesti tilaa. Isot renkaat tekevät ajosta tasaista. Pyörä on korkea, jolloin esim. pysähtyessä jalan alla ei tarvitse olla kummoistakaan monttua, jolloin pyörä menee kokemattomalta helposti nurin kallistumisen seurauksena (voi toki olla kyse myös kuskin voimanpuutteesta). Painopiste on korkealla, pyörä sopii toki pienehköön maastoajoon, mutta raskaana pyöränä sen käsiteltävyys maastossa kärsii.

KTM on siis itävaltalainen moottoripyörävalmistaja, nimi tulee sanoista: Kronreif, Trunkenpolz ja Mattighofen. Hans Trunkenpolz perusti Kraftfahrzeuge -yhtiön Mattighofenissa vuonna 1934, joka oli metallityöpaja. Vuonna 1953 alkoi moottoripyörien valmistus, tehtaasta parikymmentä työntekijää valmisti kolmisen pyörää päivässä, lähes kaikki moottoripyörien osat valmistettiin vielä silloin omassa tehtaassa. Vuonna 1992 yhtiö ajautui konkurssiin ja se jaettiin kolmeen yhtiöön, joista KTM Sportmotorcycles GmbH (1994 lähtien KTM Sportmotorcycles AG) jatkoi moottoripyörien valmistusta. KTM Fahrrad GmbH keskittyi polkupyöriin ja KTM Kühler GmbH lämpöpattereihin. Ruotsalaisen Husabergin osto ja uusi enduro -konsepti teki vaikutuksen sijoittajiin sekä ostajiin, ja niinpä KTM valmistaa nykyään liki 80 000 moottoripyörää vuosittain, liikevaihdon hipoessa puolta miljardia euroa.

Yhtiö on panostanut runsaasti katupyöriin sekä matkaenduroihin, suosituimmat mallit mm. 950- ja 990 Adventure ja 950 Super Enduro. Vuonna 2008 tuli yhtiöltä tuli ns. eka kisapyörä katukäyttöön - KTM_RC8, moottorina on viritelty 990.

KTM siirtyi myös moottoriurheilun puolelle, menestystä on tullut Pariisi-Dakar-aavikkorallissa, joka voitettiin 9 kertaa peräkkäin vuosina 2001-2010. KTM on myös MotoGP-sarjassa, Mika Kallio ajoi KTM-talissa vuoteen 2008. Ehkä kuitenkin suurimman menestyksen moottoriurheilupuolelle KTM on saavuttanut endurossa ja motocrossissa, merkkillä on saavutettu mm. lukuisia maailman- ja Euroopan mestaruuksia.

Mutta asiaan. Kyseessä on lähes kaikilla mahdollisella ja mahdottomilla varusteilla oleva 160 hevosvoimainen matkaenduro KTM 1290 SUPER ADVENTURE R. Vakiovarusteisiin kuuluu mm. avaimeton käynnistys, kaarre-ABS-jarrut, luiston- ja keulimisen esto, erilaisia ajotiloja, elektroninen rengaspaineseuranta, kytkimetön vaihteiden vaihto ylös ja alas, laukkujärjestelmän kiinnikkeet, erikoispakoput-



• Selkeä iso näyttö: MTC, MSR, ABS, HHC... säätöjä ja tekniikkaa piisaa, kuitenkin toimivaa testattua tekniikkaa.

ki, huoltojalka jne. Ohjaustanko, kahvojen etäisyys, polkimien asento on säädettävissä kuskin mukaan. KTM:n oma My Ride- systeemi tarjoaa mm. matkapuhelimen liittämisen niin, että mittaristo toimii näyttönä. Ajotiloja on kolme: Sport, Street ja Rain. Sport ja Street tarjoaa kaiken 160 hevosvoimaa ja Rain 130 hevosvoimaa. Kaarre-ABS-jarrut, luiston- ja keulimisenesto säätävät ajotilan mukaan. Perus-ABS:llä on kolme tilaa; On, SuperMo ja Off. On-tilassa järjestelmä on fiksu ja tarkka. SuperMo -tilassa takapyörän ABS:t kytkeytyy pois sallien etupyörälle reilumman luiston, ts. perä nousee halutessa. Sitä kaarreajo-ABS-ominaisuutta en uskaltanut kokeilla 1500€ koeajon omavastuun takia, eikä ollut esittelijäkään kokeillut. Sen tulisi toimia niin, että kun tekee täysjarrutuksen pyörän ollessa kallistuneena, niin järjestelmä laskee automaattisesti jarrupainetta, jos renkaista uhkaa kadota pito.

Tulevaisuudessa KTM:ssä tullaan näkemään sekä adaptiivinen vakionopeussäädin että kuolleen kulman varoitin, näillä halutaan vähentää kolaririskiä edestä että takaa. Adaptiivinen vakionopeussäädin tunnistaa, jos pyörä on turhan lähelle edellä ajavaa vähentäen kaasua sekä tarvittaessa käyttäen etujarrua nopeuden vähentämiseksi! Se ei siis ole hätäjarruavustin. Kuski pystyy kuitenkin edelleen säätämään varoetäisyyden ym, jolla järjestelmä toimii. Kuolleen kulman varoitin taas tuo turvallisuutta vaikkapa kaistanvaihtoon, varoitus tulee sekä mittaristoon että peileihin liitettyihin valoihin kuolleessa kulmassa olevasta ajoneuvosta. Järjestelmään liittyy myös äänimerkkitehoste. Nämä uutuudet tullevat pyöriin 2021 alkaen?



• Rehevakas olematta kuitenkin röyhkeä, koko komeudessa, passaa isoommal-lekki raitille.

Tärkeimmät tekniset tiedot:

Moottori: 2-sylinterinen 4-tahtibensiinimoottori, 1 301 cm³, 6 vaih-
detta, ketjuveto.

Teho: 118 kW (160 hv)

Kuivapaino: 217 kg

Tankin tilavuus: 23 litraa.

Rengaskoko: 90/90-21 ja 150/70-ZR18.

Huoltoväli: 15 000 km, huollon hinta n. 300 €

Takuu: 2 vuotta

Hinta: 23 174 €

Teksti ja kuvat: Jari Jäske, DIII ■

• Vasemmalla keskellä: pyörän kätevä keskijalka helpottaa huoltoa
ja isot "nappularenkaat" tekevät ajosta tasaista. Kytkimetön vaihteiden vaihto
ylös ja alas (Shifter) pyörään lisävarusteena 500 - 800 euron hinnalla.

• Erikoispakoputki, Brembon jarrut.



SINISET VELJET JA SISARET! UUSIA TUOTTEITA

DIII:n kuumat tuoteuutiset, tilaukset tuttuun tapaan nettisivujen kautta taikka suoraan Director III:lta. Lisäksi kerho vuokraa telttoja jäsenien omiin / perhetapahtumiin, tiedustelut hallitukselta. Terveisin Jari Jäske Director III



Blue Knights Finland 1 kangasmerkki, brodeerattu, sininen, valkoinen tai musta. Korkeus n. 11 cm. hinta 8 euroa / kpl taikka 20 euroa sarja (3 väriä). (Huom. musta ja sininen oikealla.)



Blue Knights -tarra, värit: valkoinen, musta, sininen, hopea, kulta ja heijastava. Hinta 3 euroa /kpl, valmistaja antaa tuotteelle 7 vuoden ulkoilmatakuun (ei tietenkään kestä paine-/pesuainepesuja em. aikaa, mutta ERITTÄIN laadukas tuote).



Blue Knights Finland I Ritariristikaulakoru, hopeaa (925), Vapaudenristi muotona, keskellä BKFI - kypäri, hinta 90 euroa. ENNAKOTILAUS! (toimitusaika viikko-kaks).

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,
Tilaa jäsenhakemus osoitteesta

jasen.bkfinland1@gmail.com

tai vieraile nettisivuilla

<http://www.blueknights.fi/jasenhakemus/>

Huom, myös eläkkeellä olevat virkamiehet voivat hakea jäsenyyttä.



**10.-12.8.2018 Kajaani,
Joutenlammen leirikeskus**

Joutenlammentie 294, 87930 Salmijärvi

15-vuotis- PÄÄTAPAHTUMA

Tervetuloa Blue Knights Finland 1:n 15-vuotis
JUHLAPÄÄTAPAHTUMAAN Kajaaniin!

Alustava ohjelma:

10.8. Saapuminen klo 17:00 mennessä, klo 18:00 päivällinen,
jonka jälkeen saunomista sekä yhdessäoloa...

11.8. Aamupala klo 07:30 – 09:00, päivän ajelut vaihtelevissa
maastoissa klo 10:00 – 15:00, ml. käynti Kajaanissa! Päivällinen
klo 16:30 – 18:00, saunomista, lepoa...

- Tilaisuuden viralliset avajaiset ja seremoniat klo 19:30 ja sen
jälkeen juhlat jatkuu jatkuu ja jatkuu..

12.8. Aamupala klo 07:30 – 09:30 ja kotimatalle klo 10:00.

Hinta: 85€ / henkilö / sekä 45€ alle 12 vuotiaat (pe-su).

- 2-hengen huoneet lakanoineen pyyhkeineen
- Lauantain ja sunnuntain aamupalat
- Perjantain ja lauantain päivälliset, saunat sekä karkelot
- sekä **YLLÄTYS!!**

Ilmoittautuminen ja maksut kerhon nettisivujen
kautta.

Nähdään!

Heikki Klemetti, hesenowits@hotmail.com

Pohjois-Suomen Ankkuri



Blue Knights Finland 1



www.blueknights.fi

facebook

YouTube



10.-12.8.2018 Kajaani, Joutenlammen leirikeskus

Joutenlammentie 294, 87930 Salmijärvi

15th

ANNIVERSARY MEETING

Welcome to Blue Knights Finland I LEMC 15th anniversary meeting in Kajaani Finland!

Preliminary program:

10.8. Arrival until 17:00, 18:00 dinner, afterwards some sauna and good company...

11.8. Breakfast 07:30 – 09:00, motorcycle rally 10:00 – 15:00, incl. visiting the city of Kajaani! Dinner 16:30 – 18:00, some sauna and relaxation...

- Official opening and ceremony from 19:30 and afterwards party, party party..

12.8. Breakfast 07:30 – 09:30 and bye-bye from 10:00.

Price: 85€ / person / 45€ if you are under 12 years old (from friday to sunday).

-rooms for 2 persons incl. linen and towels

-Breakfasts saturday and sunday

-Friday and saturday dinners, saunas and parties

-and **SURPRISE!!**

See you!

Heikki Klemetti, hesenowits@hotmail.com

Northern Finland anchorman



Blue Knights Finland 1



www.blueknights.fi

facebook

YouTube