

Siniset



Ritarit

www.blueknights.fi

Lainvalvojien MP-kerho 2/2020

KEVÄÄN JA KESÄN PYÖRÄREISSUJEN SATOA:

Suomen TET-reitistöä
koluamassa

PÄITSI 2020

Helle helli
Alastaron radalla

20-LUVUN PYÖRILLÄ
uudelle vuosikymmenelle

**JOKO TUNNET
OMAN ALUEESI
ANKKURIN?**

Koeajossa:

Triumph Rocket 3 GT

- Iskutlavuudeltaan maailman
suurin tuotantomoottoripyörä





Blue Knights International

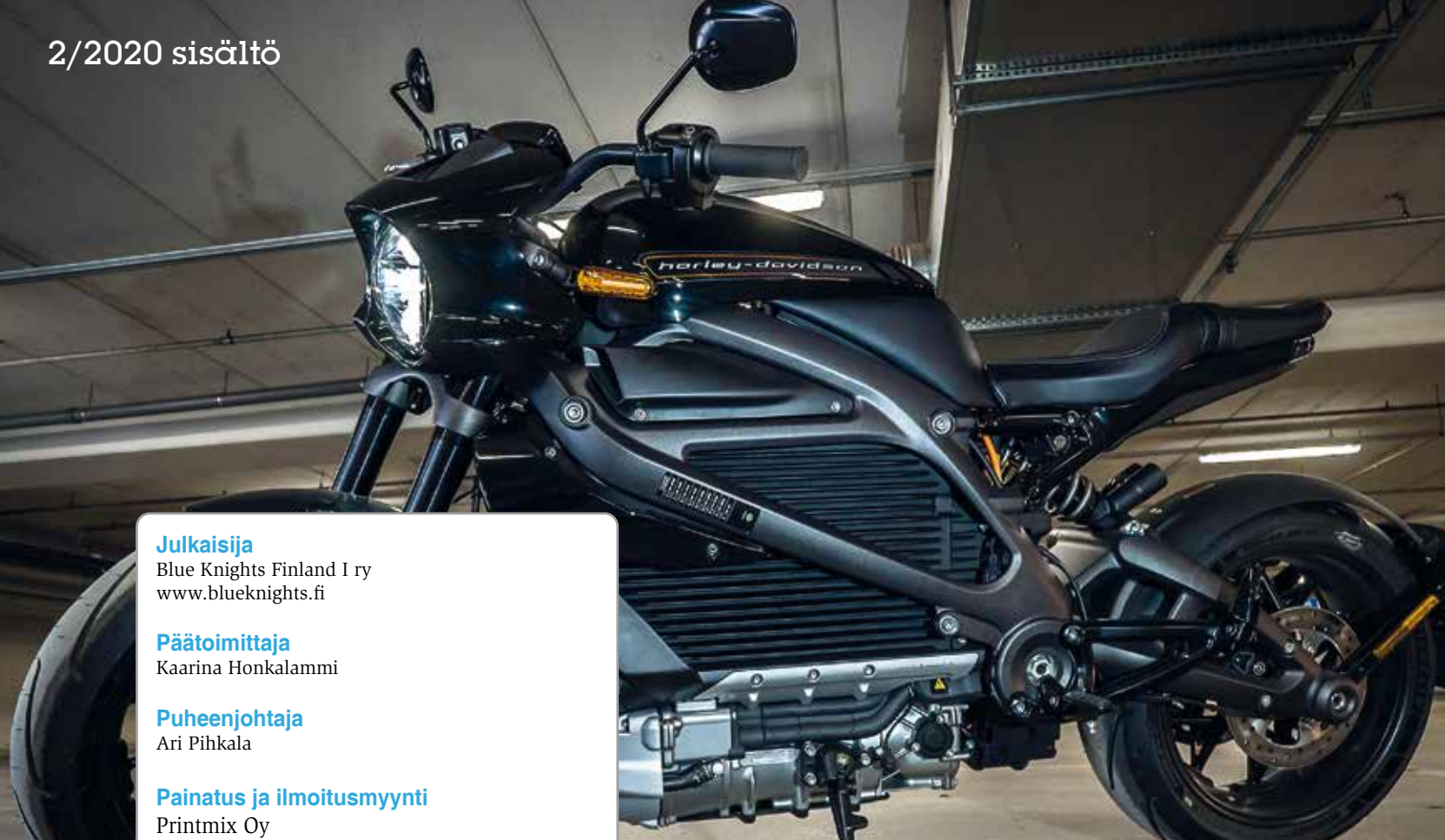
- maailmanlaajuinen
organisaatio jolla on
jäseniä yli 19500

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

Blue Knights International on levinnyt maailmanlaajuisesti 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.



www.blueknights.org



Julkaisija

Blue Knights Finland I ry
www.blueknights.fi

Päätoimittaja

Kaarina Honkalampi

Puheenjohtaja

Ari Pihkala

Painatus ja ilmoitusmyynti

Printmix Oy
Vaihde: 045 202 2265
myynti@printmix.fi

Taitto

Mika-Matti Trogen
mika.trogen@printmix.fi

Sisälllys

Pääkirjoitus	6
Puheenjohtajan palsta	7

Kevään ja kesän pyöräreissujen satoa:

Suomen TET-reitistöä koluamassa	8
Yöttömän yön soraralli 2020	12
Päijänteen ympäriajo	16
Alastaron ratapäivä	18
Ensimmäinen reissu Sinisissä ritareissa	21

Koeajojutut:

Koeajossa Triumph Rocket 3 GT	24
20-luvun pyörillä uudelle vuosikymmenelle -makupaloja koeajoilta	28

Kerhoasias:

Ankkuriaukeama	32
Silloin ei naurattanut!	36
Muistatko vielä? Siniset Ritarit -lehti ennen ja nyt	38
Tapahtumakalenteri	40



24

Triumph Rocket 3 GT on iskutilavuudeltaan maailman isoin tuotanto-moottoripyörä. Pyörässä hivelee silmää ulkonäkö ja muhkean rivikol-mosen ääni saa ihokarvat pystyyn. Tällä pyörällä kaasukäden käytössä täytyy olla tarkkana. Lue Mikko Salon arvio ja kokemukset odotetusta koeajosta. Lue myös Mikon arviot 2020-luvun uutuuspyöristä, joista yksi testattu on Harley Davidson LiveWire. Näitä herkkupaloja julkai-semme myös vuoden viimeisessä lehdessä!

8

Hyppää Jaakon mukaan Suomen Trans Euro Trail (TET) -reitistölle ja poimi talteen matkavinkit! Kevään ja kesän mittaan Jaakolle on kertynyt 1275 TET-kilometriä.

Kuvassa Jaakon pyörä Hopsun kylän rantamaisemissa.



16

Tämän vuoden Päijänteen ympäriajon osallistujat yllätettiin matkamuistolla.



12

Yöttömän yön soraralli ajettiin Pohjois-Suomessa jo neljättä kertaa. Osallistujia oli tällä kertaa seitsemän. Reitille mahtui haastavampia ja helpompia pätkiä, ja kaikesta selvittiin hyvällä yhteishengellä ja toista auttaen. Reitinvareilla maisemat hivelivät silmää.

Olipahan kevät!

Vuoden ensimmäisessä lehdessä kerroimme kesäsuunnitelmista ja mainostimme tulevia tapahtumia. Moni oli lähdössä ulkomaille Blue Knightsin kansainvälisiin kokoontumisiin. Matkareittejä oli mietitty, varusteita hankittu, lippuja varattu ja lomien ajankohdat suunniteltu.

Pian lehden ilmestymisen jälkeen alkoi koronavirus levitä myös Suomessa niin, että ulkomaan reissut ja yhdessä oleminen muuttuivat kotona pysyttelyksi ja käsien pesuksi. Kerhon tapahtumista muun muassa perinteiset lämppärit Imatralla peruttiin ja kevätkokousta siirrettiin sopivampaan ajankohtaan.

Moottoripyöräily on siitä kiitollinen harrastus, että ajaessa maantiellä kypärä päässä pizaratartunta keneltäkään on melko vaikeaa saada. Ajamista korona ei siis estänyt, ja moni meistä aloitteli ajokautta itselleen ja tai pienellä porukalla.

Tässä lehdessä Jaakko Ritola kertoo Trans Euro Trail -reiteistä, joita kolusi satoja kilometrejä kevään mittaan. Jaakon jutussa kerrotaan seikkaperäisesti reittien ajamisesta sekä niiden kunnosta upeita maisemia unohtamatta. Juttu kannattaakin lukea karttaa katsoen. Todel-

la iloinen olen myös, että tähän lehteen saimme upean koeajojutun kuvineen sekä koosteen lyhyempiä pyöräarvioita! Mikko Salon arviot ovat motoristin herkkupaloja, joita jäi myös seuraavaan lehteen.

Lehdessä esittäytyvät tällä kertaa ankkurit, jotka alueidensa aktiiveina järjestävät paikallista toimintaa. Aktiiveja ei meillä ole liikaa. Olisiko juuri sinulla aikaa ja intoa toimia yhteiseksi hyväksi? Onko mielessäsi ajelu tai tapahtuma, jonka haluaisit järjestää? Laitapa asia mietintämyssyyn ja ota puheeksi tapahtumissa. Voit myös laittaa viestiä hallitukselle tai ankkureille. Uusia kasvoja tarvitaan toimintaan aina.

Suureksi iloksi koronatilanne on rauhoittunut ja voitiin tehdä päätös, että kauden päätapahtuma Virroilla Marttisessa järjestetään. Rajoitusten vuoksi ulkomaisia vieraita ei kenties tänä vuonna tapahtumassa päästä tapaamaan, ja osallistujamäärä on aiempiin vuosiin verrattuna hieman pienempi. Iloista kesätunnelmaa on silti takuuvarmasti luvassa! 🇫🇮

Kaarina Honkalampi
päätoimittaja



Kuva: Timi Tikkanen

Puheenjohtajan palsta

- Terveiset Pohjanmaalta, ritarisiskot ja -veljet!

Koronakevät toi isoja muutoksia monen kesäsuunnitelmiin, niin myös tänne Pohjanmaalle. Suureksi pettymykseksi kauan odotettu Belgian European convention -matka peruuntui. Suuri kiitos järjestäjille, kaikki etukäteen maksetut kustannukset on saatu takaisin. Kesäsuunnitelmat odottivat pitkään varmistusta, mitkä tapaamiset pystytään järjestämään. Nordic möte oli suunniteltu käytäväksi Norjan kesätahtuman yhteydessä, mutta sekin jouduttiin perumaan.

Onneksi Suomen koronatilanne helpottui kesän alussa, niin päästiin hyvin reissamaan kotimaan teille. Tärkeimpänä tietenkin Suomen päätapahtuma onnistutaan järjestämään suunnitellusti Virroilla 14. – 16.8. nuorisokeskus Marttisen tiloissa. Järjestelyvastuu on tänä vuonna Finland 1:n harteilla. Ilmoit-

tautumisia on tullut runsaasti, joten saamme viettää hienon viikonlopun hyvässä seurassa.

Kesä tuli eikä korona onnistunut pilaamaan ajamisen iloa, nautintoa vapaasta tiestä ja yhdessä olosta rakkaan harrastuksen parissa. Omaan kesään on kuulunut myös niin ihania teknisiä ongelmia – viime kesänä hankittu BMW keksi itselleen sähkövian, joka aiheutti toisen ja vielä kolmannen sähkövian. Blue Knights -verkosto näytti voimansa ja huolestuneet ritariveljet niin Suomesta kuin ulkomailtakin ottivat yhteyttä ja sitkeä vika löytyi ja saatiin korjattua. Kesälomasta pyörä oli korjattavana 10 päivää, mutta siitä huolimatta sain kerättyä loman aikana 2500 ajokilometriä.

Pohjanmaan porukka aloitti kauden perinteisellä kevätreissulla, jolloin liikuimme Vuokatin maastoissa. Saimme kasaan 7 henkeä,

kolme päivää ja noin 950 kilometriä. Siitä lisää toisessa artikkelissa.

Blue Knights Finland 2 on koko alkuvuoden ollut hyvässä nosteessa ja uusia jäseniä on tullut ihan mukavasti, ja muutama potentiaalinen ehdokas on vielä työn alla. Jäsenhankinta on Finland 2:n tärkeimpiä tavoitteita tälle ajokaudelle. Kerhon voima on sen jäsenistössä ja Finland 2 on vielä lapsen kengissä. Toivotavasti tulevina vuosina saamme lisää jäseniä ja sen mukana lisää aktiivisia toimijoita kerhotoimintaan. [👉](#)

Turvallisia kilometrejä ja nähdään Virroilla. Ride with pride.

Marko Niemi

Presidentti, Blue Knights Finland 2



Kevään ja kesän pyöräreissujen satoa

Suomen TET-reitistöä koluamassa

Teksti ja kuvat **JAAKKO RITOLA, VARAPRESIDENTTI**

Kevään lehdessä esittelin teille jo Euroopan laajuisista TET eli Trans Euro Trail® -reitistöä. Reitistön Suomen osuuden pituus on reilut 2200 kilometriä. Ettei asia jäisi pelkäksi yleisesittelyksi, niin päätin ajella sitä tänä keväänä ja kesänä mahdollisimman paljon joko yksin tai yhdessä muiden kanssa. Tätä kirjoittaessa kokemuksia on jo kertynyt 1275 kilometrin verran väliltä Hämeenlinna - Tulpio. Tässä jutussa kerron kokemuksistani aina Kuusamon korkeudelle saakka. Lopukuvaus sisältynee Yöttömän Yön Soraralliin. Juttua lukiessa kannattaa pitää kartta lähetyksillä, silloin näistä tarinoista saa ehkä kaikkein eniten irti!

HAUHO - SAPPEE (Kuhmoinen), yhteensä 62 km

Reitti kulkee mielestäni kauniissa maisemissa koko matkan. Ainoa häiritsevä seikka tällä osuudella oli, että varsinaisia sorateitä tällä 62 km pätkällä oli todella vähän, eli yhteensä vain 26 km.

[Ajetut osat Suomen TET-reitistöstä, kuvakaappaus Locus Map -applikaatiosta.](#)



[Puutikkalan putiikin maisemissa](#)



Ensimmäinen sorapätkä oli 10 km, ja se alkoi Torvoilan kylästä (247km) ja päättyi Matinojalle (257km). Tämä oli mutkasta tietä, ja sai ajaa suhteellisen varovasti. Toinen sorapätkä oli sentään 16 km, ja se alkoi Rautajärveltä (269km) ja päättyi Vuorelan risteykseen (285km). Tämä oli jo osin nopeampaa tietä.

Menomatkan Jyväskylästä Hauholle ajelin pikiteiltä Kuhmoisten, Pohjan, Luopioisten, Puutikkalan, Sappeen ja Porras kautta. Hieno tie kaikkienensa! Puutikkala -nimisessä kylässä on Puutikkalan Putiikki -niminen pysähtymisen arvoinen paikka, mistä saa edulliset pullakahvit ja muutakin purtavaa. Kannattaa poiketa!

JÄMSÄ - SAPPEE (Kuhmoinen), yhteensä 55 km

Kakaristo, Okskulma, Ouninpohja, Häme-pohja, Humalajärvi, Päijälä ja Sappee. Legendarisia Jyväskylän suurajoihin liittyviä paikannimiä ja erikoiskokeita kaikki edellä mainitut, ja osuvat myös tälle osuudelle. Tiet ja maisemat eivät pettäneet ennakkoodotuksia. Kelirikko oli ohitse ja tiet hyvässä kunnossa, osa niistä oli jopa lanattu. Alkupätkä aina Jämsästä Häme-pohjaan saakka oli vähän hitaampaa tietä, ainakin minulle. Häme-pohjan jälkeen pystyi jo nostamaan hieman nopeutta. Pätkä Länkipohjan - Kuhmoisten tietä oli jopa niin nopeaa, että ajoin ohitse Päijälän risteyksen. Päijälän tie oli taas hitaampi. Luonnonkauniita paikkoja oli paljon, erityisesti Päijälän kylä jäi mieleeni. Päijälästä Sappeeseen oli vanhaa kunnon soratietä,



kiharaa ja mutkat olivat kunnolla kallistettuja. Näillä teillä muuten mutkan merkit kannattaa ottaa ihan tosissaan, samoin kuin muistaa pysyä omalla kaistalla tien oikeassa laidassa. Tämä oli hieno osuus kaikkienensa. Itse pidin eniten Jyskysenkulma - Hämepehja sekä Päijälä - Sappee osuuksista.

Paluumatkalla ajoin upean pätkän Kuhmoisista Hassin kautta takaisin Alhojärvelle. Alkupäästä tie on öljysoraa noin 5 km ja mutkitteli sellaisessa harjumaaisemassa. Sen jälkeen koko loppumatkan oli hauskaa soratietä. Tie on erinomaisessa kunnossa ja mutkia riittää lähes loputtomiin. Profiililtaan tie on kuin sianselkä, ja sen lisäksi alusta loppuun saakka lanattu. Toiset tykkää, toiset ehkä ei. Hassin pohjoispuolella Syrjävuoren seutuville alkoi eka kerran jo tuntua siltä, että kohta mä näen omat takavaloni!



10 Ouninpohjan vauhtipätkillä

PETÄJÄVESI - JÄMSÄ, yhteensä 65 km

Täytyy sanoa, että tämä osuus oli hieman kaksijakoinen. Petäjävedeltä Porkkakylään n. 20 km matka oli routavaurioista soratietä. Puolessa välissä tätä pätkää voi poiketa Löpölän talon kohdalta Teerijärven itärannalle laavulle. Porkkakylässä oli vastassa pikitie, ja sitä olisi sitten riittänyt aina Jämsään saakka. Liekö tullut reittivastaavalle kiirus ja väsy tällä pätkällä?

No, näin arvelinkin karttatiedustelun pohjalta, ja reititin välin uudelleen Jämsänkoskelle saakka. Porkkakylästä etelään Saarisentieä, sit 2 km länteen, minkä jälkeen Hakalanperästä etelään Hirvelänkylän kautta Lahnaojelle ja Hopsuun. Sieltä edelleen Hietämäen ja Lavakorven kautta Kerkkolankankaalle ja reitille Jämsänkoskelle. Nämä tiet olivat kaikki hyviä, vaihtelevia ja osin vauhdikkaitakin. Maisemat olivat ainakin minun silmiini nätit, erityisesti Hopsun kylä. Toki muutkin kylät ja Lahnaojoki. Käykää ajamassa, ja ajattelinpa vinkata tämän vaihtoehtoisen (ja paremman) reitin Suomen TET-reittivastaavallekin.

TIKKAKOSKI - PETÄJÄVESI, yhteensä 45 km

Huhtikuun 25. ajelin päivän päätteeksi TET-reittiä Tikkakoskelta Petäjävedelle. Reitti

on hieno ja maisemat kivoja, vaikka kevät ei ollutkaan vielä alkanut viheriöimään. Tämän osuuden varrella on monenmoista mielenkiintoista nähtävää. Tikkakoskelta löytyy Suomen Ilmailumuseo, Nyrölän kylästä löytyy luontopolun lisäksi kallioplaneetaario ja osuuden päätepisteestä Petäjävedeltä yksi Unescon maailmanperintökohde eli Petäjäveden vanha puukirkko luonnonkauniissa järvimaisemassa.

Soratiesuus alkaa varsinaisesti vasta Kuikan kylästä Tikkakosken läheltä. Kellarivuoren länsirinteellä oli 8 % lasku soratiellä, mielenkiintoinen tuttavuus, mutta ihan ajettava. Seuraavana tuli vastaan Räihän tila korkeine sähköaitoiineen ja visakoivumetsiköineen. Tämä piti oikein googlata jälkikäteen. Tilan 16. isäntä tarhaa sen mukaan kuusipeuroja vanhassa 1700-luvulta peräisin olevassa 11 hehtaarin kokoisessa pukkahaassa. Suomen maaseutu ja luonto on mielenkiintoinen ja kaunis, jos sen vain oikein oivaltaa!



10 Nyrölän kallioplanetaario

RAUTALAMPI - HANKASALMI, yhteensä 58 km

Väli Rautalammita Myhinpäähän on todella kiharaista soratietä, eikä varmaan turhaan yksi Jyväskylän Suurajojen ehkäisypätkistä. Lisähaastetta toi kelirikon pehmentämä tie kymmensenttisine renkaanurineen. Hiki tuli +15 asteen helteessä! Lieneekö jotain

10 Myhinpää



savolaista huumoria tuo 60 km/h rajoitus kylän kohdalla? Sen nopeampaa en nimitäin uskaltanut ajaa missään vaiheessa kyseisellä Savon puoleisella tiestöllä!

Siirryttäessä Keski-Suomen puolelle, tie parani selkeästi eikä routavaurioita juuri ollut. Hankaveden kylän kohdalla reitti koukkasi pienemmälle tielle Lehtoniemen kohdalla. Ajoin ensin risteyksen ohi, ja sitten palasin kesken pätkän takaisin isommalle tielle. Oli liian pehmyt vielä tähän aikaan vuodesta, enkä viitsinyt halkaista kyseistä yksityistä uraa. Hankasalmelta ajelin sitten pikitietä takaisin Jyskän nurkille.

KUOPIO - MOISIOVAARA, yhteensä 442 km

Kuopio - Moisiovaara osuuden ajoimme Kovasen Markon kanssa yhdessä touko-kesäkuun vaihteessa ja oikein retkeilyhengessä maastoruokailuineen ja -yöpymisineen. Lähdimme uralle hieman Kuopion eteläpuolelta Vehmersalmen suuntaan. Ensimmäisenä oli vastassa Puutossalmen lossi. Maisemat olivat nimensä mukaisesti vehreät Kallaveden itäpuolella ja soratiet mukavia ajella aamun auringossa.

Reitti poikkesi Kuopio - Joensuu tien pohjoispuolelle ennen Riistaveden taajamaa. Tämä koukkaus oli ehkä koko reitin haastavin osuus välillä Hämeenlinna - Tulppio, ainakin täyteen lastatuille isoille seikkailupyörille. Tiet ja urat kulkevat koukkauksen aikana hiekkakankaita ja -harjua pitkin, ja hiekka on hienojakoista sekä pehmyttä. Läpi tultiin ja kaatumatta. Haasteellisuuden lisäksi maisemat tuossakin kohdin ovat ihan silmiä hiveleviä. Harmi kun piti keskittyä niin paljon ajamiseen, että unohtui ottaa kuvia urista. Tämän koukkauksen varrelle sattuu myös leirintäalue, eikä se taida ihan sattumaa olla. Hyvä paikka viet-



10 Kaffinkeitossa Kangaslammin rannalla

tää toinen yö ajokilometrien näkökulmasta, mikäli lähtee liikkeelle Helsingistä. Jämsän seutu on se ensimmäinen.

Riistavedeltä reitti kiertele vaihtelevissa maisemissa paikallis- ja metsäautoiteita Kaavin pohjoispuolelle. Sieltä ura kääntyy väitellen syvemmälle metsään ja kohti koillista. Mainitsemisen arvoinen paikka löytyy Kaavin pohjoispuolelta Telkkämäestä. Siellä oli jonkinlainen vanhan ajan talomuseo pihapiireineen. Toki siinä sen verran kerettiin pysähtyä, että saimme paikasta ja itsestämme valokuvat ikuistettua. Telkkämäestä reitti kiemurteli kohti Rautavaaraa, mistä se sitten lopullisesti kääntyi erämaahan ja kohti Nurmesta.



10 Telkkämäen talomuseolla

Reittiosuus Rautavaaran eteläpuolelta Nurmekseen etenee läpi loputtomien metsäautoiteiden, hakkuuaukeiden ja soiden. Ei mitään nähtävää, ja tiet olivat juuri lanattua kuohusepeliä. Tämä osuus reitistä on puhdasta siirtymätaivalta, ja jopa huonoa sellaista. Suosittelen ohittamaan pikitietä pitkin.

Nurmeksessa tankattiin pyörät, ja kerittiinpä siinä huoltoaseman pihalla tarjota

hieman apua yhdelle motoristillekin. Kyseinen motoristi tunnisti kerhomme liivit ja tunsikin myös henkilökohtaisesti yhden alueella vaikuttavan kerhomme jäsenen, eli Ryyriksen Leksan. Terveisiä vain Leksalle! Nurmekselta pohjoiseen kohti Kuhmoa matka eteni taas vauhdikkaammin, ja olihan siellä katseltavaakin. Haastetta antoi tällä osuudella Saramon pohjoispuolella Rahi- ja Suovaaran rinteitä seurailut tieura. Tässäkin oli haastetta, ei hiekkaa tällä kertaa, mutta jyrkkiä rinteitä ja isoja kiviä. Suovaaran jälkeen oli taas leveää ja vauhdikasta sorapohjaista tietä reilut 10 kilometriä harju- ja kangasmaastossa. Paikannuksessa auttaa karttasana Mäntyjärvi. Tuolta etenimme Kuhmon puolelle Tipasjärven retkeilyalueen kautta ja edelleen reittiä seuraten Ontojärven pohjoispuolelle. Tiet olivat nopeita ja takana ajavalle ilmeisen pölyisiäkin. Yöpaikan olimme valinneet Kellojärven rannalta Mäyräniemestä. Perille johti hieno tieura läpi hienojen mäntykankaiden. Pitkä oli päivä, ja iltanuotiolla aika kului aina myöhään yöhön asti!

"Yöpaikan olimme valinneet Kellojärven rannalta Mäyräniemestä"

Aamupalan jälkeen oli aika pakata leiri ja pyörät, hyvästellä matkaseura ja jatkaa yksin kohti pohjoista. Kesä ei ollut edennyt vielä Kuhmon pohjoisosan korkeudelle, varjopaikoissa alkoi olla lunta, ja tiet olivat osin vielä kelirikosta johtuen pehmeitä. Muutama kymmenen kilometriä lisää kuohusepeliä, ja olin valmis luovuttamaan Hyrynsalmen Moisiovaarassa. Alkuperäinen ajatukseni oli ajaa sieltä edelleen Suomensalmen Ala-Vuokkiin, edelleen Raatteeseen ja lopettaa Hossaan. Joskus on hyvä harkita, ja tehdä muutoksia suunnitelmiin. Moisiovaarasta siis pikitiele ja kohti Kuusamo.

10 Iltanuotiolla Mäyräniemessä





10 Kevät saapuu Moisiovaaraan

KUUSAMO - PURAS, yhteensä 260 km

Ajelin kesäkuu puolella välissä TET-reittiä Itä-Kuusamosta Suomussalmen Purakseen lähelle Raatetta. Itä-Kuusamon tiet Kuntivaarasta aina Tammelaan saakka ovat hyviä paikallisteitä vaihtelevassa maalaismaisemassa. Kiharaista kylätietä riittää, on järviä, ja väliin ajetaan aivan rajavyöhykkeen takarajan reunaan myöten. Tammelaan reitti jatkuu metsäautoteitä muutaman kymmenen kilometriä läpi erämaiden lähelle Hossaa. Vaikka metsänhakkuitakin on ollut, niin täältä löytää vielä koskemattonta erämaata. Alla oleva kuva on Ylä-Ahmosen laavulta Näränkävään pohjoispuolelta, ja vain vajaa kilometri reitistä sivuun. Loistava maisema, hyvä kota, toinen tulipaikka ulkona, puuliiteri, veski ja järressä vielä hiekkapohjakin!

Ennen Hossaa on vielä Hyöteikön metsätie. Se on erikoinen ja erilainen kokemus, aivan kuin olisi joku olisi tehnyt valtatie sorasta keskelle ei mitään. Tie on hyväkuntoinen, nopea, mutta myös kapea. Suorilla vauhti nousee, mutta tienvarren vesakko on lähellä ajouraa, sekä mahdollisesti piileskelevät porot ja hirvet! Hossasta voisin kertoa päivän, mutta todettakoon että se on upeaa seutua, eikä turhaan kansallispuisto. Löytyy hotellia, leirintäaluetta, luontokeskusta ja kirkasvetisiä lampia yli 30m sukeltamiseen saakka. Leirintäalueella on myös kauppa ja sieltä saa bensaa. Jos on aikaa,



”Loppu em. lenkistä on pääosin metsäautoteitä, osa niistä hitaita, osa nopeita”

10 Ylä-Ahmosen laavu Näränkävään pohjoispuolelta



niin täällä kannattaa viipyä parikin yötä. Hossasta Juntusrantaan on vaihteleva sekoitus metsäauto- ja paikallisteitä. Osuuden eteläpään harjutie on kiva ajella normi 80 km/h. Juntusranta - Lehtovaara - Martinsekonen - Pirttivaara -lenkki on Lehtovaaraan saakka kivaa paikallistietä. Väliltä löytyy pari sotamuistomerkkiä. Loppu em. lenkistä on pääosin metsäautoteitä, osa niistä hitaita, osa nopeita. Täällä kannattaa varoa lujaa ajavia paikallisia autoja. Yksi monista tuli vastaan, ja tienvarren vesakko ropisi molemmilla puolin tietä. Oli tuuria-kin mukana!

Karttimojärven kohdalla poikkesin reitiltä hieman itään, ja löysin itseni kivalta leiripaikalta järven rannalta männikkömetsästä. Maisema oli kaunis, mutta nautintoa häiritse, alueella karhunkuvauskoppeja! Voisi olla jännää olla yksin yötä tuolla, ehkä turhankin jännää. Puraksen lenkki on noin 20 km mainiota paikallistietä, ja siitä TET-reitti jatkuisi edelleen Raatteen suunnalle. Minä käänsin pyöräni Suomussalmelle, ja sieltä sitten Kiannan rantoja seurailleen takaisin yöksi Hossaan. 🇫🇮



Yöttömän yön soraralli 2020

Teksti **ERKKI KEROLA, BK II VICE PRESIDENT**

kuvat **OSALLISTUJAT**

”Reitit olivat kyllä täysin ajettavissa myös katurenkail-la, kuten Marko asian hyvin todisti!”

Yöttömän yön soraralli toteutettiin juhannuksen jälkeisellä viikolla jo neljättä kertaa. Tietämäni mukaan sorarallia ovat Jaakko Ritolan lisäksi osaltaan olleet synnyttämässä myös Marko ja Janne. Sorarallin ydinajatuksena on ollut ajotapahtumien järjestäminen myös pohjoisessa Suomessa ja poissa asfaltilta.

Soraralli ajetaan pääosin sorateillä, metsäautoteillä, vanhoilla tiepohjilla ja jopa poluilla. Vaikka haasteellisiakin paikkoja reitiltä tänäkin vuonna löytyi, niin Jaakko on kyllä hienosti huolehtinut reittien ajettavuuden myös keskimääräisillä rattitaidoilla.

Yöttömän yön ritarit

Tällä kertaa matkaan olivat Jaakon lisäksi lähteneet Marko Kovanen, Janne Leinonen, Petteri Jasu, Juha Rinne ja Jari Särkiniemi sekä kirjoittaja Erkki Kerola.

Olin itse mukana nyt toista kertaa ja onhan se aikuisiällä hienoa tehdä jotakin sellaista, mikä saa vähän perhosiä vatsanpohjaan. Ensimmäisellä kerralla pyörässäni oli alla liki katurenkaat ja niillä täytyi pari kertaa lipsua kyljelleen. Nyt olin viisaampi ja alla

oli uudet Heidenau K60 Scout renkaat - kaa-toja nolla. Reitit olivat kyllä täysin ajettavissa myös katurenkailla, kuten Marko asian hyvin todisti.

Täytyy vielä ennen varsinaista matkakertomusta hehkuttaa sorarallin merkitystä omalle ajotaidolle. Uskon, että kaikki meistä saivat uusia ajotuntumakokemuksia ja kokeneimmillekin tuli uusia oppeja eri alustoista ja maastoista. Ryhmähenki meillä oli loistava ja pystyi täysin luottamaan

muiden tukeen ja neuvoihin. Tällaisessa porukassa ei tarvitse murehtia mahdollisia omia virheitä tai muutamaakaan olemistaan, sillä ketään ei varmuudella mollata. Noh, olemisesta ainoastaan ehkä se totuus, että kun on sovittu lähdettäväksi klo 08.00, niin se on sitten 08.00. Sovittuja sääntöjä siis noudatetaan ja rallivastaavana Jaakko pitää siitä kyllä huolen.

Yön ritarit valmiina matkaan Rukan huipulla.



Reitit

Maanantai on perinteisesti ollut kokoontumispäivä, sillä osa porukasta tulee aivan eteläisimmästä Suomesta saakka. Tapaa-minen oli Kuusamon torilla, mistä muuten saa huikeat makkaraperunat. Ensimmäinen ilta meni pitkälti majoittautumiseen, mutta toki ehdittiin jonkin verran muistella aikai-sempia reissuja ja kuulostella kunkin kuu-lumisia.

Ajopäiviä olivat tiistai, keskiviikko ja tors-tai. Perjantaina huollettiin kampeet ko-tiinlähtöä varten, joskin osa joutui pitkän kotimatkan takia starttaamaan jo aamukuu-delta. Poikkeuksena pariin aikaisempaan vuoteen oltiin nyt tiistain ja keskiviikon vä-linen yö niin sanotusti maastossa eli Lokan tuntumassa Tanhuan kylässä. Tanhua on sen verran kaukana, että sieltä oli turha yrittää samoilla silmillä takaisin. Tämän tietäen Juha oli lupautunut antamaan erä-maamökkinsä porukan käyttöön. Olisihan siellä erämaassa mennyt useampikin yö, saunoen ja saunoen ja saunoen. Kiitokset Juhalle erämaamajoituksesta.

Lokan keikka

Tiistai alkoi, kuten jo alussa mainitsin, tasan klo 08.00 startilla majoituspaikasta Rukajärven Alinantuvalta. Sallan suuntaan lähdettäessä täytyi yleisestä poiketen ajella jonkin matkaa asfaltilla, mutta kohta tuli kuoppaisempaa, kuten kaikki saivat havai-



Ensimmäisen ja toisen ajopäivän Lokka -reitti ja kolmannen ajopäivän reitti.

ta. Sallan kautta siis ajettiin Naruskaan ja Tulppioon, missä olikin sitten jo lounaan aika. Siellä pystyi myös tekemään metsä-tankkauksen, kauppiaan toimiessa pump-pumiehenä.

Jaakko oli alustavasti ajatellut, että voi-simme ajaa Kemihaaran huoltotietä, mutta tutustuttuaan asiaan tarkemmin hän oli päättänyt luopua siitä reitin haastavuuden vuoksi. No, päätimme kuitenkin yhteistuu-mauksen jälkeen käydä ainakin vilkaise-massa huoltotietä aivan noin kiinnostuksen vuoksi. Reitti vaikutti kiinnostavalta, mutta pysähtyi heikkokuntoiseen siltapahaseen, mitä pitkin olisi pitänyt ylittää kohtalainen puro. Päätimme keittää siinä nokipannukaf-fit ja palata sitten takaisin. Huokaisin hel-potuksesta, kun ei tarvinnut lähteä 250-ki-loisen pyörän kanssa ylittämään puroa sillanriipeitä pitkin. Olisihan se tietysti pitänyt arvata, että hetken siltaa katseltu-aan Jari ja Janne totesivat yksikantaan, että kyllähän tuosta yli pääsee. Päättivät sitten vain käydä vähän tutkailemassa, miltä edempänä näyttää. Jari ja Janne kiipesivät pyöriensä selkään ja pienellä avustuksella molemmat häipyivät tiepahasta eteenpäin. Me muut jäimme keittelemään kahvia ja päätimme, vähän pitkin hampain, palata takaisin. Vahva kahvi ja Jarin ja Jannen kylmäpäisyys valoivat kuitenkin meihinkin uskoa, ja päätimme lopulta kaikki ylittää puron. Lopulta noita siltapahasia ja muu-toinkin haasteellisia notkelmia tuli huolto-tiellä vastaan lisää, mutta kaikki selvitettiin kunnialla. Ei voi kieltää, etteikö olisi tun-tenut hienoista ylpeyttä haasteellisen reitin selätyksestä.

Taiturit edellä ja kirjoittaja perässä. Perhosia vatsassa, mutta onneksi oli luotettavat varmistajat.





10 Pölyä riitti

Kemihaaran huoltotieltä matka jatkui Kai-rijoen kautta Tanhuaan ja Juhan mökille, minne saavuimme sopivasti illansuussa.

Tiistaipäivä oli ollut lämpöinen, lähes kuuma, ja kun oli kuivaa, niin voi taivaan vallat sitä pölyn määrää, mitä hiekkatiestä saa irtoamaan. Väli edellä ajavaan täytyi pitää tosi pitkänä, jotta pystyi jotenkin hengittämään. Tulipahan metsäautotiellä vastaan myös tukkirekka, minkä jälkeen ei nähnyt viiteen minuuttiin yhtään mitään. Vaikka en ole mikään moottoripyörätekniikan asiantuntija, niin sen verran tiedän, että ainakin ”Gessuissa” ilmanputsarin vaihto tai puhdistus on ensiarvoisen tärkeää tuollaisten pölypilvien jälkeen. Muutoin moottori lakkaa laulamasta.

Läheltä piti -tilanteita mökillä

Sauna saatiin lämpiämään ja hikisen päivän päätteeksi palkitsimme itsemme parilla saunaolueella per mies. Jari otti tehtäväkseen viedä 24-pakin olutta viilentymään mökin editse kulkevaan vuolaaseen puroon. Saunan lämmentyä lähdimme sitten hakemaan kylmiä oluita purosta, mutta näyttäpä ei sieltä enää löytynytkään! Jari tietysti komennettiin näyttämään paikkaa, mihin hän oluet oli laskenut viilentymään. Epäilykset heräsivät, että joku erämaakulki- ja olisi kenties löytänyt oluet tai jospa joku olisi jopa varastanut lainvalvojien oluet. No, eihän siellä erämaassa tietysti ketään muita ollut kuin me ja paljon poroja. Ei ollut muuta mahdollisuutta, kuin että oluiden piilottajan täytyi lähteä etsintämatkalle. Jari teki aikamoisen lenkin puronvarilta ja joutui riisumaan vielä päällyshousunsakin kahlatessaan purossa; taitaa olla vieläkin sääskempuremia jaloissa. Muiden helpotus oli suuri, kun Jari lopulta käveli saunalle olutpakkii kainalossaan. Uskon, että helpotus oli myös Jarilla, sillä ”ystävällisen” kettuilun määrä olisi ollut suunnaton, ellei oluita olisi löytynyt. Tosin taisimme me Jarille kettuiilla kaikesta huolimatta ja vaikka sovittiin, ettei asiasta enää puhuta, niin



10 ”Jälkipolvet; Kaikki uhrin ovat isänmaalle kalliita.”

olihan tämä pakko kirjoittaa. Päädyimme pohdinnoissa jonkinlaiseen kemialliseen reaktioon, jossa oluttölkit kylmentyessään alkavat kellumaan ja virta vie. Toinen läheltä piti -tilanne oli yöllä. Jari ei puuvajassa nukkuessaan saanut sääskiltä unta ja puolihoroksessa havahtui ääniin ulkoa. Jari päätyi siihen, että ulkona liikkui karhu ja että se oli mennyt kotoaan, missä Janne nukkui. Vesuri kädessään Jari lähti tarkastamaan asiaa, mutta löysikin kotoaan juuri sadetta suojaan menneen Jaakon. Jaakko kun oli alkuyön nukkunut ulkona riippukeinussa. Hyvä, ettei ”karhu” saanut vesurista päähänsä.

Sodan jäljet

Keskiviikkona startattiin Juhan loihtiman aamupalan jälkeen uuteen ajopäivään. Päivän aikana muistettiin menneitä sotia, sillä reitti kiersi muun muassa Seitajärven

partisaanimerkkien ja Mäntyvaaran talvisodan muistomerkin kautta. Seitajärven kiven reliefi kuvaa symbolisesti partisaanien tuho toimintaa sekä lintujen muodossa lähtöä ja vapautta kuoleman kautta. Se paljastettiin 15.7.1979 neuvostoliittolaisen partisaanien uhriksi 7.7.1944 joutuneiden kyläläisten muistoksi. Mäntyvaaran muistomerkki puolestaan kertoo Mäntyvaaran taistelusta talvisodan aikana, mikä kesti muutaman tunnin päättyen käsikähmään ja puukkotappeluun. Suomalaiset selviytyivät voittajina: suomalaisten tappiot olivat 17 miestä kaatuneina ja neuvostojoukot menettivät taistelussa noin 300 miestä.

Isänmaallisen herikistymisen jälkeen ajettiin Joutsijärvelle syömään. Itse asiassa pitkien ja tällä kertaa myös kohtalaisen lämpimien ajopäivien aikana on äärimmäisen tärkeä pitää huolta verensokerista ravinnon muodossa ja varsinkin nesteytyksestä. Muutoin



10 Synttärikäffit ja makkarat.



10 Juhan ilme rallin päätteeksi kertoo kaiken: Väsynyt mutta onnellinen. Jarin aamuväsymys puolestaan johtui yössäskistä ja karhuista.



alkaa tie pyörimään silmissä. Loppumatka takaisin majapaikkaan kulki Räisälän, Askansalmen ja Peräposiontien sekä viimeksi Riisitunturin kautta.

Majapaikan ison saunan lauteilla oli taasen mukava kerrata huikeita ajosuorituksia ja vilvoitella päälle järven viileässä vedessä.

TET-reittiä ja erikoiskoe

Torstai starttasi aamutuimaan kuten aikaisemmatkin päivät. Vähän haikeudella joutui ajattelemaan, että kohta tämä lysti loppuu. Nautitaan siis reissun viimeisestä ajopäivästä.

Päivän reitti kulki osin TET-reittiä (Trans Euro Trail) ja suuntautui Rukalta itään ja etelään.

Muutenkin päivä oli erityinen, sillä sattui olemaan Jaakon syntymäpäivä. Juhlistimme sitä makkarakaffeilla Piikstammissa. Saipahan päivänsankari kuulla kaunista mieskuorolauluakin juhlaansa kunniaksi.

Tammelan – Mattilan maastoissa pääsi kokeilemaan moottoripyörällä ajoa vuoristoradalla, sen verran polveilevaa oli maasto. Siitä jatkettiin Kuusamoon, jonka kupeeseen Jaakko oli reitittänyt Kapustavaaran 6 km pituisen erikoiskokeen. Reitti oli kohतालaisen haasteellinen ja sisälsi kaikenlaista moottoripyörällä ajokelpoista ja vähemmän ajokelpoista osuutta. Siitäkin selvittiin ja sitten ei auttanut kuin palata takaisin majapaikkaan.

Viimeisen ajopäivän iltana on perinteisesti kuulunut yhteinen illallinen, mikä tarjotaan majoituspaikan ravintolassa. Jaakko oli valinnut alkuruuaksi metsäsieni- tai mustajuurikeittoa, pääruuaksi poronkärjistystä ja jälkiruokana oli jotakin älyttömän hyvää, punaista ja makeaa. Noh, Juha pisti ihan vain pari ruokaryppyä ja Jaakko konjakki kaffit.

Torstai-illan ohjelmaan kuului myös asiankuuluvia muistamisia. Muun muassa Petteri sai Jaakolta kerhon viirin tultuaan aikamiehen ikään. Tosin viiri oli odottanut

juhlallista luovutustilaisuutta jo melkein vuoden.

Keskustelimme myös sorarallin jatkosta ja Jaakko lupasi vähän ylipuhuttuna jatkaa perinnettä. Suurin osa ensi vuoden ajopai-koista on muuten nyt jo varattuna. Aina on kuitenkin tilaa muutamalle soralla ajami-sesta kiinnostuneelle.

Loppupohdinnat

Sorarallin vakiokaarti myös muisteli, miksi oli aikanaan innostunut offroad-tyyppisestä ajosta ja lähtenyt mukaan juuri Jaakon järjestämiin tapahtumiin. Jannea Jaakko oli heti alussa pyytänyt ns. peräpään valvo-jaksi ja tekniseksi huoltomieheksi, minkä Janne totisesti osaa. Marko puolestaan oli lähtenyt aluksi mukaan sorarallin pikipät-kille, mutta ajanutkin sitten sorareitit. Sen jälkeen ei päässyt sorasta irti ja Marko on ollut mukana seikkailussa yhtä kertaa lukuun ottamatta. Petterin taasen oli innos-tanut Jaakon hieno soraralliflyeri ja kerran kokeiltuaan ei Petterillääkään ollut paluuta vanhaan, pyöräkin piti vaihtaa Adventure-Gessuun. Petterin mukana porukkaan on tullut mukaan Juha, joka ei yleensä läm-pene ryhmämatkoille. Siksi Juha onkin ajanut yksin muun muassa Itä-Aasiasta Venäjän halki Suomeen. Siltä matkalta saimme kuulla uskomattoman huiimia ta-rinoita.

Tässä soraralliporukassa Juha kuitenkin viihtyy. Jarin lähtöä ensimmäiseen ralliin estivät työt, mutta nykyisin hän sovittelee työt rallin mukaan eikä päivävastoin. Jokin kumma minuakin on pois asfaltilta vetänyt, eikä Jaakon paljoa tarvinnut tapahtumaan-sa mainostaa, niin koukkuun jäin. Minäkin jouduin vaihtamaan RS:n Gessuun ja nyt jo suunnittelen Adventurea. 🇫🇮

Päitsi 2020

Teksti MARKO KOVANEN

kuvat PETRI PYLVÄLÄINEN, HANNU ONNISELKÄ, ULLA KELLONIEMI

"Päitsi oli ikimuis-
toinen kokemus!
Sadekaan ei hai-
tannut, kun sai
olla osa hyvää,
yhteisöllistä ja
lämmihenkeistä
porukkaa, joka otti
meidät uudet
jäsenet todella
hyvin vastaan"
Hannu ja Ida





Päijänteeseen ympäriajo, tuttavallisemmin Päitsi, järjestettiin jo toista kertaa. Ajatuksena on kiertää Päijänne mukavia mutkateitä kurvaillen viikonlopun aikana. Majoitus oli varattu edellisten vuosien tapaan Himokselle.

Osallistujaennätys rikki, myös ensikertalaisia mukana

Vuoden 2020 Päitsiin oli ilmoittautunut ennätysmäärä innokkaita jäseniä aveceineen. Yhteensä 19 henkeä oli ilmoittautunut, mutta viime hetken muutokset laskivat muutamalla hengellä osallistuneita. Yhteensä 16 henkeä oli tapahtumassa mukana, osa kyydissä. Mukavaa oli, että moni osallistui ensikertalaisina Blue Knights -tapahtumaan.

Ohjelma alkoi lauantaina Lahdesta, Suomen moottoripyörämuseolta, jossa kokoonnuim-



Päijänteeseen itäpuolta kiertäen. Todettakoon, että museossa oli nähtävillä Matti Nykäsen mopo, Teemu Selänteen moottoripyörä junnuvuosilta sekä paljon muuta mielenkiintoista, kannattaa pyörähtää.

Ajopäivän ilta vietettiin rennosti yhdessä

Himokselle saavuimme iltapäivästä, pieni siistiytyminen ja paikallinen pitopalvelu toi ruuat mökeille ja pääsimme nauttimaan runsaan illallisen täytekakkuineen hyvässä seurassa. Iltaa kohden sääkin suosi paremmin kuin ajeluiden aikana, jolloin osittain vettä tuli vähintäänkin riittävästi. Ilta jatkui rennon yhdessäolon sekä saunomisen merkeissä. Illan aikana osallistujat yllätettiin Päitsi 20 -mukeilla. Mukista kahvia siemaillessa on hineetä muistella tätäkin Blue Knights -seikkailua.

Sunnuntaiamuna kokoonnuimme yhteiselle aamupalalle jälleen täytekakkuineen. Aamupalan jälkeen porukka jakaantui kohti Pohjanmaata, Jyväskylää sekä etelän suuntaan ajavien letkaan kohti Lahtea. Sää suosi sunnuntaina ja saimme ajella mukavassa



Matkamuistoksi osallistujat saivat Päitsi-mukit.

aurinkoisessa kelissä kohti Lahtea. Lahdes- sa joimme vielä kahvit Kariston Nesteellä, kunnes jokainen suunnisti kohti uusia seikkailuja, kuka mihinkin. Seuraavaan kertaan! 🍹



Päitsi alkoi Suomen moottoripyörämuseolta Lahdesta, jossa esillä oli muun muassa merkki- miesten pyörä.

me puolen päivän maissa. Maittavan lounaan jälkeen tutustuttiin museoon ja tämän jälkeen lähdimme letkassa ajelemaan kohti Himosta

Kesäkuun puolivälissä R.M. Heinon perinteinen ratapäivä keräsi Alastaron moottoriradalle runsaan osanoton motoristeja.

Päivä tarjosi aamupäivästä myöhempään iltaan rata-ajoa neljässä eri tasoryhmässä. Lisäksi tapahtumassa järjestettiin moottoripyörän käsittelyharjoittelua sekä koeajoja Ducatin malliston pyörillä.

Tasoryhmissä vauhti oman osaamisen mukaan

Päivä alkoi kaikkien yhteisellä kuljettajakokouksella, jossa annettiin ohjeet päivän kulusta ja turvallisuudesta radalla. Ensin radalle päästettiin nopeimpien kuljettajien ryhmä, jolle rata-ajo ja paikat olivat tuttuja. Jokaisella tasoryhmällä oli vuorollaan 20 minuuttia aikaa harjoitella radalla, jonka jälkeen seurasi tunnin tauko muiden ryhmien ollessa ajamassa.

Itse kokemattomana ratakuskina osallistuin harjoittelijoiden ryhmään, jossa tarkoituksena oli harjoitella rata-ajon perusasioita. Kouluttajien johdolla tutustuttiin ensin rataympäristöön, varikkoalueeseen ja ajamisen perusteisiin.

Huomio ajoasentoon

Ensimmäinen harjoiteltava asia oli ajoasento, jota käytiin läpi kohta kohdalta. Kouluttajat muistuttivat, että ajamisen perusteiden ja rata-ajon harjoittelu palvelee kaikkea muuta ajoa maantiellä. Useissa moottoripyöräonnettomuuksissa mukana ei ole ketään muuta osapuolta, vaan motoristi

 Ratakartasta pystyi tutustumaan rataan ja mutkiin ennalta. Käytettävät liput esiteltiin kuljettajakokouksessa.



Radalla viihtyivät
niin muoviluodit
kuin harjoittelijatkin

Helle helli Al

ajautuu eri syistä ulos tieltä. Yksi syistä voi olla olkalukko ja liika hartioiden jännittäminen.

-Polvet kiinni tankissa, keskivartalo tiukka, mutta kädet spagettia, tiivistä eräs osallistuja asennon pääkohdat.

Vauhdin hurmaa ja rimakauhua

Ensimmäisen kahdenkymmenen minuutin aikana radallakin pääasia oli kiinnittää huomiota ajoasentoon. Aluksi kierrokset ajettiin jonossa kouluttajien perässä ajolinjoihin ja rataan tutustuen. Seuraavilla keroilla mukaan otettiin myös katseen käyttö ja taukojen aikana käytiin läpi käsittelyharjoitteita.

Radalla ajon tunne oli aloittelijalle melko huimaava. Kun alla on sileä asfaltti, liput

liehuvat ja starttivalot syttyvät, saattaa tuntea lievää vauhdin hurmaa. Itse tunsin hienoista paniikkia. Suuren osallistujamäärän takia kouluttajien ohjeet eivät näkyneet ja kuuluneet kaikille. Isossa letkassa oli monen tasoista ja erilaisella rohkeudella varustettua aloittelijaa. Pienempi ryhmä olisi parantanut mahdollisuutta keskittyä vain omaan suoritukseen. Suuri osallistujamäärä taisi yllättää myös järjestäjät.

Terhin polvipalat saivat kyytiä

Nopeammassa ryhmässä radalla kiisi Terhi Vaisle. Ratapäivä oli Terhille kauden ensimmäinen, mutta kokemusta on jo monelta kesältä.

-Yleensä nopeusryhmiä on ratapäivällä kolme. Hidas, keskinopea ja nopea. Keski-kesällä ratapäivät jaetaan ainakin Alastarol-



astaron ratapäivässä

Jokaiseen tasoryhmään riitti runsaasti osallistujia. Radalle menoa odotettiin jonossa.

la kuitenkin neljään ryhmään, hitaaseen, keskihitaaseen, keskinopeaan ja nopeaan, kertoo Terhi.

RM-Heinon ratapäivällä nopeusryhmät olivat hidas, ripeä, nopea ja tosi nopea.

-Kävin ajamassa sekä ripeässä että nopeassa ryhmässä. Tavanomaisilla ratapäivillä nopeuteni on keskihidasta luokkaa ja tekemistä rata-ajon suhteen on vielä paljon. Pikkuhiljaa ajolinjani alkavat muuttua paremmaksi, mutta petrattavaa löytyy niissäkin. Erityisesti jarruttaminen ja kaasun avaaminen vaativat vielä paljon harjoitusta. Olen aika varovainen vielä molemmissa. Mutkiin kallistelen kuitenkin reippaasti ja saan raaviskeltua hyvin pientä katu-uskotavuutta polvipaloihin. Nuorena manki-moponi molemmat jalkatavit olivat aivan kuluneet, sillä hurjastelin sen kanssa mutkissa. Sisäkurvin puoleinen jalka piti aina

Terhi ja pyörä.



”Alastaron radalla asfaltti kirjaimellisesti poltti. Lämpötila oli päivällä +28 astetta ja aurinko paistoi pilvettömältä taivaalta”

irrottaa jalkatapilta, jotta jalkatappi pääsi taivuttamaan sisään, Terhi kertoo nauraen. Terhin pyörään ennen ratapäivää vaihdetut renkaat osoittautuivat myös oivalliseksi valinnaksi ajoon.

-Olen aika tarkka siitä millaisilla renkailla ajan. Enemmän hoidan tällä henkistä puoltani, oma vauhtini radalla ei välttämättä vaadi renkailla mitään erityistä.

Terhin mukaan nopeissa ryhmissä kuljettajat käyttävät yleensä rata-ajoon suunniteltuja seosrenkaita, jotka lämmitetään renkaanlämmittimillä ennen radalle menoa. Kylmänä sellaiset renkaat eivät ole kauhean pitävät.

-Koska oma ajoni on pääasiassa katuajoa, renkaiden pitää toimia myös ilman lämpäreitä. Olin hankkinut Metzelerin Racetec RR K3 -renkaat, jotka tuntuivat todella hyviltä



Terhi odottamassa radalle pääsyä.

ja luotettavilta. Sateiseen keliin ne eivät ole paras valinta, mutta minäkään en sateessa ajosta niin perusta.

Kuuma päivä vaati jatkuvaa juomista

Alastaron radalla asfaltti kirjaimellisesti poltti. Lämpötila oli päivällä +28 astetta

ja aurinko paistoi pilvettömältä taivaalta. Nahkapuvun sisällä päivä oli lievästi sanottuna hikiäinen. Helteinen sää vaati kuljettajia kiinnittämään huomiota jatkuvaan veden juontiin. Paikalla oli tarjolla myös mehua ja kevyttä purtavaa. Taukojen aikana oli hauduttava varjoon ja kevennettävä varustusta, jotta välttäisi pahimman uupumuksen ja ihon palamisen.

Terhin polvipala osoitti, että polvi maassa on menty.



Ensimmäinen reissu Sinisissä Ritareissa

Teksti **KAROLIINA RAUTAKETO**

Kuvat **JARI SÄRKINIEMI JA KAROLIINA RAUTAKETO**

Kiinnostukseni moottoripyöriä kohtaan on peräisin mopoiluvuosilta. Haaveena oli ison A-kortin ajaminen heti, kun se iän puolesta oli mahdollista ja sen jälkeen moottoripyörän ostaminen. Vuosia kului ja kilometrejä kertyi henkilöauton ratissa. Oulusta mutkien kautta maailmalle lähteneenä aloitin vanhemman konstaapelin virassa Pohjanmaan poliisilaitoksella Keski-Pohjanmaan liikennepoliisisektorilla. Viimein 26-vuotiaana elämäntilanne mahdollisti moottoripyöräkortin suorittamisen ja sitä seuraavana päivänä teinkin kaupat ensipyörästäni Yamaha FZ6 s2:sta.

Blue Knights oli luonteva jatko harrastukselle

Uuden moottoripyöräharrastukseni tultua ilmi Blue Knights II:n sihteeri Hannu kyseli, olisiko jäsenhakemuspaperiiden täyttämiseksi

sen aika. Lupasin palata asiaan, kunhan ensin pääsen jyvälle uudesta harrastuksestani. Aluksi nautin yksin ajamisesta ja matkat olivat lyhyitä. Seuraavana ajokautena ajoin jo 300-400 km:n päivämatoja ja into moottoripyöräilyyn kasvoi. Halusin saada ympärilleni moottoripyöräilyä kiinnostuneita ihmisiä ja osallistua erilaisiin tapahtumiin. Niinpä päätin jättää jäsenhakemuksen Blue Knights-moottoripyöräkerhoon (ajokaudelle 2020).

Olen saanut seurata Blue Knights II:n toimintaa hyvin läheltä, koska jäsenet ovat entuudestaan tuttuja omasta työyhteisöstäni. BK-lehteäkin on tullut luettua asemalla. BK II-osaston miehet ovat tehneet hienoa työtä osaston toiminnan eteen! Blue Knightseihin liittyminen tuntui siis varsin luontevalta. Eipä aikaakaan, kun presidenttimme Marko toivotti uuden jäsenen tervetulleeksi kerhoon. Pääsin yhteydenpitorinkiin ja pian olin ilmoittautunut mukaan ensimmäiselle BK-reissulle.



Karoliina Rautaketo on innostunut uusi Blue Knights Finland 2:n jäsen.

Kohti Vuokattia

Kevätreissun kohteeksi valikoitui Kokkolan Poliisiyhdistyksen Sinivuokko-mökki Vuokatissa. Viruspandemian vuoksi asetettujen kokoontumisrajoitusten takia matkalle lähti alle 10 moottoripyöräilijää. Matka taitettiin Särkiniemen johdolla. Hän oli suunnitellut meille mahtavan mutkittelevan reitin, Jaria lainaten "suurin reitti ei ole vaihtoehto." Reitimme kulki Haapajärven kautta Iisalmen torille ja siitä edelleen Sotkamoon. Matkan varrella ryhmämme herätti huomiota ja moni kääntyi katsomaan ohiajavaa letkaamme ja jopa vilkuttamaan.

Ryhmässä jokainen ottaa itselleen oimman roolin ja toimii omalla persoonallaan. Esimerkiksi presidenttimme huolehti kevätreissulla meidän ruokkimisesta ja ruoka olikin todella hyvää! Herrasmiehet olivat jopa järjestäneet minulle oman "sviitin", vaikken minkäänlaisia erityisjärjestelyjä ollut pyytänyt. Reissulla luovutettiin ensimmäinen BK II:n liivi ja muistettiin jäsenen 60-vuotissyntymäpäivää. Toisena päivänä kävimme ratkaisemassa pakohuonepelin. Paluureitimme kulki Manamansalon läpi Kestilään ja sieltä Haapaveden ja Ylivieskan kautta Kokkolaan. Reissu oli hyvin suunniteltu ja toteutuksessa yhteistyö pelasi.

Tähän ajokauteen on sisällytynyt kevätreissun lisäksi oma kahdeksanpäiväinen moottoripyöräretki. Edessä on elokuun päättävä tapahtuma Virroilla. Nähdään siellä! 🇫🇮

Kevätreissun osallistujat pakohuoneen edustalla.



Koeajossa Triumph Rocket 3 GT

Iskutilavuudeltaan maailman
suurin tuotantomoottoripyörä

Teksti ja Kuvat **MIKKO SALO**





Triumph Rocket III tuli ensimmäisen kerran markkinoille vuonna 2004, jolloin pyörän moottorin iskutilavuus oli 2,3 litraa. Muut pyörävalmistajat puhuivat tuolloin pyöriensä moottoreiden iskutilavuuksista kuutiosenttimetreinä, vaan Triumph kertoi saman asian litroina. Moottori oli pitkittäinen rivikolmonen, tehoa 148 hevosvoimaa, vääntöä siinä oli yli 200 Nm ja pyöräkin painoi peräti 367 kiloa.

Reilu vuosi sitten alkoi kuulua huhuja, että Triumph Rocket on uusiutumassa ja kesällä 2019 pyörä tulikin markkinoille. Ensimmäisellä pyörä näyttää hyvin samantyyppiseltä kuin edeltäjänsä, mutta tämä on pelkkää silmänluhetta. Pyörässä ei ole juuri mitään samaa. Moottorin iskutilavuus on kasvanut 2294 kuutiosenttimetrinä 2458 kuutiosenttimetriin. Tehoa on 167 hevosvoimaa ja vääntö 221 newtonmetriä. Vaihteita on tullut yksi lisää, eli nykyisin mukana on myös kuudes vaihde. Runko on myös vaihtunut perinteisestä rautarungosta alumiiniseen. Tankki on pienentynyt 25 litrasta 18 litraan ja tankki on selkeästi sirompi verrattuna edelliseen malliin. Melkein päi tuntui kuin olisi istunut 1200-kuutioisen Triumph Speed Twinin selässä. Uskomattomin juttu uudessa pyörässä on, että se on laihtunut peräti yli 40 kiloa ja vaikka kuudes vaihde on tullut mukaan, niin pelkästään voimalinjasta on saatu pois 18 kiloa.



02 Rocketin moottori

Henkilökohtainen ensitapaaminen pyörän kanssa oli vuoden 2020 MP-messuilla. Esillä olivat molemmat mallit eli Rocket 3 GT ja Rocket 3 R. GT-mallissa istuma-asento on leppoisan pysty ja matkan teko tapahtuu kantapäät edellä. Mallin jalkatappeja voi hieman säätää keskiasennoista eteen ja taakse. Ohjaustanko on myös hieman taaempuna kuin R-mallissa. Ärrässä jalkatapit ovat selkeästi taaempuna ja niissä on pieni korkeussäätömahdollisuus. Lisäksi näkyvänä erona on GT:n pieni tuulilasin tynkä, joka suojaasi yllättävän hyvin ylävartaloa ajoviimalta. Esittelijän mukaan R on enemmän urheilullinen ja sen hallinta on helpompaa silloin, kun joutuu kääntelemään pyörää pienissä tiloissa. Ja GT on enemmän nautiskelu- ja matkapyörä.

Huhtikuussa 2020 pyörä ilmestyi Raisi-on Biketeamiin ja demopyöränä oli musta Rocket 3 GT. Kuolaa suupielistä pyyhkien istahdin massiivisen pyörän selkään. Lai-

toin virrat päälle ja höräytin moottorin tulille. Pienen namiskukkelitarkastelun jälkeen lähdin liikenteeseen. Koeajoreitiksi olin ajatellut hieman tavallista pidemmän lenkin, jotta saisin siihen sekä mutkapätkää, että suurempaa tieosuutta.

Mittaristo on Triumph Scramblerista tuttu toisen polven TFT-näyttö, joka on erittäin selkeä ja luettava. Lisäksi kuljettajalla on valittavissa kaksi eri mittarinäytön tyyliä.



 Rocket MP-messuilla 2020





🔊 Rocketin tunnusmerkinä olleet kaksi pyörää ajovaloa ovat säilyneet



🔊 Muotoilun hieno yksityiskohta: jalkatappi auki ja kiinni



Ajoasento tuntui melkoisen normaalilta, eli se ei ole lainkaan niin leveä kuin ennen. Polttoainetankin pienentyminen ja muotoilun muutos tuli selkeästi positiivisena esille. Painopiste on tietty hyvin alhaalla ja pyörää on varsin helppo ajaa ja moottori vetää aivan alhaaltakin uskomattoman hyvin. Moottorin voimaa on lisäksi pienennetty ohjelmallisesti ykkösvaihteen osalta. Hissuksiin ajettaessa pintakaasulla moottorista välittyi selvästi harvataajuinen värinä satulan kautta kusiin. Mutta hieman reilummin mentäessä tähän ei enää mitenkään kiinnitä huomiota. Lisäksi hitaassa ajossa etupää tuntui hieman tunnottomalta. Tämä tunne kyllä poistui heti, kun tarjosi pyörälle enemmän vauhtia.

Äänimaailma on varsin mielenkiintoinen. Isolla vaihteella ja matalilla kierroksilla ei kuulu juuri muuta kuin tuulen suhinaa. Mitä enemmän kahvaa kääntää niin, sitä miehekkäämmäksi äänimaailma muuttuu ja yläreservissä voi puhua jo mylvinästä. Sokerina pohjalla on moottorijarrutusten yhteydessä kuuluva harvatahtinen pauke. Tosin kyseinen ääni ei tule varsinaisesti moottorijarrutuksesta, vaan kaasukahvan päästämisestä. Pyörässä ei nimittäin ole juurikaan moottorijarrutusta, sillä kahden ja puolen litran moottorilla liian voimakas moottorijarru saattaisi aiheuttaa yllättävää takarenkaan luistamista.

Ajomoodeja löytyy pyörästä neljä: Rain, Road ja Sport sekä kuljettajan itse räätälöitävissä oleva Rider-moodi.

Mutkapätkällä pyörän alhainen painopiste helpottaa ja pyörää on mahtava viedä mutkasta toiseen ja ajaminen on ehdottomasti nautittavaa. Kallistusvaraa pyörässä on noin 40 astetta ja senkin jälkeen vain jalkatappi kääntyy ylöspäin. Tämä jäi vielä itseltäni kokematta. Täytyy kuitenkin muistaa, että painoa on edelleenkin yli 300 kiloa ja se on otettava huomioon. Brembon jarrut ovat loistavat ja urheilulliset, eikä sormivoimaa tarvitse läheskään niin paljon kuin edeltäjässä. Vaihteet ovat jämäkät ja napsahtelevat hienosti paikoilleen ja omaan ajotyylini aivan sopivat. Tässä mallissa oli vielä lisävarusteena saatava vaihdeavustin, joka mahdollistaa kytkimettömät vaihdot sekä alas että ylös. Pienenä miinuksena koin vapaan pykälän vähän turhan selkeänä. Tästä johtuen tuli koeajon aikana parikin kertaa vaihdettua ykköseltä vapaalle, kun piti vaihtaa kakkoselle.

Koeajamani malli oli GT ja siinä siis mennään kantapäät edellä. Tämä vaati taas meikäläiseltä pientä totuttelua verrattuna omaan pyörääni. Väännön suhteen täytyy antaa pieni varoitus, sillä vääntöä todella riittää. Nimittäin, jos kaasun avaa selälleen, niin siinä kiihdytyksessä roikutaan käytännössä käsien varassa ja varmasti on kuljettajalla kuin kuljettajalla pitelemistä. Tämä oli meikäläisen tämän vuoden yksi odotetuimmista koeajoista ja täytyy sanoa, että upea peli ja muhkean rivikolmosen ääni sai kyllä ihokarvat kerta kaikkiaan pystyyn. 🇫🇮





20-luvun pyörillä uudelle vuosikymmenelle

Koeajojuttuja on kaivattu, ja tässä lääkkeeksi lyhyempiä makupaloja testatuista pyöräuutuuksista. Toisen osan koeajoherkkua julkaisemme vuoden viimeisessä lehdessä.

BMW R 1250 RS (Performance)

Hieno tapa aloittaa uuden vuosikymmenen pyörämaistiaiset. Ensimmäisenä 2020 vuosimallia oleva pyörä oli BMW 1250 RS (Performance). Pyörä oli varustettu kaikilla saatavilla herkuilla sisältäen mm. TFT-näytön, shifterin (vaihteavustin) molempiin suuntiin, semiaktiivisen jousituksen ja Acra maukkaan äänekkään putken.

Ensi-istumalta pyörä tuntui tosi hyvälle ja ajoasento löytyi helposti. Hieman tuntui, että onko vähän makaava, mutta heti liikkeelle lähdön jälkeen eipä todellakaan tunnut ptkääkään huonolta. Ajelin pääsääntöisesti Road-moodilla ja siinäkin tuntui kaasuvaste olevan varsin herkkä, mutta ei liian herkkä kuitenkaan. Kaikki kahvojen napit, kuten myös polkimet, olivat hyvillä paikoilla. Ainoat pienet miinukset löytyivät

vilkun katkaisimesta, joka tuntui hieman oudolta hyvin pienine liikkeineen ja pyörän plexi, joka ei ole vieläkaan sähköisesti säädettävissä. Erittäin miellyttävä oli kuitenkin tämä kokemus.

Harley Davidson LiveWire

Ensin "palikat" taskuun, eikä myyjän pöydälle. Muuten saattaa matka katketa ennen



Teksti ja Kuvat MIKKO SALO

aikojaan. Pyörästä löytyy sähköjäniksiä 100kpl ja nollasta sataan aikaa menee kolme sekuntia ja vääntöhän on mieletön.

Ajomooodeja löytyy neljä ja sitten vielä kolme itse modattavaa. Mukavaa oli vielä se, että moodin voi vaihtaa "lennossa". Itse lähdin liikenteeseen sademoodilla, jolloin kaikki on vähän rauhallisempaa ja "mootorijarrutus" on poissa pelistä ja kaasuvaste varsin rauhallinen. Tien päällä voi sitten vaihtaa Road:lle ja sitten taas mennään rivakammin. Varsin mutkatiellä pyörä tuntui olevan kuin kotonaan ja oli mukava laitella kurvista toiseen.

Pyörä tuntui meikäläisestä hiukan ahtaalta ja miinuksena on kyllä mainittava vilkun katkaisijat, jotka edelleen ovat HD-tyyppisesti kummassakin kahvassa. Hiukan on hankala nimittäin käyttää kaasua, etujarrua ja vilkkua yhtä aikaa, ehkä niin ei siis pitäisikään tehdä – noh.

Ja toki matka-ajossa reilu 150 km toimintasäde on vähän hintsunlaisesti, mutta mihin pyörä on tehty – urbaaniin ympäristöön, täällä se on ehdottomasti mukava peli.



 Kawasaki Z:n keula

Kawasaki Z H2

Kauden odotettu uutuus oli ehdottomasti tämä 1000-kuutiainen kompressorihdettu nakupyörä. Tehoa tästä nakuohjuksesta löytyy 200hv ja mukaan kuuluu tietysti shifteri kumpaakin suuntaan. Edellisenä vuonna pääsin testaamaan tästä katetun version H2 SX SE:n, joka on nykyisin myös poliisin käytössä.

Muuten kone on lähes samanlainen kuin matkasportti H2 SX, mutta maksimivääntö 137 Nm tulee 1000 kierrosta alempana. Tehokarttoja on kolme vakiota ja yksi itse räätäliäivissä. Vaihdeavustin toimi loistavasti



 HD LiveWire



 Kawasaki Z H2



 Triumph Speed Twin 1200

eikä ollut liian nykivä. Äänistä tässä kapinallisessa pitää huolen Acran hiilariputki. Lyhyen koeajon aikana täytyy sanoa, että oli todella helppo ajaa ja erittäin miellyttävän tuntuinen kokonaisuus, kahvojen namiskat ja jalkojen pedaalit olivat oikeilla paikoilla. Ehkä vilkun nuppi voisi olla hiukan isompi.

Kevyen tuntuinen ohjaus oikein pyysi, että mennäänpäs vähän enempi mutkateitä. Ja

toki katteen puuttuminen aiheuttaa kovissa nopeuksissa kypärään nostetta ainakin meikäläisen mitoilla.

Jos ei muutamaa ulkonäköseikkaa (makuasia) ota huomioon, niin ainoana pienenä miinuksena oli tankin alla olevan rungon mutkan tuntuminen sisäreisissä varsinkin mutkapätkillä.

”Kevyen tuntuinen ohjaus oikein pyysi, että mennäänpäs”

Triumph Speed Twin 1200

Uutta alustaa ja kevyempää menoa. Uusi Speed Twin on 10 kg kevyempi kuin saman tehtaan Triumph Thruxton ja tehoa löytyy kuitenkin liki sata heppaa (96). Kolme eri ajomoodia, joista Road ja Sport tuli kokeiltua.

Vaihteet napsahtelivat kuuluvasti pykäliin, hieman tuli Victory mieleen. Ajossa pyörä oli kevyen tuntuinen käsitellä ja taittui mukavasti mutkiin. Ajoasento oli mukavan rento. Mittaristo jäi hieman harmittamaan, kun mittarit ovat niin vähän kallistettuja ja numerot pieniä (esim. vaihtenäyttö), ettei millään meinannut niistä saada selvää heijastusten vuoksi.

Kaiken kaikkiaan mukava retrohenkinen ja hyvin samantyyppinen kuin 2018 ajamani Kawasakin Z 900RS. Tehokas ja vääntävä on tämä peli ja hyvät soundit. 

Joko tunnet oman alueesi ankkurin?

Paikalliset ankkurit huolehtivat, että jäsenistöllä on aktiviteettia ympäri Suomen.

Kerhon paikallisesta toiminnasta ja esimerkiksi ilta-ajelujen ja kahvittelujen järjestämisestä huolehtivat ankkurit.



Suomi on jaettu suuntaa-antavasti ankkurialueisiin. Rautalangasta ei rajoja ole vedetty, ja kaikki ovat aina tervetulleita tapahtumiin alueesta riippumatta. Ideana onkin, että ympäri Suomen olisi toimintaa sekä aktiiveja, jotka houkuttelevat jäseniä mukaan.

Hallituksessa ankkuritoiminnasta vastaa tällä kaudella Director 1 **Jari Jäske**. Koronatilanteen vuoksi kulunut kevät on ollut haasteellinen myös ankkuritoiminnalle ja moni tapahtuma on peruttu tai siirretty.



Director 1 Jari Jäske

"Tapahtui tosielämässä: Kokoonnutaan klo 1000 Utin ABC:llä, missä vedetään mokat nassuun, sieltä marssitaan Avoimista Ovista Utin Jääkärirykmenttiin. Sitten syödään Vesitornin grillillä ja mennään Kouvolan vanhan varuskunnan puistoon kuuntelemaan Puolustusvoimien Kesäkiertueen 2020 musisointia. Vaan eipä mennäkään, korona mokoma sotki monet hyvät alueelliset ajotapahtumat, kuten tämänkin.

Director 1:n hommiin kuuluu muun muassa tapahtumien koordinointi sekä kehittäminen, ts. etsiä sopivia moottoripyöräily- ym harrastetapahtumia ympäri Suomen ja laittaa niistä vinkkejä ankkureille. Tapahtumat olisivat olleet pääosin ns. ilta-ajaja johtuen jäsenistön työtehtävistä, monet tekevät vuorotyötä, jolloin paras ajankohta tapahtumille on monasti arkipäivä tai -ilta! Suurin osa tapahtumista kuitenkin peruttiin koronan vuoksi, onneksi osa siirrettiin myöhemmälle ajankohdalle syksyyn.

Alueelliset ankkurit kehittivät omia tapahtumiaan koronan aikana, ne olivat pienellä porukalla toteutettuja termoskahvijoja taikka sinkkuajoja. Kaakonkulman ankkuri Maronen lanseerasi aivan loistavan haasteajoketjun, josta lisää hänen kirjoituksessaan.

Toiveissa on, että tautilanne pysyy aisoissa ja maa auki, jolloin vielä syksyn puolella ehditään ajelemaan porukoissa.”



Waltsu kuvattuna vuoden 2010 syystapahtumassa Lieksassa.

Itä-Suomen ankkuri Mika ”Waltsu” Wallius

”Olen ollut vuodesta 2004 ”BK-lainen” ja toimin Itä-Suomen aktiivina Anchoremänä. Kahden alaikäisen lapsen perheessä motorismi on arkipäivää keväästä myöhäiseen syksyyn saakka ja näyttäytyy talvisinkin pienimuotoisten tapaamisten muodossa. Lapsille on hyvin tuttu laulu, joka alkaa tuttavallisesti OOOO...SOOO....

Idän ankkurina järjestän usein yhteistyössä Leo ”Lexa” Rynnäsen kanssa syyslokakuussa jossakin itäisessä Suomessa Syysmiitingin. Onpa parikin kertaa järjestetty talvitapahtuma, jossa on ajeltu moottorikelkoilla liiveissä! Toki olen osallistunut kansainvälisiin tapahtumiin Euroopassa ja parissa Nordic mötessäkin, joista on tullut useita kansainvälisiä ystäviä. Heille on sitten mukava osoittaa aikanaan Itä-Suomen kauneutta. Myös Viro on muutaman BK-veljien yhteisen ja yksityisien motoristiretkien tuloksena tullut tutuksi. Ainoana harmina on tuo, että Suomen satamat ovat vaan niin syrjässä, idästä katsoen. Toisaalta idästä etelään on sama matka kuin etelästä itään, joten rohkeasti vain yhteyttä Itään ja Waltsuun ja Tervetuloa Syysmeetinkiin.”

Keski-Suomen ankkuri Kari Hänninen

”Itse olen tauon jälkeen tälle vuodelle nimetty Keski-Suomen Ankkuri, kun Ritola vaihtoi hallituksessa tehtäviä. Jatkan hänen viitoittamallaan tiellä ja myös toisiamme avustaan. Hän on aloittanut Keski-Suomessa tapahtumien bongauksen ja niiden hoitamisen lisäksi tuntosarvet etsivät uusia



Kuva viime elokuun Norjan BK Nordicin jälkeen venähtäneestä lomareissusta - jostain vuonojen laelta.

retki-ideoita. Omalla kohdallani yritän edistää työtäni, harrastuneisuuteni ja MPEAK-mandaatin puolesta (mp)- liikenneturvallisuuden edistämistä.

Itse ajan 2006 vuosimallin Yamaha FJR:llä, jolla alkaa 8. ajokausi. Tähän mennessä on tullut käytyä joka kesä jollain ulkomaan reissulla - pisimmät Roomassa (2018) ja Kroatiaassa (2016).



Mikko kuvattuna vuoden 2019 Päijänteen ympäriajossa.

Lounais-Suomen ankkuri Mikko Salo

”Pyörä, jolla ajelen tällä hetkellä, on musta Yamaha FJR 1300A (vm.2009 ja kilsoja pyörässä hieman päälle 40tkm). Tällä hetkellä minulla ei ole tavoitteita hallituksen suun-

taan, eli en ole sinne toistaiseksi pyrkimässä.

Lounais-Suomen ankkurina olisi tarkoitus aktivoida jäseniä vaikka pienemmillekin reissuille (iltakahvit lähietäisyydellä) ja tehostaa yhteistyötä naapuriankkureitten kanssa esimerkiksi yhteisillä kahvireissuilla. Ajokauden suunnitelmissa minulla oli ajella toukokuussa Portugalissa vuokrapyörällä muutama päivä. Omalla pyörällä oli tarkoitus mennä heinäkuun lopussa Nordic meetinkiin Bergeniin.”



Kaakkois-Suomen ankkuri Niko Maronen

”Kaakkois-Suomen ankkurina olen toiminut jo jokusen vuoden. Alueella on mahdollisia mutkapätkiä sekä laaja soratieverkosto. Koronapandemian vuoksi moni alueen tapahtuma peruuntui (Lämppärit, Imatran ajot), joten vastapainoksi puuhasimme geokätköily-tyyliset rastiajot.

Ideana on ottaa kuva omasta pyörästä mielenkiintoisen kohteen läheltä. Ensimmäinen, joka löytää kohteen, vastaa seuraavan kätkön laadinnasta. Jutun kirjoitushetkellä vuorossa rasti nro 6.

Olkaa yhteyksissä, jos liikutte alueella. Kaakkois-Suomen Whatsapp-ryhmän liittymislinkki löytyy BK foorumilta tai minulta. Päätapauksessa nähdään!”



Etelä-Suomen ankkuri Marko Kovanen

”Olen Marko ja toimin Etelä-Suomen ankkurina. Olen ollut kerhon toiminnassa viitisentoista vuotta mukana ja toiminut erilaisissa tehtävissä niin hallituksessa kuin ankkurimiehenäkin. Vaihdoin keväällä pyörää ja ajelen KTM 1290 S Super Adventurella. Harrastukseen on tullut uusia teitä kurvailtavaksi, kun soratietkin luonnistuvat nykyisellä pyörällä aikaisempia pyöriä paremmin ajeltavaksi. Toivottavasti nähdään mahdollisimman monen kanssa tulevaisuudessa tapahtumissa.”



Kuvissa Katja ja uusi, hullaannuttava pyörä.

Länsi-Suomen ankkuri Katja Lehtovuori

”Katja Lehtovuori on nimi ja toimin sihteeripuuhien lisäksi Länsi-Suomen ankkurina. Asustelen Nokian Siurossa ja omalta pihalta pääseekin melkein suoraan Hämeenkyrön maisematielle, joka on yksi moottoripyöräilijöiden suosima patkka tällä suunnalla.



Itsellä tällä hetkellä pyöränä viime kesän alussa hankittu BMW R 1200 RT ja olen hullaantunut siihen yhä! Matka taittuu mukavasti ja pyörä on ketterä pyöritellä mutkissa ja kaupungissakin!

Länsi-Suomen alueesta itselle tutuinta on Pirkanmaan alue, jolla on tullutkin pyörittyä varmaan kaikki mutkapätkät moneen kertaan.

Alueen motoristien suosimia paikkoja tulee mieleen mm. Tampereen Pyynikin näkötorni, Tampereen Mustalahden satama, Kangasalla Mobilia ja kauniilla harjulla sijaitseva automuseo, jonka kahvilan munkit ovat suussa sulavia, Sastamalan motoristikahvila ja Ruoveden Muroleen kanava. Lännen alueen Pirkanmaan ulkopuolella olevista paikoista otan kernaasti vastaan vinkkejä!

Vinkkejä toivoisin myös alueen jäseniltä (ja toki muiltakin) tapahtumiin ja ajeluihin, joihin porukka haluaisi lähteä mukaan!

Yhä on kesää jäljellä, joten käännetään hieman hiljaisena koronan vuoksi alkanut ankkurikausi vielä nousuun ja nautitaan moottoripyöräilystä yhdessä!”



Pohjois-Suomen ankkuri Heikki Klemetti

Pohjois-Suomen ankkurina toimii Heikki Klemetti. Heikki on tullut monelle Blue Knightsille tutuksi hänen järjestettyään useamman kerran kesän päätapahtuman Kajaanissa. 🇫🇮



Kuva: Timi Tikkanen

Silloin ei naurattanut!

Teksti TARINOIDEN KIRJOITTAJAT
JA KAARINA HONKALAMMI

Blue Knightsit muistelivat omia kommelluksiaan moottoripyöräilyn parissa.

Hauskoissa tarinoissa pyörät kaatuilevat ja tappokytinkään ei varmasti ole ollut päällä.

Kerhon Facebook-sivuilla taannoin ollut postaus kirvoitti useat ritarit muistelemaan menneitä sattumuksia moottoripyörän kanssa. Asiat, jotka eivät ehkä aikanaan ole naurattaneet tien päällä, olivat muuttuneet hauskoiksi muistoiksi. Tarinoita tuli niin paljon, että aivan kaikki eivät tähän mah- tuneet.

Jouni Pelkonen: ”Ajoin Montenegros- ta tavoitteena Kroatia. Luulin päätyneeni Serbiaan, kun olin Bosnia-Herzegovinassa.”

Veikko Aho: ”Olin ensimmäisellä reis- sulla Saksaan, muistaakseni 2005. Mulla oli silloin pannari. Ruotsissa oltiin lähdössä majapaikasta yhdessä ruotsalaisten kanssa,

varmaan 20 pyörää. Kaikki valmista pyö- rien päällä... mulla ei pannari lähteny käyntiin... kaikki otti ja mulla alkoi hikeä pukata ja vi...ti, noin lievästi sanottuna. Jaatisen Jokke tuli kahtomaan tilannetta... käänsi tappokytkimen pois päältä... en sano miltä minusta tuntui.”

Jaakko Ritola: ”Joskus sattuu ja joskus jopa kahdesti. Mä onnistun kaataan pyö- ri parkissa. Viime kesänä Norjassa laitoin pyörän leuhkasti parkkiin ja läksin tervehtimään isäntiä. Saman tien selän takana rämähti, ja pyörä oli vasemmalla kylellään. Visiiri oli piirtänyt kirkkaan viivan Koman pyörän kytkinkoppaan ja käsisuoja oli rikki. Pieni puna poskilla kampesin sen pystyyn ja kaljatölkkiiä jalan alle. En päässyt kuin hotellihuoneeseen, niin puhelin soi ja siellä kerrottiin, että pyöräni lepää jälleen rankan ajomatkan päätteeksi. Tällä kertaa oikealla kyljellään! Meinasi ruveta jo sylettään!”

Kari Hannula: ”Pyöriähän on kahta mallia, kaadettuja ja sitä odottavia. No

Camp Ziouanissa (Golan Heights, suoma- laisten YK-leiri 1985) keksittiin poikapo- rukalla kerran, että autokorjaamolla on hyvä (normaalien rengasrauta-rengasvaihtovaimistelujen lisäksi) vaihtaa myös etu- teleskooppiputkiin tuoret vaimennusöljyt. Ja niin tehtiinkin: 1. tulppa kiertyi telarin yläpäästä irti ilman ongelmia etupään ni- atessa vain hieman. Ja sitten seuraavan kimppuun; sillä sekunnilla kun toinenkin etujousi vapautui kokonaan esijännityk- sestään, niiasi Suzuki etupään pohjaan saakka, pudoten samalla keskiseisotatuelt alas ja vain parin äärellä olleen hulluntuuri/ nopeat refleksit riittävän vahvan kiinnipito- otteen muodossa pelastivat n. 250-kiloista mopoa putoamasta kohdalla olevan ras- vausmontun pohjalle. Vähän pidempi har- kinta etukäteen olisi ehkä ollut paikallaan.

Yksi parhaista hetkistä oli ehkä Englannissa -92 lopulta onnellisesti päätyneen ohituk- sen jälkeen, jossa ohitettava auto koukkasi varottamatta kylkeeni rikkoen onneksi vaan mopon kalustoa (sivulaukku halki, katteen

Kuva: Shutterstock



uloin nurkka rikki, maalinäytteet moottorin vasemmassa poskessa..) muttei kaatanut, eikä heittänyt pois tieltä - vauhtia oli osumahetkellä reilu 80 km/h joten oletan, että 19" etu- ja 17" takapyörien hyrrävoimat pitivät sen ko. hetkellä pystyssä. Seuraavana päivänä läheiseltä leirintäalueelta toivuttuani lähdin liikkeelle, mutta unohdin tyystin bensamittarin seurannan. Viimeiselle kohdatulle bensa-asemalle käännettyäni moottori sammui muutama metri ennen mittaria. GSX-1100ESD:n 21-litran tankkiin meni silloin vajaat 22 litraa bensa. Moottoritielle polttoaineen loppumisesta johtuva pysähtyminen olisi jo silloin palkittu jonkinmoisella maksulapulla."

Ari Räsänen: "Kakspuolikkaalla Hondalla oltiin Laosissa menemässä vuorten yli. Se ihmeellinen pöly, mikä menee joka paikkaan, muuttuu sateessa liejuksi, joka tarraa kiinni joka paikkaan pahemmin kuin exä elatusavuissa. 5h ja matkaa tuli se 10 km. Itkin, nauroin, meni hermo (yllättäen minulta) kaikki tunneskaalat kävin läpi sen 10 km aikana. Toyota Hilux tuli vastaan kylki edellä. Kaaduin. Menin persmäkeä ja keilasin kaverin nurin. Pyörä tuli perässä. Kyllä ketutti. Se ajatus helpotti, että meidän ollaan maksettu tästä, kuka sitä nyt ilmaiseksi."

Vesa Kaartti: "Pitkään piti miettiä noloita. 1989 olin säästänyt kesätöistä rahaa ja löytänyt lahtelaisesta mopoliikkeestä niin halvan ison mopon, että rahat nippanappa

riittäisi. Kyseessä oli 70-luvun alun 2-pyttyinen nelitahti 750 Yamaha. Mallia en muista. Harvinainen on. Sähköstartti ei oikein pelannut ja siksikin hinta oli halpa. Mopossa oli kuitenkin jalkastartti. Pyysin mopon koeajoon ja myyjä talutti sen pihalle. Hypäsin startin päälle ja ei perkele hievahtanutkaan meikäläisen 67 kilolla. Kiroilin ja nyttytin menemään, kunnes jalka lipesi kiksien päältä ja veti oikean säären sisäsyrtjän ihan ruvelle. Vertakin tuli... Myyjä tuli apuun ja polkaisi kätevästi mopon käyntiin. Kiittelin ja istuin päälle. Mopo sammui heti ekassa liikkeelle lähdössä. Myyjä poikaisi sen uudestaan käyntiin. Päätelin, että tää ei oo mun mopo tai sitte täytyy mennä punttisalille. Naama punaisena kiittelin myyjää avusta ja poistuvin liikkeestä. HARMITTI! Georg Londen: "Tämän vuoden töppöksenä sain muistutuksen, ettei kannata sylkäisi roskaa suusta, kun todella alas menevä aurinkovisiiri on alhaalla..."

Jari Jäske: "Joskus aikoinaan intikasta oli rikkoutunut puola, joka vaihdettiin huoltoliikkeessä. Pesin pyörän, ja kuivuttua yritin lähteä ajelemaan, mutta mokoma värkkipä ei käynnistynyt.... Satulaa irti ja sulakkeiden kimppuun, ei auttanut, siispä vika puolassa tai asennuksessa. Siitäpä soittamaan huoltoliikkeeseen ja valittamaan... Ehdottivat mokomat, josko olisi tappokatkaisin päällä, siihen sanoin, ettei täs ihan amatööriä olla jne! Aikani ihmeteltyäni huomasin tappokatkaisimen käännyneen päälle pesun aikana."

Terhi Vaisle: "Vuonna 2017 oli töissä Lohjan laitoksella ja kuljin joka päivä mopottimella töihin. Silloin mulla oli bomberhenkinen Kawan z750. Jätin pyörän aina samaan kohtaan aamuisin, sellaiseen loivaan ylämäkeen laitoksen takaportin viereen. Ja aina töistä lähtiessä menin vaihde vapaalla vinhaa vauhtia alamäkeen perä

edellä ja käänsin pyörän sitten siinä vauhdissa parkkipaikalle ja siitä oikein päin sitten matka jatkui. No, kerran tämä perä edellä eteneminen päätyi kuitenkin kyljelleen, vauhtia oli ehkä liikaa. Häpeissäni kiskaisin pyörän sillä vauhdilla ylös, että kaatui sitten klassisesti toiselle puolelle. Ähersin siinä, kun laitoksen vartija tuli kysymään mitä teen, että on kameroista nähnyt, kun kaatuilen pyörän kanssa pihalla. No, saatiin se siitä sitten yhdessä ylös ja ei muuta kotia kohti, kaatumatapit ja naku-pyörä oli kyllä silloin mun pelastus.

Seuraavana kesänä kaasutin sitten itteni kumoon R1:llä, kun oli ihmisiä bussipysäkillä runsain määrin katselemassa komeaa moottoripyörää. Niin aattelin että jos pikkusen... Highsiderihan siitä tuli ja lensin kuin rodeoratsastaja pyörän päältä. Nivelsiteet meni nilkasta ja vähän kylkeä pyörästä. Eniten kärsi kuitenkin ego.

Viime kesänä sitten taas soitin akkupojille, kun ei mopotin käynnistynyt ja tappokytinkin ihan oikeassa asennossa. Diagnosoin akun kuoleman. Akkupojat tuli vaihtoivat akun. Vaan eipä käynnistynyt sittenkään! Koska mulla oli vaihde päällä..."

Tämä kesä voisikin olla taas temputtamistapa vapaa, mutta mene ja tiedä."

Kaarina Honkalampi: "Edellisenä keväänä lähdin polleana nahkapuvussa kauden aluksi huoltamolle tarkastamaan rengaspaineita. Laite ei ollutkaan itselleni tuttu ja ähräsin sen kanssa pyörän vieressä. Kohtelias herrasmies tuli avukseni ja sain renkaat tarkastettua ja juttelin niitä näitä kuin kokenut motoristi. Vasta kotona huomasin, että nahkahousuistani oli vetoketju paukahtanut rikki kyykkiessäni. Olin siinä patsastellut tyylikkäästi sepäluksit repsottaen ja ajokalsarit paistaen." 🍷



enervent

Ilmanvaihtolaitteet

www.enervent.fi

Biketeam

www.biketeam.fi

Muistatko vielä?

Teksti **KAARINA HONKALAMMI**

Kuvat **PHILIP AHONIUS JA BLUE KNIGHTSIN ARKISTO**

Kerhon lehti syntyi tarpeesta kerätä varoja toimintaan ja hyväntekeväisyyteen. Lehdesä on jaettu matkakertomus, jos toinenkin

Lukemasi Siniset ritarit -lehti on viides tekemäni. Ennen minua Jyrki Haapala ehti päätoimittaa lehteä kolmen vuoden ajan. Mutta miten lehti itse asiassa on saanut alkunsa? Millaisia ovat olleet ensimmäiset jutut ja mitä lehden historiaan on mahtunut? Kyselykierros osoittaa, että lehden alkutaival ei monella ole kovin selvästi muistissa.

-Joku sen taisi keksiä, että kun tehdään lehteä, niin saadaan mainostuloja. Mainosmyynti ulkoistettiin sitten heti alussa, muistele Marko Kovanen. Vanhat hallituksen pöytäkirjat vahvistavat Markon kertoman.

Ensimmäinen maininta lehdestä löytyy kokouspöytäkirjasta vuodelta 2007. Silloin on keskusteltu varainhankinnasta ja päätetty "mainoslehtisen" tekemisestä. Lehdestä saatavilla tuloilla oli ensiksi tarkoitus hankkia pujottelukeiloja ajoharjoitteluun. Lehden ensimmäisenä päätoimittajana toimi Kari Niskanen.

Alkuaikoina lehti ilmestyi kaksi kertaa vuodessa, ja lehden postitus hoidettiin omin voimin. Ensimmäisiä numeroita jaettiin pääasiassa vain jäsenille.

Nykyinen presidentti Ari Pihkala kertoo, ettei ole kerännyt kaikkia ilmestyneitä lehtiä.

-Vilellä on autotallissa varmasti paras koelma lehtiä, hän arvelee.

Kerhon alkuaikat Pihkala muistaa hyvinkin ja toteaa, että parasta tuolloin oli kuulumien johonkin "suurempaan", oman kerhon arvot sekä pienen porukan todellinen yhteen hiileen puhaltaminen. Hän toteaa myös, että alkuaikoina mietittiin paljon erilaisia varainhankintakeinoja.

Sähköinen lehti julkaistiin 2009

Ainakin vuodesta 2010 lehti on ilmestynyt kolmesti vuoden aikana. Vuonna 2010

lehden jakelua myös laajennettiin, ja lehteä alettiin toimittaa poliisilaitoksille ja erilaisyksiköihin.

Sähköiseen muotoon lehti saatiin ensimmäistä kertaa vuonna 2009, jolloin asiaa oli hoitamassa Jouko Jaatinen. Tuolloin lehden sähköinen versio tuotettiin koeluontoisesti ja sen toimintaa kerhon verkkosivuilla testattiin.

Hyväntekeväisyys mukana alusta asti

Hyväntekeväisyys on ollut osa yhdistyksen toimintaa koko ajan ja näkynyt myös lehden sivuilla. Alkuvuosina rahaa kerättiin hyväntekeväisyyteen erilaisilla keräyksillä. Myöhemmin osa lehdestä saatavista tuotoista on käytetty sekä rahalahjoituksiin että hyväntekeväisyystapahtumien kuluihin. Toki hyväntekeväisyys on koko ajan ollut yksi juttuaiheista. 🇫🇮

Tiesitkö että..

- Lehden päätoimittajina ovat toimineet Kari Niskanen, Marko Kovanen, Jyrki Haapala ja Kaarina Honkalamm.

- Ensimmäiset yhdistyksen verkkosivut ovat valmistuneet alkuvuodesta vuonna 2006.

- Kerhon ensimmäiset lämppärit järjestettiin vuonna 2006 Tampereella ja osallistujia oli toistakymmentä. Myös seuraavan vuoden lämppärit pidettiin Tampereella.

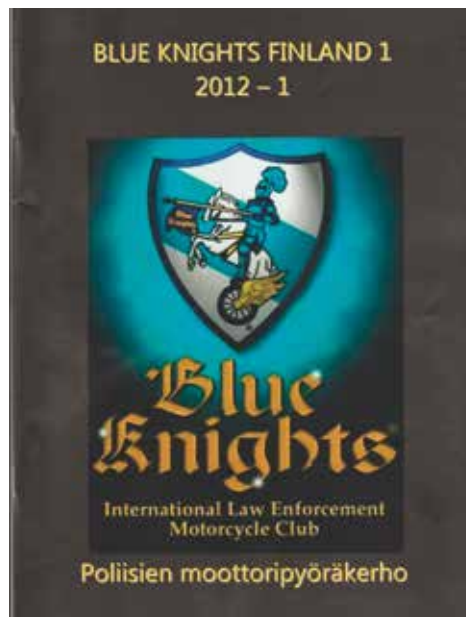
- Jo vuonna 2007 on keskusteltu toisen chapterin perustamisesta. Finland 2 näki päivänvalon vuonna 2018.

- Vuonna 2005 on päätetty, että hallitus voi tarvittaessa kokoontua verkon tai puhelimen välityksellä. Samana vuonna päätettiin myös hankkia yhdistykselle gsm-puhelin.

- MP-messuille on osallistuttu yhdistyksen porukalla ensimmäistä kertaa vuonna 2007.



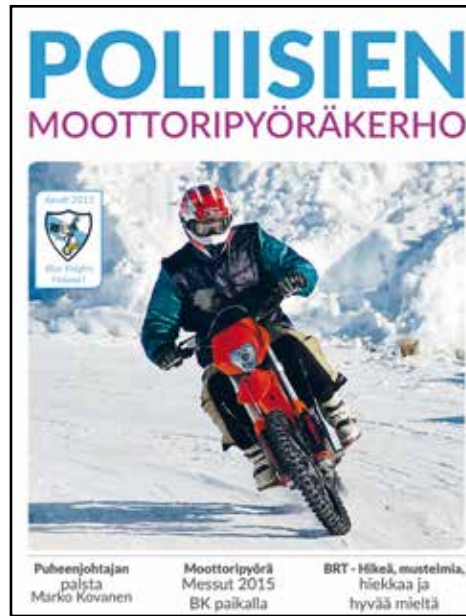
❶ Poliisien moottoripyöräkerhon lehdet vuodelta 2011 ja 2012 Villen arkistoista.



❷ Vuoden 2012 loppuvuoden lehdessä on oltu jouluisissa tunnelmissa.



❸ Vuoden 2013 lehden kannesta näkee, että ulkoasu ja logot ovat muuttuneet lehden alkutaipaleella.



❹ Vuonna 2015 lehti on jo taitettu Printmi-xissä. Lehdellä ei ole ollut varsinaista päätoimittajaa, vaan hallitus on huolehtinut sen tuottamisesta.



❺ Vuonna 2016 lehden päätoimittajana aloitti Jyrki Haapala.



❻ Vuonna 2019 lehden ulkoasua päivitettiin ja päätoimittajana aloitti Kaarina Honkalammi.







Blue Knights



Finland

Tervetuloa mukaan tapahtumiin! Suurin osa tapahtumatiedoista tarkentuu vuoden mittaan ja tietoa päivitetään verkkosivuille, Facebookiin ja WhatsApp-ryhmiin. Seuraa kerhon viestintää ja merkitse ajoissa omaan kalenteriisi Blue Knightsille varatut päivät!

Tapahtumakalenteri syksyllä 2020

Koronan takia suuri osa alkuvuoden tapahtumista peruttiin tai siirrettiin. Hallitus seuraa aktiivisesti tilannetta sekä ohjeistuksia ja määräyksiä, jotka huomioidaan tapahtumien järjestelyissä.

Tietoa tapahtumista päivitetään verkkosivuille, Facebookiin ja WhatsApp-ryhmiin. Seuraa kerhon viestintää ja lähde rohkeasti mukaan!

ELOKUU

14.-16.8.2020 Blue Knights Finland 1 ja 2 International Meeting 2020. Kesän päätapahtuma pitkästä aikaa Pirkanmaalla, kurssikeskus Marttisessa Virroilla.

SYYSKUU

Kerhon sääntömääräinen kevätkokous pidetään koronan takia poikkeuksellisesti lauantaina syyskuun 5. päivä klo 13 alkaen Himoksella. Vielä on kesää jäljellä 2020. Seuraa kerhon viestintää!

Kauden päätös. Perinteiseen tapaan päätämme tämänkin ajokauden jossakin päin Suomea.

MARRASKUU

Syyskokous
Pikkujoulut