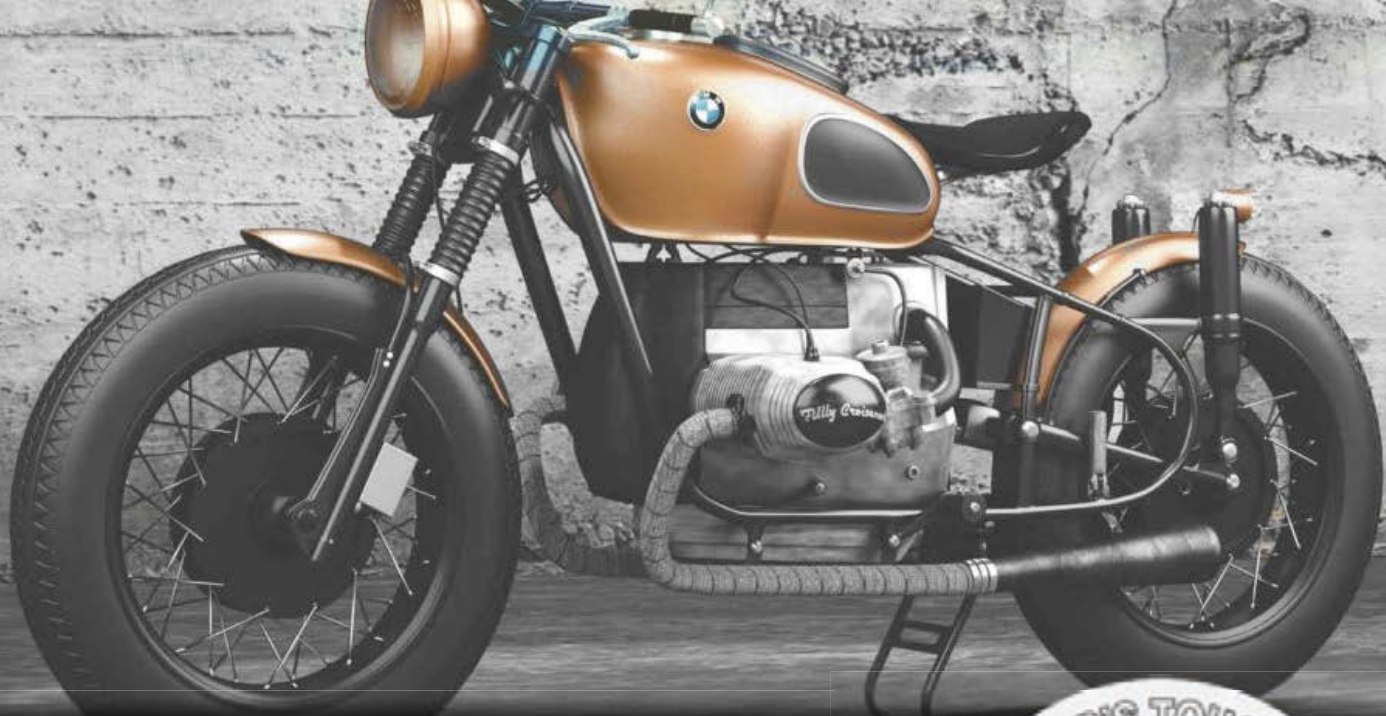




IBA Finland

- historiaa vuosilta
2000-2020



SISÄLLYSLUETTELO

Ajojen historiaa	3
<i>Michael Kneebone</i>	
IBA Finland jo 20-vuotias	4
<i>Hanna-Leena Ahlgren</i>	
IBA Finlandin historia - miten yhdistys syntyi?	5
<i>Mikko Sani</i>	
Mistä kaikki sai alkunsa - Mikko Sani	6
<i>Mikko Sani</i>	
MP 2003 -näyttelyssä 31.1.–2.2.2003	9
<i>Mikko Sani</i>	
Tapio Rautoma, Harri Hjulgren	10
Timo Räisänen	11
Pekka Autio	12
SMOTO - Suomen Motoristit ry	16
<i>Harri Forsberg</i>	
Mulla ois yksi idea... ..	17
<i>Harri Forsberg</i>	
Ei meinannut malttaa	19
<i>Jussi Hurri</i>	
Rautaperseajo syöpälästen hyväksi	19
Paukkupakkasilla moottoripyörillä Lapin halki Pohjois-Norjaan - 1609 km ja 24 tuntia	20
Mailman ensimmäinen ”jääperseajo”	21
<i>Janne Huhtala</i>	
Kaikki ei aina mene niinkuin on suunniteltu	22
<i>Peppe Kainulainen</i>	
Kaverusten reissu kesällä 2015	23
<i>Pasi Alho, Aki Varjonen</i>	
Nordkapp-Gibraltar	25
<i>Peppe Kainulainen</i>	
Minkä nuorena oppii sen vanhana taitaa	26
MP Messut 2020	27
Vuoden Rautaperseet	28
S1000 Historic 20 Fin	31
Saukkion Malja	31
Kunniajäsenet ja muut palkitut	32
Korkkaukset	32
Mile Eater	33
Eniten kilometrejä, eniten suorituksia	34
Miamin reissu 14. maaliskuuta 2020	34
Suoritukset	35



Sari Ahonen.



Hyvin suunniteltu on puoliksi tehty. Håkan Ilmanin ajosuunnitelma 20/20 ajoon.

Iron Butt Association Finland
Iron Butt Association Finland ry (IBAF®) on vuonna 2000 perustettu järjestö suomalaisille motoristeille, joiden mielestä moottoripyörät ovat tehty ajettaviksi. IBAF tarkastaa ja rekisteröi suomalaisten kuljettajien ajot sekä kansalliset suomalaiset erikoisajot.

Ajojen historiaa

SADDLESOREN HISTORIAA, IRON BUTT ASSOCIATIONIN YHDYSVALTALAISILTA SIVUILTA SUOMENNETTU

Ennen vuotta 1993 Iron Butt Association ei hallinnoinut 1000 mailia vuorokaudessa -ajoa. Siihen asti ohjasimme ajajat muiden järjestöjen puoleen. Valitettavasti se osoittautui toisinaan virheeksi. Joissakin tapauksissa järjestöt, jotka ilmoittivat järjestävänsä ajoja, eivät sitä tehneet ja toiset rahastivat ajajia eivätkä koskaan toimittaneet luvattuja tunnustuksia.

Vaikka Iron Butt Associationin tarkoitus ei koskaan ollutkaan isännöidä 1000 mailia vuorokaudessa -ajoa, sitä pyytävien kirjeiden määrä horjutti kantaa. Sen vuoksi suostuimme isännöimään omaa muunnelmaamme 1000 mailia vuorokaudessa -ajosta, nimeltään SaddleSore 1000 (1000 mailia eli reilut 1600 km 24 tunnissa) ja BunBurner 1500 (1500 mailia eli reilut 2400 km 36 tunnissa) sekä BunBurner Gold (1500 mailia 24 tunnissa).

Ennen kuin aiot suorittaa mitään näistä ajoista haluamme kertoa hyvin lyhyesti niiden alkuperästä. Saddlesoren ja BunBurnerin aloitti Kaliforniassa California Motorcycle Touring Association (CMTA). Sekä alkuperäinen Saddlesore että BunBurner olivat määrättyllä reitillä tehtyjä ryhmäajoja. Vuosien kuluessa tuhannet innokkaat, jotka eivät voineet voida tehdä vuosittaista matkaa Kaliforniaan, taivuttelivat Les Martinia, CMTA:n pyörittäjää, tarjoamaan ajoa, joka olisi tehtävissä lähellä heidän kotejaan. Les myöntyi mieluusti monien motoristien vaatimuksiin ja muokkasi ajoa. Vuonna 1993 Les vetäytyi sivuun ja luovutti SaddleSore 1000 ja BunBurner -tapahtumat Iron Butt Associationille.

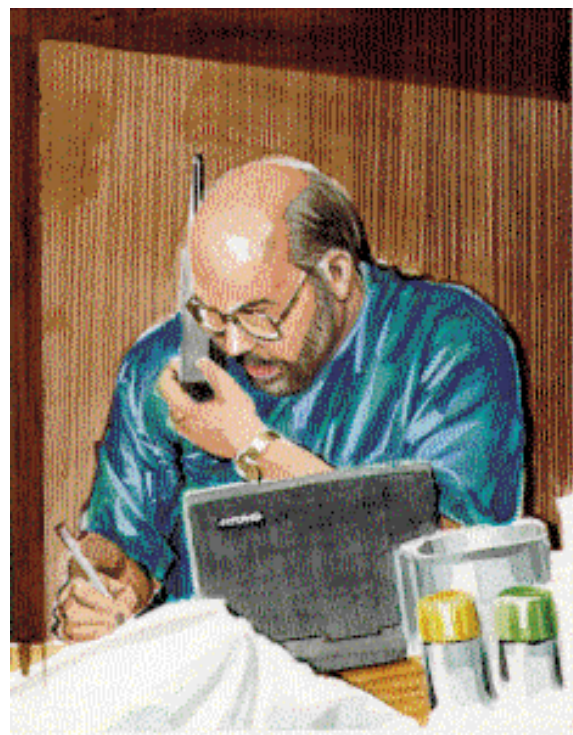
Toivomme, että voimme jatkaa sen ajon laatua ja perinteitä, jolle Les Martin omisti niin monta vuotta elämästään. Jos tapaat Lesin, muista kiittää häntä!

Suorittajat saavat kunniakirjan, Iron Butt Associationin pinssin sekä muovisen rekisterikilven alustan, jossa on logomme "Iron Butt Association – World's Toughest Riders" Jos saat oikealla tavalla yhdistymään sisun ja henkisen tahdon suorittaa jonkin näistä ajoista, olet ansainnut kunniakirjan!

Michael Kneebone

Presidentti

Iron Butt Association



„My motto is, **So Many Miles, So Little Time** - that's probably why I am president of the Iron Butt Association. Riding is my life.“
Photo and motto from Michael Kneebone's Home Page

IBA Finland jo 20-vuotias – ajoja yli 11.000



IBA-ajaja on ajettu Suomessa tuhansia ja taas tuhansia vuosien 2000-2020 aikana.

Kun Mikko Sani vuonna 1997 päätti ajaa ensimmäisen Iron Butt -ajon Suomessa ja vuonna 2000 perusti IBA- yhdistyksen Suomeen muutaman motoristin kanssa, mahtoihan hän ajatella, miten elinvoimainen yhdistyksestä vuosien mittaan kasvaa.

Yhdistyksen toiminta on totta kai muuttunut ja kehittynyt monella tavalla, on uusia ja erilaisia ajoja, mm. vuosiajot, ennätysajot, Scandinavian Rally, superviikonloppu, on erittäin vaativia ajoja, ajotarkastus on kehittynyt, tekniikkaa hyödynnetään jatkuvasti, on monenlaisia tapahtumia..... On jäseniä, jotka ajavat ajon silloin tällöin ja on jäseniä, joille IBA-ajot ovat elämäntapa.

Juhlavuosi 2020 jää mieleen maailmanlaajuisista poikkeusoloista. Koronapandemia kuritti lähes jokaista jollain tavalla. Ulkomaille matkustamista rajoitettiin, kokoontumisten ja tapaamisten henkilömääriä rajoitettiin, yritykset joutuivat lujille ja jopa lopettamaan toimintansa jne.

Nuo toimenpiteet vaikuttivat myös IBA-ajoihin. Mutta niinpä vain juhluvuonnakin Suomessa ajettiin ajoja reippaasti yli 500.

Tähän IBA Finlandin 2020 juhluvuoden historiikkiin on koottu kahdenkymmenen vuoden ajalta puheenjohtajien mietteitä omilta pj-kausiltaan, ajajien onnistuneita, ei-onnistuneita tai melkein-onnistuneita ajoja, kuvia ajoista ja tapahtumista sekä tilastoja.

www.ibafinland.fi – kannattaa käydä yhdistyksen sivuilla. Siellä on paljon tärkeää ja ajankohtaista asiaa, siellä on lisää matkakertomuksia, juttuja ja vaikka mitä.

Kiitos kaikista jutuista ja kuvista.

Hanna-Leena Ahlgren

IBA-historiikin päätoimittaja



IBA Finlandin historia

– miten yhdistys syntyi?

Amerikkalainen “emoyhdistys” Iron Butt Association on alun perin syntynyt Iron Butt Rally -nimisen pitkänmatkan ajotapahtuman ympärille. Tätä yhdentoista päivän mittaista ajoa on järjestetty vuodesta 1984 lähtien. Varsinainen IBA organisoitui 1990-luvun alussa ja alkoi rekisteröidä pitkiä ajomatkoja. Ajan mittaan näitä rekisteröitäviä luokituksia on tullut lisää ja ne löytyvät yhdistyksen sivuilta osoitteesta www.ironbutt.com. Suureksi “järjestöksi” IBA on kasvanut yhtä jalkaa Internetin yleistymisen kanssa, sillä sitä kautta tieto ajosuorituksista on levinnyt laajalle ja ajajalistat ovat kaikkien nähtävillä. Nyt (keväällä 2005) rekisterissä on lähes 20000 nimeä ympäri maailmaa. Valtaosa ajajista on Yhdysvalloista, sen jälkeen suurimmat ryhmät tulevat Kanadasta ja jostakin merkillisestä syystä Suomesta.

Suomeen IBA tuli varsin hiljaisesti vuonna 1997. Se vuoden keväällä tämän tekstin kirjoittaja sattui törmäämään netissä IBA:n sivustoon ja otti yhteyttä “järjestöä” koko sen toiminnan ajan johtaneeseen Mike Kneeboneen. Kun tämä vahvisti käsitykseni siitä, että rekisteröitävän ajon voi tosiaan suorittaa missä päin maailmaa vaan niin päätin yrittää SS1000-ajoa heti kesän koittaessa. Perusreitti Lahti – Oulu – Rovaniemi – Kemijärvi – Kuusamo – Lahti sujui kauniissa kesäsäässä kommelluksitta.

Kovin laajaa innostusta tämä ei vielä herättänyt, sillä vei jokseenkin tasan kaksi vuotta ennen kuin Suomessa rekisteröitiin seuraava ajosuoritus.

Kirjoitin talvella 1998-99 MP69:n lehteen pienen jutun IBA-ajoisista ja ehkä se johti siihen, että kesän 1999 jälkeen amerikkalaisten sivustosta löytyivät jo seuraavat suomalaisnimet (ajamisjärjestyksessä): *Sani Mikko, Salonen Torsti, Mäkinen Paavo, Rantanen Pepe, Niiranen Jouni, Sauvola Simo, Hamunen Mikko, Honkanen Harri, Viemerö Jorma* ja *Länsikallio Lauri*. Kesällä 2000 meistä viisi kohtasi Kontio-rallissa ja pienen juttutuokion jälkeen päätimme perustaa oman yhdistyksen ja pyytää amerikkalaisilta oikeuden käyttää heidän nimeään omassa yhdistysnimessämme. Perustava kokous pidettiin saman tien ja myötämielisyys amerikkalaisten taholta oli ylitsevuotavan ystävällistä.

Ylivoimaisesti tärkeimmäksi toimintamuodoksi vakiintui heti alusta lähtien ajosuoritusten tarkastaminen ja hyväksyminen. Yhdistyksen perustamisen jälkeen tieto ajosuoritusten rekisteröinnistä levisi nopeasti, jopa niin nopeasti ja laajalle, että vapaaehtoisvoimin tehty tarkastustyö kesti joinakin vuosina talveen asti. Vuoden 2014 lopussa on IBA Finlandin listalla yli **7600** hyväksyttyä ajoa ja ajajia yli 3840. Huippuvuosi tähän asti on ollut 2013 jolloin hyväksyttiin **830** ajoa.

Suomessa tarkastetaan ja voidaan hyväksyä kaikkia amerikkalaisen emoyhdistyksen maili- tai kilometripohjaisia ajoja sekä eräitä Suomessa ideoituja kiinteitä ajoja. Näitä ovat **SS1000 Finland**, **BB1500 Finland**, **SS2000 Finland**, **SS3000 Baltic** sekä **Nordkapp-Gibraltar 72**.

Mikko Sani





Mistä kaikki sai alkunsa - Mikko Sani

1. PUHEENJOHTAJA MIKKO SANI - IRON BUTT ASSOCIATION FINLAND

 Mikko Sani

SS1000 – 97 Tarina ensimmäisestä suomalaisesta ajosta. Silloin ei vielä tunnettu navigaattoreita, tietokoneiden karttaohjelmia tai kännykkäkame-roita. Harvinaisia olivat myös moottoripyörien vakionopeuden säätimet tai sähkölämmitteiset ajovarusteet, mutta pyörät kyllä kulkivat kovaa ja tiet olivat paremmassa kunnossa kuin nykyään. ”Old School” meininkiä siis.

Kun olin hankkinut syksyllä –96 uuden käytetyn pyörän (Yamaha FJ1200) aloin talvella huvikseni etsiä siitä tietoja internetistä. Sitä löytyi-kin runsaasti, mutta samalla törmäsin myös Iron Butt Association -nimi-sen amerikkalaisen moottoripyöräyhdistyksen sivuille. Luin kaiken mitä sieltä löysin ja ajatus alkoi kyteä mielessä talven pitkinä iltoina.

Olinhan minäkin ajanut usein yli tuhannen kilometrin taipaleita ja kerran melkein tuhat mailiakin (Suzuki T500:lla), mutta eihän niitä min-nekään ylös merkattu. Joskus ehkä vähän kehuskeltiin kavereiden kanssa jutellessa. Nyt tämä amerikkalaisyhdistys piti kirjaa erilaisista pitkistä ajo-matkoista ja vielä lupasi hyväksyä listoillensa ajoi sitä missä vaan. Kun vielä huomasin, ettei listalla ollut yhtään eurooppalaista niin ajattelin kokeilla lyhintä rekisteröitävää eli tuhannen mailin ajoa alle vuorokaudessa. Säh-

köposti oli jo keksitty ja kirjoitin suurelle gurulle, itselleen Mike Kneebonelle. Hänen vastauksensa voi tiivistää vaikka näin: Siitä vaan, ja lähetä sitten dokumentit hänelle.

Päätin pysyä varmuuden vuoksi isoilla teillä ja kartasta oli helppo löytää sopiva reitti. Lahti - Jyväskylä - Oulu - Rovaniemi - Kemijärvi - Kuusamo - Kajaani - Kuopio - Lahti on reilusti yli tuhat mailia. Päätelin, että jos ajan aina liikkeellä ollessa sen verran kovaa kun laki vaan sallii niin voin ihan hyvin pysähtyä tarvittaessa paitsi tankkaamaan, myös syömään ja lepäämään. Nukkumistaukoa sen sijaan en edes suunnitellut pitäväni. Ainahan sitä nyt terve mies yhden yön kykenee valvomaan.

FJ oli huollon jälkeen hyvässä iskussa, mutta matala kate arveltutti. Kipeä niska voisi lopettaa matkan kesken, joten asialle piti tehdä jotain. Tein pleksin palasta, lattaraudan pätkistä ja ilmastointiteipistä katteen päälle ylimääräisen jatkon, joka nosti ilmavirtaa ylöspäin parikymmentä senttiä. Se oli ruma kuin petolinnun peräpää, mutta toimi niin hyvin, että käytin sitä myöhemminkin pitkillä matkoilla. Kypärä pysyi kauniisti paikoillaan ja vihellys korvissa hiljensi merkittävästi. Yritys rakentaa jonkinlaisia cruisingpegejä se sijaan epäonnistui täysin. Olisihan tuon tosin voinut ymmärtää etukäteenkin, jalat eteenpäin FJ:n kanssa. No ei.

13.06.1997 menin sitten Lahden poliisiasemalle lähtötodistusta varten ja sainkin sieltä varsin helposti konstaapelin allekirjoittamaan paperit. IBA on sittemmin hieman helpottanut sääntöjään tässä kohdin mutta silloin vaadittiin todistus poliisi- tai paloasemalta. Huoltoaseman kuitissa oli kellonaika 14.02. Päivä oli helteinen ja ajoinkin Ouluun asti farkuissa pysähtyen sitä ennen vain kerran. Sen jälkeen piti lisäillä vaatteita useamman kerran ja aamuyöstä oli jo melko viileää. Napapiirillä pidin puolen tunnin tauon mutta kokoajan tuntui siltä, että pitäisi jo lähteä eteenpäin. Aloin ymmärtää mikä näissä IBA:n ajoissa oikein on jujuna, aikataulussa pitää pysyä jos aikoo tavoitteeseen päästä. Paikoillaan seisominen on yksinkertaisesti vaan väärin. Äkkiä jotain ruokaa naamaan, merkinnät päiväkirjaan, kuitit talteen ja menoksi. Tie vetää puoleensa vastustamattomasti. Kemijärvellä olin puolessa matkassa ja aikaa oli kulunut 10 tuntia. Hyvin menee, etupyörä kohti kotia. Kemijärvi - Kuusamo - Ämmänsaari välillä törmäsin unenpuutteeseen ja ehkä myös vääränlaisiin ruokiin ja hereillä pysyminen vaati ylimääräisiä pysäyksiä. Aamuöinen Kuusamo oli todella kaunis, tyhjat tiet, joutsenia järvellä koristeeksi ja poroja tiellä piristeeksi. Kun suden hetki oli ohi parani taas ajofiiliskin ja Kajaanin jälkeen matka oli pelkkää köröttelyä kohti Lahtea, jossa olin kello 9.58. Aikaa siis kului n. 20 tuntia ja kilometrejä

MIKKO SANI

- ensimmäinen Iron Butt -ajo Suomessa vuonna 1997
- neuvottelut amerikkalaisen IBA-yhdistyksen kanssa, jotka johtivat oman suomalaisen yhdistyksen perustamiseen vuonna 2000
- jäsen nro 1
- ensimmäinen puheenjohtaja 2000 - 2003
- ideoita:
- SS3000 Baltic
- Nordkapp - Gibraltar
- Kuukausikahvit
- Pisteajot 2001, 2002
- puheenjohtajakaudella vuosittainen suoritettujen ajojen määrä kasvoi nopeasti muutamasta satoihin ja niitä alettiin tarkistamaan Suomessa. Tarkastusjärjestelmää koetettiin kehittää sujuvammaksi. Kunniakirjat, pinssit ym. materiaali tulivat ensimmäisinä vuosina vielä USA:sta.
- yhdistyksen sivuille käännettiin suomeksi ajojen vaatimukset ja ohjeet samoin kuin tarvittavat paperit dokumentointiin.
- otettiin käyttöön amerikkalaisten perusajojen lisäksi useampia suomalaisia ajoja.
- järjestettiin yhteisajeluja kuten Saimaan kierros ja Kuninkaantie -ajo sekä syksyinen tapaaminen "IBA-ralli"
- yhdistyksen toimintaa esiteltiin lehdissä ja messuilla. Ensimmäinen messuosasto oli Tampereella 2001, toinen Lahdessa 2002 ja Helsingin MP-messuille menttiin 2003.

tuli 1673. Vähän humisi korvissa, mutta muuten ei fyysisesti oikein tuntunut missään. Olo oli paremminkin euforinen, "leijuva". Olin selvinnyt maaliin vaikka lähtiessä 1609 kilometriä tuntui tosi pitkältä matkalta. Myöhempinä vuosina ymmärsin ettei tuo nyt niin kummoinen juttu ollut. Tonnimailisesta selviää vaikka satapiikki skootterilla ja demoni tulee oikeasti vastaan toisena tai ehkä kolmantena yönä.

Paperit täyttelin heti ja lähetin Amerikkaan, tosin syksy oli jo pitkällä ennen kuin sieltä mitään vastausta tuli. Sitten tulikin paksu nippu todistuksia, sinisiä ja punaisia ja sekä mailleille että kilometreille kirjoitettuna. Niinpä minulla on maailman ensimmäinen todistus SaddleSore 1600:sen ajamisesta! Myös pinssi oli erilainen kuin mitä myöhemmin on jaettu, se on USA:n alueen muotoinen.



TOIMINTAKERTOMUS 2001

Yleistä

Kertomusvuosi oli yhdistyksen ensimmäinen varsinainen toimintavuosi. Sen aikana keskityttiin toiminnan käynnistämiseen ja ajojen tarkastusmenettelyn luomiseen. Yhdistys hyväksyttiin yhdistysrekisteriin 31.8.2001.

Jäsenet

Vuoden päättyessä yhdistyksellä oli 74 jäsentä, joista oli vuoden aikana liittynyt 69. Eronneita ei ollut.

Hallinto

Yhdistyksen puheenjohtajana toimi Mikko Sani Hollolasta, varapuheenjohtajana Lauri Länsikallio Kaskisista ja hallituksen muina jäseninä Paavo Mäkinen Lempäälästä, Pertti Rantanen Jämsästä sekä 19.5. saakka Torsti Salonen Lohjalta ja 19.5. alkaen Ilpo Väkiparta Mäntsälästä.

Sihteerinä ja rahastonhoitajana toimi Torsti Salonen Lohjalta.

Tilintarkastajana oli Tapio Nygrén Lohjalta ja varatilintarkastajana Panu Ruoste Lohjalta.

Hallitus kokoontui kaksi kertaa.

Vuosikokous pidettiin 19.5. Karjaalla. Lisäksi pidettiin yleinen kokous 7.7. Nurmeksessa.

Ajosuoritusten tarkastukset

Iron Butt Association valtuutti 7.7. yhdistyksen tarkastamaan ja hyväksymään suomalaisten motoristien suorittamia Iron Butt -ajosuorituksia. Vuoden aikana tarkastettiin 63 ajosuoritusta, joista hyväksyttiin 62 ja hylättiin 1. Hyväksytyt suoritukset jakaantuivat seuraavasti: Bun Burner 1500 Gold: 4 kpl, Bun Burner 1500: 13 kpl, Saddle Sore 2000: 5 kpl, Saddle Sore 1000: 40 kpl.

Tilaisuudet ja tapahtumat

7.-8.4. esittäydettiin Tampereen mp-messuilla.

19.5. vuosikokouksen jälkeen osallistuttiin Tammisaaren MC-2001 -tapahtumaan.

16.-17.6. järjestettiin ajotapahtuma Hollolan Messilässä.

7.7. oli jäsentapaaminen ja yleinen kokous Kontiorallin yhteydessä Nurmeksessa.

8.9. ajettiin Kuninkaantietä Espoosta Turkuun.

5.-7.10. oli 1. suomalainen Iron Butt -kokoontuminen Jämsänkoskella.

Tiedotus

Heinäkuussa avattiin yhdistyksen Internet -sivut ja lokakuussa saatiin niille oma domain www.ibafinland.org. Sivujen materiaalia kehitettiin syksyn aikana.

Toiminnasta tiedotettiin kolmella jäsentiedotteella, jotka lähetettiin sähköpostitse ja tavallisina kirjeinä.

Talous

Jäsenmaksu oli 5 € ja ajosuoritusten tarkastusmaksu 25 €.

Yhdistyksen tulot olivat 2629,07 € ja menot 2192,41 €, joten tilinpäätös osoitti 436,66 €:n suuruista ylijäämää.

PERUSTAMINEN MOBILIASSA

Lauantaina 27. huhtikuuta 22 suomalaista rautaperää kokoontui Kangasalaan Mobilia tie- ja liikennemuseoon kerhon toiseen sääntömääräiseen vuosikokoukseen. Kokouksessa johti puhetta kerhon puheenjohtaja Mikko Sani, ja siellä käsiteltiin viralliset vuosikokousasiat. Vuoden 2001 toimintakertomus hyväksyttiin, tilinpäätös vahvistettiin ja vastuuvapaus myönnettiin. Toimintasuunnitelma vuodelle 2002 hyväksyttiin pienin muutoksin, joista tärkein oli Iron Butt Associationin presidentti Mike Kneebonen Suomen vierailun siirtyminen kesäkuuhun 2003 hänen tämänkäsäisen puolitoistakuukautisen Venäjän-matkansa vuoksi. Vuoden

2002 talousarvio hyväksyttiin sillä muutoksella, että jäsenmaksuksi määrättiin 10 euroa. Vastaavasti jäsenmaksu on voimassa aina sitä seuraavan kalenterivuoden elokuun loppuun saakka, eli vuoden 2002 jäsenmaksut ovat voimassa 31.8.2003 saakka. Kerhon hallituksessa tapahtui yksi muutos: työkiireiden vuoksi jatkosta kieltäytyneen Paavo Mäkisen tilalle valittiin Tapio Rautoma Espoosta. Paavo jatkaa IBA Finlandin toiminnassa kerhotootteiden ja sponsorien hankkijana. Kokouskutsut päätettiin lähettää kirjeitse tai sähköpostitse.

MP 2003 -näyttelyssä 31.1.-2.2.2003



Osastoa rakentamassa. Oikealla IBA Finlandin puheenjohtaja Mikko Sani ja varapuheenjohtaja Tapio Rautoma katsovat, onko kerhon nimibanderolli suorassa.



Osasto oli yleisömenestys. Kerhon sihteeri Torsti Salonen esittelee tietokoneen näytöltä esimerkkireittiä ja puheenjohtaja Mikko Sani katselee vierestä.



Monistettuja ajosuoritusohjeita meni kuin kuumille kiville.

KUVAT TUOMO KÄHÖNEN & TEKSTI TORSTI SALONEN

Tapio Rautoma

2. PUHEENJOHTAJA VUOSI 2004

2004 puheenjohtajana Tapio Rautoma myöh. Tapio Sthålborg

Harri Hjulgren

3. PUHEENJOHTAJA VUODET 2005-2007

Tärkeimpiä tapahtumia puheenjohtajakaudellani 2005-2007

Sain kunnian työskennellä osana erittäin innostunutta hallitusta ja mielestäni kaikessa tekemisessämme oli todella yritystä kehittää IBA Finland ry:n toimintaa eteenpäin. Kiitän kaikkia hallituksessa mukana olijoita vielä näin vuosienkin jälkeen hyvästä työstä yhdistyksemme hyväksi.

Ainakin seuraaviin asioihin paneuduttiin:

- Selvitettiin/siivottiin edellisen puheenjohtajan kaudella esiin tulleita ongelmia
- Yhdistyksemme ja RP-ajojen tunnettavuuden lisääminen Suomalaisten motoristien keskuudessa
- Organisoitiin ajotarkastustoiminta kokonaan uudestaan
- Päivitettiin ajosuorituksien sääntöjä
- Jatkettiin uusien ajotarkastajien ”värväämistä” ts. laajennettiin ajotarkastustiimiä
- Aloitettiin nykymuotoiset ajotarkastajien koulutuspäivät
- Otettiin käyttöön uudet ajotarkastusohjelmat
- Otettiin käyttöön uudet, ajosuorituksiin liittyvät lomakkeet
- Poistettiin säännöistä mahdollisuus suorittaa yhdellä ajolla kaksi ajosuoritusta
- Aloitettiin nykymuotoinen IBA-Meeting tapahtuma
- Ryhdyttiin toimenpiteisiin ajosuoritusten oheismateriaalien saamiseksi suoraan valmistajilta yhdistyksellemme
- Luotiin Kultaryntäysajotapahtuma
- Aloitettiin ennätyskimppa-ajot
- Suunniteltiin GN-72 ajosuorituksen pinssi
- Kehitettiin yhdistyksen nettisivujen sisältöä ja ulkoasua
- Perustettiin vuoden rautaperse tunnustus
- Perustettiin hiertopalkinto, ajokauden mieliinpainuvimmasta ”epäonnistumisesta”
- Panostettiin entistä enemmän kuukausikahvi tapahtumiin valikoimalla muutamia hyviä koettuja ns. vakiopaikkoja
- Julkaistiin IBA Finland ry kangasmerkki



Harri Hjulgren

- Julkaistiin uusi IBA Finland jäsenpinssi
- Luotiin sen aikaisille ajosuorituksille ns. pohjavaatimukset
- Ajettiin seuraavat matkailuajot: Hämeen Härkätie, Saaristonregastie, Kuninkaantie (Osittain) sekä Saimaankierros
- Aloitettiin yhteistyö Ruotsalaisten RP-suorittajien kanssa
- Aloitettiin yhteistyö Virolaisten RP-suorittajien kanssa
- Tilattiin ajotarkastajille ja jokaiselle hallituksen jäsenelle motoristin tiekartastot. On muuten vieläkin käytössäni

Henkilökohtaisella tasolla puheenjohtaja kaudellani saaman ”kipinän” seurauksena olen osallistunut erilaisissa tehtävissä aina näihin päiviin asti lukuisien IBA Finland ry:n järjestämien tapahtumien järjestelyihin, suunnitteluun yms. Samalla luonnollisestikin ajaen ajon silloin, toisen tällöin, siten että tavoitteenani oleva ME-timanttitaso on toivottavasti tämän lehden julkaisuun mennessä voitettu kanta.

Harri Hjulgren

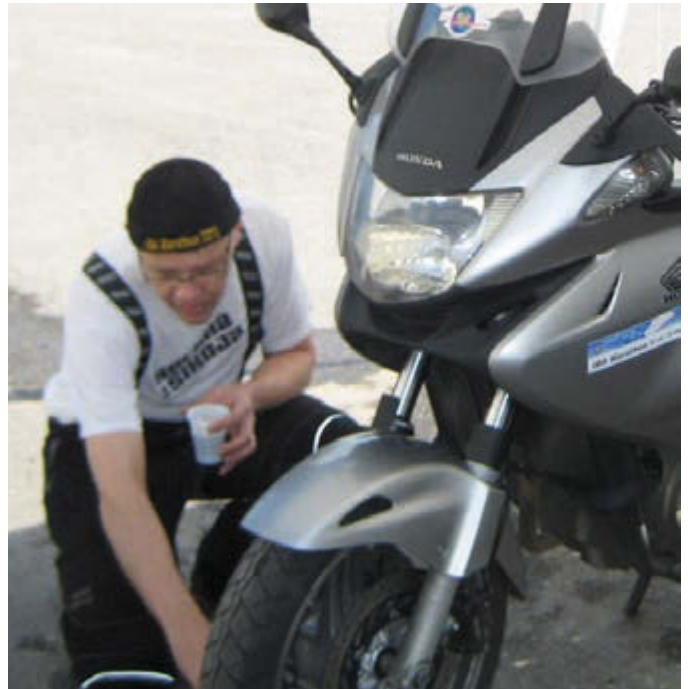
IBA Finland ry puheenjohtaja 2005-2007

Timo Räisänen

4. PUHEENJOHTAJA VUODET 2008 - 2013

Itselläni oli PJ kauden alusta asti selvää, että sain vedettäväksi hyvässä vedossa olevan kerhon ja minun vahtivuorolla toiminnan tulisi laajentua ja tarjonnan lisääntyä. Oli haaste saada toiminnasta sen kasvaessa edelleen paremmin organisoitua koska yli tuhatta tarkastusta lähentelevää toimista ei sooloilemalla tule mitään. Toisaalta tiukkaan malliin pakotettu toiminta sopii huonosti intomieliseen harrastamiseen. Rautaperse ajossa idean ei ole mitään järkeä, mutta sama kuin RP-ajossa jos sitä ei tee suunnitelmallisesti, kerran voi onnistua mutta jos haluaa tehdä vaativampia ajoja vuodesta toiseen, ajo-hulluus on suoritettava kunnossa olevalla kalustolla.

Kaiken aikaa hallituksen työskentelyssä oli esillä kuinka laajennetaan toimintaa ja nähtiin että alku huumaa on ohitse ja jäsenistö vanhenee ja uusien suorittajien määrän kasvattaminen tulee vaikeutumaan ja pitää keksiä uusia tapoja houkutellessa ajajia mukaan. Jäsen tai ajomäärien kasvattaminen ei ollut itse tarkoitus mutta jos yhdistyksen talous ja jäsen määrä on kunnossa niin se takaa mahdollisuuden tehdä kiinnostavia juttuja. Kun talouden ja perus toiminnan pyörittämien ei vienyt kaikkea energiaa onnistui isompien hankkeiden kuten messujen ja kahden kestotesti-ajon läpivieminen mistä kiitos kerhon kaikille aktiiveille ja jäsenille jotka osallistuivat tempauksiin.



Timo Räisänen

2009 tarkastettuja ajoja 3723

- Jäsenmäärä 1372, ajomäärä 623
- Avustettiin Ruotsin IBA Sweden käyntiin, koin että se on meidän kerhon velvollisuus auttaa Ruotsiin kerho kun olemme saaneet oman toiminnan pyörimään.
- Ajotarkastusta kehitettiin, kaksi ajokoordinaattoria yhden sijaan, ei mennyt aivan putkeen. Päätettiin keskittää ajokoordinaattori toiminta Loimaalle
- Tavaratoimitusten kanssa painiminen jatkui, nyt puuttui rekisterinkilven alustoja ja perusmerkkejä
- Heinäkuussa järjestettiin kimppa-ajon Suomenennätysajotapahtuma nimeltään SS1000 Saaristotie, johon osallistui 33 kuljettajaa ja 6 matkustajaa.
- Jäsen määrä kasvoi hurjaa vauhtia ja enää ei tunnettu kaikkia kerholaisia henkilökohtaisesti. Tiedotusta oli kehitettävä ja uusittiin verkkosivut ja Meriön Antti sai keskustelufoorumin nettiin mistä alkoikin vilkas ja välillä kiivas keskustelu asiasta ja välistä sen vierestä
- Kultaryntäys Saksan autobahalle alkoi saada muotonsa ja oikea ajankohta löytyi ja osallistujia oli koko ajan lisää. Gold-ajot olivat tuolloin olleet vielä harvojen herkkua.
- 10V juhluvuoden valmistelut vievät johtoporukan energiasta melko suuren siivun

2010, ajoja 4453

- jäsen määrä 1214, ajomäärä 692
- 10v juhluvuosi, toiminta oli saatu kunnolla lentoon ja oltiin aiheesta ylpeitä, IBA Finland oli IBA kerhojen joukossa tunnustettu toimija ja kaikilla mittareilla USA ulkopuolella suurinkerho.
- Messut, Lahteen oli saatu iso standi aikaiseksi ja todella kovatasoinen näyttely ja show. Porukkaa oli kuin pipoa paikalla Jääperse kuskit tuli pakkasen keskeltä ajaen paikalle. Standillä oli yritetty vakuuttaa, että on mahdollista ajaa 1000 mailia vuorokaudessa ja sitten Rami Saukkion johdolla tosi motoristit ajaa lumen keskeltä partahuurussa 1000 maila talvi pakkasessa. World Toughgest riders.
- Olavi Lähteenmäki aloittaa ajokoordinaattorina, alkoi ura jolle ei ole vertaa.
- IBA Finland Maraton ajo, Brandt luvannut pyörän Honda NT700V Deauville 50 000 km / kk. Pystyttiin vakuuttamaan maahantuoja, että kun me sanotaan että kerho ajaa 50 000 kuukaudessa niin sitten ajetaan. Forbergin Harrin suunnittelema kuukauden mittainen tarkka aikataulu esille ja huollot tehdään minuutti aikataululla satoi tai paistoi. Oli helppoa vakuuttaa, että ajajiksi löytyi joka legille kokenut kuskin kun jäsenmäärä oli reilusti yli tuhannen
- IBA Rallia tehtiin tunnetuksi järjestämällä kisa Patalahdesta ja 14 rohkeaa kisaaajaa mukana
- Tiedotus haastetta kammitettiin uusimalla web sivuja

2011, ajoja 5297

- jäsen määrä 1178 , ajomäärä 814
- IBA ralli Jyväskylässä,
- Mutkaperse ajo Joutsenosta
- IBA meetingissä yli 100 osallistujaa Vehmaalla. Legendaarinen meeting paikka oli ideaali meidän kerhon tapahtumiin.
- Sääntöuudistus, hiottiin sääntöjä alkavalla vuosikymmenelle ja kovien ajomäärien nousun tuomat epäkohdat otettiin huomioon.
- Yhteistyötä Euroopan IBA kerhojen kanssa tiivistetään. Yhteisiä tilauksuuksia
- Jenkeistä tuli Kneebonen paimen kirje Eurooppaan, IBA Finland on johtava kerho Euroopassa saa yksin oikeudella tarkistaa Pan-Eurooppalaiset ajot ja IBA Finlandin toiminta on täysin itsenäistä ja emokerhon valtuuttamaa.
- Tavara ja teksitiili tilaukset päätettiin siirtää Suomeen mahdollisuuksien mukaan, mm. kerhon oma huomio-liivi myyntiin
- Esiteltiin kerhon toimintaa tietoisuilla ympäri maata vierailemalla mp-kerhoissa ja tapahtumissa

2012, ajoja 6080

- jäsen määrä 1410, ajomäärä 814
- Yhdistyksen säännöt uusittiin, pientä viilausta lähinnä
- Ajoturvallisuustapahtumia järjestettiin kaksi tilaisuutta huhti-toukokuussa
- Kultaryntäys-ajotapahtuma toukokuussa Tukholmasta
- Kuukausitapahtumia järjestettiin eripuolella Suomea yhteensä 7 kpl

- Superviikonloppu ajotapahtuma Mikkelissä toukokuussa
- SS1000 Dusty Butt ajotapahtuma yhdessä Dusty Wobles kanssa
- Kaksi yhteistä kimppa-ajoa heinäkuussa
- Ulkomaan kimppa-ajo elokuussa
- IBAF Meeting Hattulassa Petäys, n. 60 osallistujaa
- IBAF Kestotesti Honda PanEuropean ST1100 pyörällä ajettiin 100 000km, reilusti yli 20 vuotta vanhalla pyörällä ajettiin kesässä 100 000 km. Tempaus jota ei varmaan toista maailmassa. Toteutus 100% IBA Finland
- Uusi ajorekisteri Ahteri otettiin käyttöön
- rekisteröitiin SS,BB, Rautaperse, IronButt tavaramerkit kerholle

2013, ajoja 6913

- jäsen määrä 1298 , ajomäärä 822 (suurin toteutunut vuodessa)
- Ajotarkastajien koulutustapahtuma tammikuussa
- Kaksi IBA ajojen koulutustapahtumaa
- Ruosteenpoisto ajokoulutus toukokuussa
- Kultaryntäys-ajotapahtuma toukokuussa Tukholmasta
- Kuukausitapahtumia järjestettiin eripuolella Suomea yhteensä 7 kpl
- Superviikonloppu ajotapahtuma Porissa toukokuussa
- Sevettijärven tie ennätys kimppa-ajo heinäkuussa
- IBA Finland® ralli elokuussa
- IBA Finland® Meeting Hattulassa Petäys, n. 60 osallistujaa
- IBA Finland® syyskokous

Pekka Autio

5. PUHEENJOHTAJA 2014-2018

Tulin valituksi IBA Finlandin puheenjohtajaksi Kangasalan automuseossa syyskokouksessa 2013. Kahden kokouksen (kevät- ja syyskokous) aikana oma kauteni alkoi virallisesti 1.1.2014, Timon jälkeen. Sitä kautta sitten riittikin vuoden 2018 loppuun jonka jälkeen Ari otti nuijan haltuunsa.

Vuosi 2014

IBA Finlandilla ei vielä tuolloin ollut omaa Mile Eater ohjelmaa ja kun sille tuntui olevan jäsenistön keskuudessa halukkuutta, oli uuden hallituksen ensimmäinen isompi tehtävä luonnostella Suomeen Mile eater ohjelma. Suomihan oli ja on edelleenkin tätä kirjoitettaessa maailman toiseksi suurin IBA organisaatio, USA:n jälkeen. Onhan se aikamoinen saavutus pienelle kansakunnalle. Kun Mile eater ohjelma oli saatu luonnosteltua, käytiin sitä vielä ajotarkastajien koulutustilaisuudessa läpi. Kun siellä näytettiin ohjelmalle vihreää valoa, käytiin sitä vielä pääkonttorilla eli USA:ssa ja sieltä-

kään ei tullut kommenttia siitä, että se olisi ollut jotenkin ”vialla”. Päinvastoin sieltä kysyttiin, onko ohjelman käyttöönotolle USA:ssa sellaisena jotain estettä meidän puolelta. Eipä ollut, jotenkin ohjelmahan meni sellaisena sielläkin käyttöön, tosin siellä lisättiin vielä musta taso timantin jälkeen. Sitähän Suomessa ei ainakaan vielä ole. Nyt kun Mile eater ohjelman käyttöön otosta on liki kuusi vuotta, voidaan nähdä että sillä on varmastikin ollut vaikutusta ajomääriin, koska yleensä suurempia määriä ajavat kuljettajat suunnittelevat ajonsa sen mukaisesti. Ohjelmaa parsittiin syyskokouksessa 2014 ja hallitus on joutunut välillä miettimään ohjelmaa, että timantin vaatimustaso säilyy edelleenkin yhtä vaativana kuin se oli alussa.

Yksi käytännön vaikeuksia aiheuttanut asia oli, että pinssit tulivat USA:sta. Jos tulivat. Päätimme ottaa homman haltuun ja pinssit alettiin ottamaan Suomesta, yleensäkin otettiin tavaraa Suomesta jos mahdollista. Sovin pääkonttorin kanssa parin vuoden maksuajan sieltä tulleille pinsseille, ettei talous rasittuisi vuosittain liikaa. Homma alkoi pelittää huomattavasti helpommin, kun asiat pystyi hoitamaan kotimaassa.

Vuosiajossa AR14 14 kuittia ja kuittipisteiden väli ns. lyhintä reittiä käyttäen minimissään 100 km, Mannilan Ismon ideoima ajo ja hallitus ajoi sen IBA:n muotin läpi niin, että ajotarkastus saatiin tehtyä. Ajotarkastuksen järkevä toteuttaminen oli aina keskeinen lähtökohta vuosiajojen suunnittelussa.

- IBA meeting 2014 Hauhon Lautsiassa.
- Hallitus 2014: Helena Pietiläinen, Ismo Mannila, Harri Forsberg, Olavi Lähtenmäki, Pekka Autio.
- Saukkion maljat 2014: Kari Kuusela, Mika Takarautio.
- Vuoden rautaperse 2014: Mika Takarautio

Vuosi 2015

Vuosiajossa AR15 käytiin seisemässä eri luontokeskuksessa. Ja kuten IBA Finlandin ajoissa yleensäkin, piti siinä sivussa ajaa se 1000 mailia ja todistaa kuitein. Ajon luonnoksen oli tehnyt Tapani Ojala ja hallitus muokkasi sen ajotarkastukseen sopivaksi. Haasteen vuosiajoissa aiheuttaa aina se, että ne suunnitellaan talvella karttarajoituksina ja on paljon asioita, jotka joudutaan vain arvioimaan. Käytännössä tästä saattaa tulla haasteita ja siksi ajajien palaute on aina tärkeää.

Toukokuussa 2015 superviikonlopun yhteydessä ajettiin ns. museorautaperseajo, joka oli Mikko Sanin 1997 ensimmäinen koskaan ajettu rautaperseajo. Ajo tehtiin näyttävästi Lahden tapahtumakeskuksesta hyvin myrskyisän sään vallitessa. Ajon saattoi ajaa myös muulloinkin ja siitä sai erikoiskunniakirjan. Ajon dokumentoi ja suunnitteli Mikko Sanin kanssa Håkan Illman.

Juhannuksena ajettiin IBA Finlandin 15-vuotisennätyskimppa. Mukana oli 44 pyöräkuntaa ja reitti oli ns. etelä—Suomen sieni. Ajon suunnitteli ja veti ansiokkaasti Harri Hjulgren.

Kohtalo näytti elokuussa 2015 kovutensa, kun Antero Vainio menehtyi liikenneonnettomuudessa ollessaan suorittamassa ajoa Vaasan yläpuolella. Kanssamotoristin menehtyminen koskettaa aina. Kohtalon ivaa oli, että ajoin itse vuorokauden kuluessa tapahtuneesta tapahtumapaikan ohi tietämättä asiasta ennen kuin Timo siitä soitti. Nyt sen paikan muistaa aina.

Syyskokouksessa teimme päätöksen ostaa moottoripyörän IBA Finlandille. Kunniakas ajatus olisi, että sillä ajettaisiin sen verran talviajoja, että se kustantaisi ylläpitonsa. Teoria ja käytäntö eivät aina löy kättä keskenään ja seuraavana vuonna Ransusta luovuttiin.

- IBA meeting 2015 Hauhon Lautsiassa
- Hallitus 2015: Jouni Oksanen, Ismo Mannila, Harri Forsberg, Olavi Lähtenmäki, Pekka Autio
- Saukkion maljat 2015: Jari Hannula, Seppo Levokoski
- Vuoden rautaperse 2015: Petri Terhelä

Vuosi 2016

Vuosi alkoi räväkästi, kun tammikuussa 2016 käytiin rautaperseilemässä Lapissa Ruotsalaisten ystäviemme kanssa. Autoni pak-



Pekka Autio

kasmittari näytti – 38 astetta Kittilän Kaukosessa, kun tapahtumakeskukseen Leville ajettiin. Pakkasta oli aamulla kymmenen astetta vähemmän, mutta kyllä kyyti oli varmasti kylmää Jaakko Heinoselle, Benny Watzille sekä Hampe Hammarbergille, jotka sinnikkäästi ajoivat rautaperseajon loppuun. Yleensäkin innostuin ideoista, mitä pulttipäisempiä ne olivat.

Vuosiajossa 2016 kierrettiin lentoasemia, käytiin kuvaamassa Suomen maantieteellinen keskipiste Piippolan Leskelässä ja siinä sivussa ajettiin rautaperseajo. Ajon oli suunnitellut Lauri Lähtenmäki ja ajotarkastuksenkin kannalta se oli ns. valmista kauraa.

Kesäkuussa 2016 Suomen ensimmäisen rautaperseajon ajanut ja IBA Finlandin ensimmäinen puheenjohtaja Mikko Sani nimettiin toiseksi kunniajäseneksi.

Syksyllä 2016 Jouni Oksanen veti skypellä ns. strategiatyön, johon jäsenistöllä oli mahdollisuus osallistua. Siinä käytiin läpi mitä me olemme, mitä me haluamme olla ja minne olemme matkalla. Tämän strategiatyön aikaan saannosta on mm. sähköinen ajotarkastus, jonka toteuttamisesta hallitus teki päätöksen syksyllä 2016.

- IBA meeting 2016 pidettiin Kasnäsin kylpylähotellissa.
- Hallitus 2016: Jouni Oksanen, Petri Terhelä, Olavi Lähtenmäki, Harri Forsberg, Pekka Autio
- Saukkion maljat: Jaana Vaha, Minna Sukeva, Wesa Huuska
- Vuoden rautaperse 2016: Pertti Pitkänen

Vuosi 2017

IBA Finland järjestää keväällä ns. kultaryntäyksen eli laivalla menään Tukholmaan ja pyritään ajamaan Gold ajoja. Tänä vuonna tuo tapahtuma siirrettiin lopultakin myöhemmäksi ajankohdaksi toukokuussa. Huhti-toukokuun vaihteessa tuppasi olemaan pakasta ja pahimmillaan lunta sekä tiet jäässä.

Vuosiajossa 2017 kierrettiin muistomerkkejä ja patsaita ja ajettiin sivutuotteena rautaperseajo. Ajon oli jälleen ideoinut Tapani Ojala ja hallitus muokkasi hyvältä luonnoksesta ajotarkastukseen sopivan version.

Heinäkuun alussa olimme isommalla porukalla lähdössä Vantaalta ajamaan SS5000K ajoa, jonka lisänimenä oli NCC eli Nordic continent capitals eli pohjoismaiden mantereiden pääkaupungit, joista ajossa täytyi olla kuitti. Olavi soitti kun olin aamupalalla, että Petri oli ilmoittanut Nurmijärvellä olleen samannäköinen moottoripyörä kuin Toni Hynysellä oli onnettomuudessa. Kotiin palattua todellisuus iski vasten kasvoja, kun selvisi että Toni oli ajanut jakeluauton perään ja saanut pahan aivovamman, josta ei selvinnyt ja nukkui pois 17.7.2017. Rautaperseiden ajaminen on haastava laji ja aina kun olemme tien päällä, otamme tietoisesti riskin asian suhteen. Kun sanon ”turvallista matkaa”, tarkoitan sitä todellakin.

IBA Rally järjestetään vuorovuosin Ruotsin kanssa ja parittomina vuosina se on Suomessa, niin nytkin.

Elokuussa 2017 toteutettiin kevätkokouksessa päätetty hyväntekeväisyysajo, jonka tuotot lahjoitettiin Oulun yliopistollisen sairaalan lasten syöpöosastolle kipupumpun hankintaan. Asiat saavat oikeat mittasuhteet kun tuolla syöpälästen osastolla käy.

IBA meeting 2017 pidettiin Summassaassa ja onnistuin itse olemaan juuri tuolloin lomamatkalla. Ilpo Tihveräinen saavutti ensimmäisen suomalaisena Mile eater luokan timantti. Ja koko maapallolla heitä ei tuolloin Ilpon lisäksi ollut kuin kaksi henkilöä.

Sain syyskuussa suruviestin siitä, että entinen ajokoordinaattorimme Sami Kalmi oli menehtynyt.

- Hallitus 2017: Mikko Saarikko, Ari Puonti, Petri Terhelä, Olavi Lähteenmäki, Pekka Autio
- Saukkon maljat: Sari Ahonen, Seppo Finnilä, Ari Puonti
- Vuoden rautaperse 2017: Janet Forssell. Mainittakoon tässä yhteydessä, että Janet on ensimmäinen naispuolinen IBA Finlandin kuljettaja, joka on ajanut 10/10 ths ajon.

Syksyllä 2017 alettiin tutkia mahdollisuutta käyttää jotain yleisesti saatavaa karttaohjelmaa esim. Google maps, Tyre jne. Kun pääkonttorillakaan ei ollut vastaansanomista, tehtiin hallituksessa päätös ottaa käyttöön Tyre. Samalla reititys muuttui ns. lyhimmästä reitistä pidempään. Eikä ero ihan valtava ole, laskin niin ison nipun ajoja molemmilla ohjelmilla ja tavoilla ja sain eroksi n. 2 %

Vuosi 2018

Vuosiajossa 2018 käytiin kuvaamassa patsaita, jotka oli tehty kunnianosoituksena musiikin ja liikunnan ansioituneille henkilöille. Ajon oli taas ideoinut Tapani Ojala ja hallituksessa sitä pikkaisen taas muokattiin ajotarkastukseen sopivaksi.

Uutena ajona hallitus päätti julkaista SS3000 Baltic-Rus ajon.

- IBA meeting 2018 pidettiin Summassaassa.
- Hallitus 2018: Mikko Saarikko, Ari Puonti, Petri Terhelä, Olavi Lähteenmäki, tutustumassa hallitustyöskentelyyn Juha Ohtonen, Pekka Autio
- Saukkion maljat: Matti Lager, Mauri Forssell, Tapani Ojala
- Vuoden rautaperse 2018: Seppo Levokoski

Ari teki sääntöjen uudistamisen suhteen ansiokasta työtä vuoden kuluessa ja syyskokous hyväksyi uudet säännöt, jonka mukaan mm. hallitusta voidaan kasvattaa henkilömäärän suhteen. Kevät- ja syyskokouksella on edelleen korkein päätäntävalta IBA

Finlandin osalta. Hallitus tekee operatiivisen ei päivittäisen työskentelyn ja toteuttaa asiat sille annetuissa rajoissa. Hallitukseen ei kannata pyrkiä, ellei aikaa ole käytettävissä.

Ettei kenellekään jäisi sellaista tuntumaa, ettei hallituksissa ole tehty mitään eikä ole ollut tapahtumia riittävästi, listaan muutamia asioita joita on em. lisäksi toteutettu. Harri Hjulgren on vetänyt ainakin kaksi ajoretkettä Ahvenanmaalle. Uutena asiana IBA Finlandin toimintaa on tulleet pikkujoulut, näköjään pysyvästi. Ensimmäiset olivat vuonna 2018 eli nyt voi jo sanoa, että kyse on perinteestä.

Kuukausikahvit ovat olleet suosittu osa IBA Finlandin toimintaa. Kuukausittain on kerääntynyt tiettyyn aikaan tietyssä paikassa juomaan yhdistyksen kustantamat pullakahvit.

Messumatkoja on moottoripyörämessuille tehty Tukholmaan ja Göteborgiin.

Yhdistyksen toiminnalliset tulokset vaihtelevat vuosittain. Kun teki sellaisen muutaman tonnin positiivisen tuloksen, se oli kaikille ok. Sitten kun tuli reilusti positiivinen tulos, tahtoi tulla keskustelua, onko jäsenistö saanut kaiken sovittun. Kyllä on, koska toimintasuunnitelman mukaan mennään. Keskeisemmäksi osaksi toimintaa on tullut ja tulee tarvikekauppa, koska ajomäärän suunta on laskeva eikä ajojen hintaa ollut tarkoitus nostaa. Hallituksen keskeinen tehtävä on huolehtia tuloksesta niin, että toimintaa on aina jatkossakin mahdollisuus pyörittää. Hallitus ei aikanani paljon kasvokkain kokouksia pitänyt, nuukuuksissani olin sitä mieltä että skype on hyvä. Siinä säästyy aikaa ja kustannuksia. Nuukuuksissani olin myös sitä mieltä, ettei Helsingin mp-messuille kannata osallistua, koska sillä rahalla tehdään paljon suoramainontaa ja toteutetaan tapahtumia. Sain nuukuuden tartutettua hallituksiinkin kaudellani.

IBA Finlandin kotisivuilta löydät eri ajojen korkkaukset. Ja keväisin on järjestetty ruosteenpoistoajoja.

Kokonaisuudessaan jäsenten ajamat rautapersekilometrit ovat edelleen huikeita. Vuoden 2019 osaltakin niitä on edelleen liki 930 000 km. Olen tiivistänytkin, että kesäisenä yönä tiellä liikuvat hullut, rautapersemotoristit ja rekat. Kunnioitukseni raskaan liikenteen kuljettajia kohtaan on kasvanut entisestään, kun tajuaa, että he pitävät Suomen pyörimässä.

Toiminnan keskiössä on säännöt, jotka on pääkonttori aikanaan kiveen piirtänyt ja sääntöjä on ainakin Suomen osalta noudatettu raskaimman jälkeen. Hallitus on vastuussa siitä, että säännöt ovat kaikille jäsenille samat ja puheenjohtaja on vielä vastuussa pääkonttorille. Muutoin IBA Finland saa toimia hyvin itsenäisesti, lähinnä pääkonttorille pitää toimittaa tilastoja ja sieltä kysellään joskus jostain asiasta miten se meillä on toteutettu.

Hallituksessa puheenjohtajan ja ajokoordinaattorin yhteistyö muodostuu väkisin runsaaksi ja luontevaksi. En osaltani tehnyt poikkeusta ja on viimeistään tässä yhteydessä luontevaa kiittää Olavia vuosien luontevasta ja luotettavasta yhteistyöstä sekä siitä panostuksesta jota olet tehnyt IBA Finlandin hyväksi. Apusi oli usein korvaamatonta. Enkä halua tässä yhteydessä mitenkään väheksyä IBA Finlandin hallituksia, ajokoordinaattoreita, ajotarkastajia ja postimestareita Harria ja Hanna-Leenaa. Jokainen te olette vapaaehtoisella työllänne mahdollistaneet IBA Finlandin toiminnan. Ja aina olette olleet luotettavia sekä tehneet enemmän kuin lääkäri määrää. Ilman jäsenistön aktiivisuutta yhdistystä ei olisi olemassa.

Kaikella on aikansa ja paikkansa.

Ari Puonti

6. PUHEENJOHTAJA, VUODESTA 2019

IBA Finland 2019- DigiäDigiä, vain ajaminen puuttuu

2019 alkuvuodesta

2019 alusta pj pallille ja Pekka Aution isoihin saappaisiin valittiin allekirjoittanut perusporilainen Ari Puonti. Pöytä tuntui alun perin olleen hyvin katettuna ja päivittäiset rutiinit sujuivat hyvin todetuin toimintamenetelmin. Ehkä hieman liiankin luottavaisin mielin lähdettiin matkaan vähän niin kuin viimeisen päälle valmiiseen pöytään ”että eipä tässä nyt mitään”. Onneksi olin saanut jo pari toimintakautta harjoitella hallitustyöskentelyä, joten yhdistyksen toimintamethodit olivat melko lailla tuttuja.

Aiemmin tapahtunut, perintönä tullutta

Yhdistyksen sääntömuutokset oli juuri saatu tehtyä sekä dokumenttien lähettäminen tai paremminkin lataaminen suoraan ajotarkastusjärjestelmään mahdollistettiin suoraan kuljettajalta. Lisäksi oli otettu käyttöön uusi ajotarkastusohjelma, nämä kaikki uudistukset vaativat hienosäätöä, opettelua ja selvittelyä. Muutoksia tuli niin toimihenkilöille kuin jäsenistölle digimuodossa melkoisen nopeaan tahtiin.

Päiväruutiinia

Yhdistyssääntöjen muuttuminen ei oikeastaan ajamiseen vaikuttanut, kokouskäytännöt muuttuivat jonkin verran ja saatiin ehkä yksi kahittelutilaisuus lisää. Hallituksen työt jakautuivat tasaisemmin koko vuodelle. Ajotarkastusohjelman muuttuminen ohjelmaksi, joka on lähes kaikkien saatavilla, vähensi selvästi kyselyitä ja ihmetystä, miten pitää reitti suunnitella ja ajaa. Sähköinen dokumenttien lähettäminen on otettu hyvin jäsenistössä vastaan pienten alkuhankaluuksien jälkeen. Tarkastukseen kuluva aika on lyhentynyt selkeästi 4 viikon tavoiteajan alle. Puuhaa siis riitti jo näissäkin päivittäistoimintojen pyörittämisessä.

Lisää duunia ja hääräämistä kulisseyssä

Yhdistyksen tiedotuskanavana toimivat www-sivujen päivittämisestä tuli keväällä -19 lähes ylivoimainen tehtävä. Nettisivujen päivitystä oli tehty aiempien päivittäjien toimesta silloisilla ohjelmistotyökaluilla silloisin menetelmin parhaansa mukaan ja lisäksi vielä eri päivittäjien erilaiset näkemykset yhdistettynä ohjelmien erilaisuuteen tekivät päivittämisestä ylivoimaisen hankalaa, vaikeaa ja aikaa vievää. Hallitus päätti teettää uudet nettisivut ammattilaisella, mainostoimistolla. Sivujen uusi rakenne syntyikin ammattilaisten toimesta kuin sormia napauttamalla. Sisällön tuottamisessa puuhamiehillä olikin sitten enemmän tehtävää, samalla kun päätettiin oikaista ja oikolukea ajosäännöt, ajo-ohjeet sekä muukin uusille nettisivuille tuleva sisältö. Se nyt ei taas käynyt ihan niin kuin sormia napauttamalla.

Hallituksen kokoukset oli jo aiemminkin pidetty etäkokouksina ja samaa käytäntöä on edelleenkin jatkettu, kokousalusta (käytettävä kokousohjelma) on vain muuttunut... ehkä helpommaksi.



Hallitus allekirjoittaa kaikki kokouspöytäkirjat digitaalisesti, joten paperin lähettäminen on tältäkin osin vähentynyt.

Kevät 2020 ja korona

Alkuvuosi pyörähti mukavasti käyntiin ja talviajotilastotkin olivat saaneet hyvin täytettä, taisi olla toistaiseksi määrällisesti talviajajen huippukausi. Saatiin myös maksuliikenteeseen uusi järjestelmä mobiilimaksaminen, joka helpottaa ainakin tapahtumissa kerho- tuotteiden maksua.

Pääkonttorista USA:sta saatiin myös positiivista palautetta Mile Eater -ohjelman suoritustasoista. Ote Presidentti Kneebonen viestistä: ”Mile Eater Diamond - there are only 6 riders in the world to reach this level, 2 from Finland - wow! Mile Eater Titanium - there are only 21 riders in the world to reach this level - 10 from Finland. Given your shorter riding season, this is beyond impressive.”

Ja sitten korona... Viranomais- ja valtiovallan ohjeistuksen mukaan ajotarkastus keskeytettiin maaliskuun lopusta huhtikuun puoleen väliin saakka. Onneksi vain näin vähäksi aikaa totaali keskeytys. Kotimaan ajoja kuitenkin pystyttiin ajamaan kesän ja syksyn aikana kiitettävä määrä. Ajomäärä tätä kirjoitettaessa on jo ylittänyt parin edellisen ajokauden lukumäärät, samoin jäsenmäärä on yltänyt edellisvuosien tasolle ja jopa yli.

20v Juhlavuoden tapahtumat

Juhlavuoden kunniaksi suunniteltuna oli normaalia toimintavuotta enemmän tapahtumia, mutta korona tuntui kamppailun lähes kaikkia toimintaa, eivätkä juhlavuoden toiminnotkaan täysin toteutuneet. Jotain kuitenkin saatiin toteutettua: MP20 messut näyttelileasettajana, Kuukausikahvitilaisuuksien lounasruokailut, Juhlavuosijon julkaisu SS1000Historic20Fin joka noudattelee ensimmäisen Suomessa ajetun rautaperseajon reittiä ja teemaa, IBA Meeting ja 20vuotis Juhlalehti.

Tulevaisuus

Mitä sitten tulevaisuudessa?

Ensimmäisenä listalla kaikilla taitaa olla koronasta eroon pääseminen. Toivottavasti pääsemme vanhaan normaaliin mahdollisimman nopeasti, jotta turvallinen matkustaminen olisi jälleen mahdollista.

Nettisivujen käännösprojekti on aluillaan, ainakin ajosäännöt ja kansalliset ajo-ohjeet käännetään englannin kielelle. Mobiili jäsen-

kortti on nyt tulossa vuodenvaihteessa. Mitä ajojen dokumentointiin, digiajopäiväkirjaan ja yleensäkin ajoneuvojen paikannukseen liittyen on tulossa tulevaisuudessa? Nämä jäävät nähtäväksi.

ps. Jostain alan julkaisusta juurikin luin että ajamisen turvavälineet kehittyvät siihen suuntaan, että enää ajaminen ei haittaisi kaikkea muuta tärkeämpää tekemistä kuten kännykän tai älylaitteen räpläämistä ajon aikana.

Kiitokset

Kiitokset kaikille kuljettajille ja takapenkkiäisille, aiemmille hallitusjäsenille ja toimijoille, ideanikkareille, kritiikin esittäjille ja palautteen antajille, ajotarkastusmiehille ja ajokoordinaattoreille, siitä että olemme Euroopan (ja luultavasti maailman 2.) aktiivisin ja eniten ajoja tehtälevä IBA yhdistys.

Turvallisia IBA kilometrejä

Ari Puonti

SMOTO – Suomen Motoristit ry kaikkien motoristien edunvalvojana

SMOTO on vuonna 1989 perustettu suomalaisten motoristien, moottoripyöräkerhojen ja järjestöjen yhteenliittymä ja yhteistyöelin, jonka tarkoituksena on valvoa ja edistää suomalaisten motoristien etuja. Edunvalvonnan tavoitteena on, että moottoripyöräilyä ei tule rajoittaa enempää kuin liikenneturvallisuuden tai ympäristön kannalta on välttämätöntä.

SMOTO on kuuluu jäsenkerhojen kautta ja henkilöjäsenenä noin 24 000 motoristia

Julkisesta keskustelusta käy vääjämättä esille se, että liikkuminen tulee muuttumaan jopa radikaalisti seuraavan vuosikymmenen aikana. Suurimmat muutokset tulevat koskemaan kaikkia polttomoottoroituja välineitä ja henkilöautot ovat nyt tarkastelun alla ensimmäisinä. Myös moottoripyöristä on tässä yhteydessä mainintoja, mutta toistaiseksi ja onneksi aika vähän.

Moottoripyöriin liittyen keskustelussa on ollut niin eurooppalaisella kuin kotimaisellakin tasolla mm. katsastus, ajokorttiasiat, moottoripyörien äänet, verokysymykset ja päästöt. Joissakin Euroopan maissa on jo tehty em. asioihin liittyviä kansallisia rajoituksia. Meillä ei onneksi vielä, joten jotain on yhä tehtävissä.

SMOTO on sitä varten, että näihin asioihin voitaisiin vaikuttaa juuri siten, miten suomalaiset motoristit haluaisivat. SMOTOn edunvalvontatyön painopisteinä ovat mm. uusien moottoripyörien verotuksen saaminen samojen periaatteiden pohjalta kuin mitä vähäpäästöisissä autoissa on tällä hetkellä, moottoripyörien katsastukseen liittyvän EU-aloitteen käsittely sekä teknisinä asioina moottoripyörien äänet, valot ja rekisteritunnuksen koko.

SMOTO tekemä edunvalvonta on ”talkootyötä”. Kaikki SMOTOn hallituksen jäsenet ja kutsutut asiantuntijat ovat kiihkeitä alan harrastajia ja haluavat vapaa-aikanaanakin ponnistella meille tärkeän asian eteen.

Toiminta ei kuitenkaan olisi mahdollista ilman suomalaisten moottoripyöräkerhojen ja motoristien osallistumista ja tukea. Par-

haiten osallistuminen tapahtuu liittymällä SMOTOn jäseneksi joko kerho- tai henkilöjäsenenä. Jäsenmaksutulojen avulla SMOTO voi käyttää asiantuntijoita, osallistua tärkeisiin kokouksiin ja ylläpitää tiedotuskanaviaan. SMOTOn toive on, että kaikki suomalaiset motoristit kokisivat edunvalvontatyön niin tärkeänä, että liittyisivät SMOTOn jäseniksi.

Iron Butt Association Finland ry on pitkäaikainen SMOTOn jäsen ja yksi sen suurimmista jäsenkerhoista. IBAF:n tuki on SMOTOLle tärkeää ja samalla, kun SMOTO tällä kirjoituksella onnittelee 20-vuotiaasta yhdistystä ja sen jäseniä, SMOTO toivoo hyvän yhteistyön jatkumista tulevaisuudessa vaikkapa hallituspaikan muodossa.

Onneksi olkoon 20-vuotiaalle...

Harri Forsberg

Suomen Motoristit ry
varapuheenjohtaja



WWW.SMOTO.FI.

MULLA OIS YKSI IDEA...

✍ Harri Forsberg

Rautaperseajelu on yksilölaji – jokaisen on ajettava se ajo ihan itse – kukaan muu ei sitä voi kenenkään puolesta tehdä. Toisaalta, ajoja voi ajaa porukassa, ja siitä on tässä kirjoituksessa kysymys. Lisäksi haluan tuoda esille vähän henkilökohtaista tulokulmaa siihen, miksi haluan olla mukana yhdistyksen toiminnassa.

Kuten otsikon heitto kertoo, monet tapahtumat ovat lähteneet liikkeelle ihan vaan kahvipöytäkeskusteluissa heitetystä ideasta. Näin on käynyt kaikkien tässä jutussa esitettyjen tapahtumien kohdalla. Ajotapahtumat ovat tärkeä osa yhdistyksen toimintaa ja ne tarjoavat jäsenille erilaisia mahdollisuuksia harrastaa sitä kaikille mieluisinta tekemistä eli moottoripyörällä ajoa. Itse pidän siistinä sitä, että saan olla mukana järjestämässä viihdettä muille, ja se on syys sille, miksi haluan olla toiminnassa mukana.

1. Superviikonloppu v. 2012

Idea tuli ensimmäisen kerran esiin Kone Cranes Oy:n tiloissa joskus vuonna 2009 tai 2010, ei saunassa vaan neuvotteluhuoneessa. Ihan tarkasti en syntysanoja tai idea isää muista, mutta idea oli joka tapauksessa sen verran mielenkiintoinen, että se sitten päätettiin toteuttaa. Tapahtuman tavoitteena oli siis ajaa mahdollisimman monta ajoa yhden viikonlopun aikana.

Ensimmäinen suunniteltu versio perustui tietylle reitille tyyliin ”Etelä-Suomen kierros”, jota siis kaikki osallistujat olisivat ajaneet omaan tahtiin. Suunnittelua tehtiin jonkin verran, mutta pääni kuitenkin hylättiin, koska se ei olisi ollut tasapuolinen eri puolilla Suomea asuville kuskeille. Lopulta toteutettava versio perustui ideaan, että reitti olisi vapaa ja kaikki kuskit kävisivät tietyssä paikassa ajonsa aikana ”ilmoittautumassa”. Tähän tapahtumakeskukseen oli helppo keskittää ohjelmaa ja oheistoimintaa, ja tällä konseptilla perinteisiä superviikonloppuja onkin järjestetty jo useita.

Toimin ensimmäisen superviikonlopun projektipäällikkönä ja tapahtumakeskus sijaitsi Mikkeliissä mp-liike JS-Motors:in pihalla. Ajajia taisi tuon viikonlopun aikana olla yhteensä 111 kpl, joka on kaiketi toistaiseksi voimassa oleva ennätys superviikonloppujen osalta. Järjestelyihin tarvittava työmäärä yllätti allekirjoittaneen täysin, koska kukaan ei ollut ko. juttua aikaisemmin tehnyt ja konsepti piti luoda tyhjästä. Mutta tehtiin mitä tuli luvattua.

Muutama muistelo viikonloputta. Paikalle ilmestyi lauantai-aamupäivällä eräs Mikkelin liepeillä asuva Honda Shadow -kuski, joka liikkeessä asioinnin jälkeen tuli kyselemään tapahtumasta. Selitin hänelle, mistä on kysymys ja luulin, että asia oli sillä selvä. Yllätyin, kun kaveri palasi vartin päästä takaisin ja vaati kovanasaisesti, että tekisin hänelle reittisuunnitelman. Itse olin paria viikkoa aikaisemmin ajanut Etelä-Suomen kierros -tyyppisen reitin ja kirjoitin sen tankkauspisteet yhdelle A4:lle. Kuski katseli sitä hetken, kiitti, hyppäsi Hondansa selkään ja ajoi matkoihinsa. Omista kiireistä johtuen en asiaan silloin sen enempää kiinnittänyt huomiota, mutta illemmalla asia palasi mieleen ja mietin, että mistähän tuossa oli kysymys?

Sunnuntai-aamuna kyseinen kaveri tuli jälleen tapahtumapaikalle, nyt märkänä, väsyneenä ja viluissaan. Hän kaivoi vapisevin



Harri Forsberg



Ahlgrenit omalla Marathon ajo-osuudellaan ja kyytiläinen tankkauspuuhissa. Hyvä oli kyyti takapenkiläisenäkin Deauvillen kyydissä

käsin ajopuvun taskusta A4:n ja kasan ryppyisiä ja märkiä kuitteja. Silloin minua kylmäsi – tajusin, että kaveri oli oikeasti ajanut rautaperseajon ja ihan tuosta vaan kylmiltään. Yritin ehdottaa hänelle, että nyt pitäisi tehdä vähän paperitöitä ajopäiväkirjan muodossa, mutta sain jälleen kovasanaisen kommentin: ”Olen ajon ajanut, hoida paperihommat”! Ei mitään, hyvään asiakaspalveluhenkeen keräsin kuitit, tein ajopaperit valmiiksi ja ehdotin yhdistyksen hallitukselle, että kaverin jäsenyys ja ajo hyväksyttäisiin. Näin sitten tehtiinkin. Myöhemmin, kun papereihin tarvittiin allekirjoituksia, kävi ilmi hänen vaimoltaan, että kaveri oli ajellut ns. omine lupineen ja oli joidenkin asioiden hoidon osalta muiden holhouksessa. Onneksi kaikki meni kuitenkin hyvin...

Toinen stoori viikonlopulta vois olla tämä. Jostain syystä kaupungilla oli levinnyt tieto, että JS-Motors:lla on joku mp-tapahtuma menossa, vaikka viikonloppua ei mitenkään mainostettu missään julkisesti. Pitkin päivää paikalla kävi katsojia, mutta yllätys oli melkoinen, kun la-su välisenä yönä kapakoiden sulkemisaikoihin paikalle pöllähti kymmeniä autollisia porukkaa. Kieltämättä meininki oli aika hyvä ja siihen aikaan paikallaolleet kuskitkin varmasti muistavat käyntinsä. Myös virkavalta pyörähti yöllä paikalla muutaman partion voimin kyselemässä tapahtumasta ja sain selitellä heille tilannetta. Onneksi lopputulema oli, että mitään lupia ei tarvittu. Eikä niitä silloin osattu suunnitella edes huomioida.

Kun tapahtumapaikka sunnuntai-iltana iltakuuden jälkeen laitettiin purkuun, oli kyllä voittajafiilis. Erittäin onnistunut tapahtuma !!

IBAF Marathon v. 2010

Tämän tapahtumaaideoivaa keskustelua käytiin useissa kuukausikahvitteluissa 2000-luvun alussa ja meni mielestäni aika pitkään ennekuin tästä syntyi mitään konkreettista. Ideanahan tässä oli kokeilla, kuinka monta rautaperseajoa voi ajella putkeen yhdellä pyörällä. Alustava päätös toteutuksesta tuli tietysti hallitukselta ja kun Hondan maahantuoja Brandt Oy saatiin mukaan, alkoi tapahtua. Suunnitelman runkona oli ajaa 30 ajoa putkeen yhdellä pyörällä – siis ajo per vuorokausi 30 vrk:n ajan. Jokaiseen ajoon sisältyi myös vierailu eri paikkakunnilla sijaitsevien Honda-piirimyyjien luona.

Jälleen työmäärä yllätti ja 4-5 henkilön työryhmällä riitti tekemistä lähes vuoden verran. Piti järjestää tukikohta, sopia kaikki 30 kuskia, tukikohdan miehitys kuukaudeksi, suunnitella ajossa käytettävät reitit valmiiksi, varata pyörän huollot huolto-ohjelman mukaan, hankkia renkaat ja sponssaavat yhteistyötahot, jne. Kaikki saatiin kuitenkin nippuun ja ajotapahtuma alkoi 15.5., jolloin yhdistyksen puheenjohtaja vei marathon-pyörän Honda 700 Deauvillen ensimmäiselle legilleen.

Yllättävää sinänsä, kaikki sovitut kuskit ja päivystäjät hoitivat osuutensa ja tapahtuma päättyi 14.6. Minusta tämä on oikeasti hyvä osoitus siitä, että jäsenet ovat kyllä valmiita sitoutumaan yhdistyksen toimintaan silloin, kun toiminta on mielenkiintoista.

Suurin kiitos tämän tapahtuman mahdollistamisesta kuuluu Hondan maahantuojalle, jonka kanssa saatiin tehtyä järkevä sopimus pyörästä: Tapahtuman käyttöön tuli ihan pakasta vedetty Deauville ja silloinen puheenjohtaja hoiti aitoon rp-tyyliin pyörän 1500 km sisäänajon yhtenä päivänä.

Muutamia muisteloita tästäkin. Jossain tapahtuman puolesaväliässä ajovuoroon tuli eräs turkulainen tooosi pitkän linjan

rautaperse. Kuskin vaihto tapahtui aamupäivällä ja kuskin piti ilmoittaa itsestään aina edellisenä iltapäivänä. Tästä turkulaisesta ei kuitenkaan kulunut edellisenä päivinä mitään eikä myöhemmin illallakaan, joten iltaan mennessä oli pakko hälyttää varakuski aamuksi paikalle. Tukikohdassa oli taukotupana vuokrattu asuntovaunu, jossa kuskit voivat levätä ja valmistautua ajoonsa, ja varakuskillle olikin aamulla melkoinen yllätys, kun turkulainen löytyikin nukkumasta asuntovaunusta. Hän oli ollut edellisen vuorokauden omassa ajossaan eikä muistanut ilmoitella itsestään.

Toinen kertomisen arvoinen juttu liittyy marathon-ajossa käytettyyn Hondaan. Pyörälle piti tehdä määräaikaishuollot aina 12000 km välein. Ajon suunnitteluun tuli haastetta siinä, että moottorin huollot piti tehdä kylmään koneeseen ja pyörälle piti siis jäädä aikaa jäähtymiseen ajon jälkeen. Tämä ratkaistiin siten, että ennen huoltoa ja heti sen jälkeen ajoreittinä oli myöhemmin lyhyestä 16 h:n ajoajastaan kuuluisaksi tullut reitti ”etelän tähti” eli kaikki Suomen motarit päästä-päähän ja pisto Viitasaarelle. Edeltävän ajon jälkeen pyörä huoltoon ja jälkimmäisen ajoon 2-3 h:n takamatkalta.

Bike Worldin huoltopäällikkö ei tahtonut uskoa eräässä kokouksessa sitä, että pyörälle tarvittaisiin ns. iso huolto aina 7 vrk:n välein. Onneksi maahantuojan myyntipäällikkö sai taivuteltua hänet varamaan huollot kerrottuaan, että pyörällä oikeasti ajetaan reilu 1600 km vuorokaudessa. Kun pyörä tapahtuman jälkeen tuli myyntiin, luki ilmoituksessa: ”Tarkistettu päivittäin, huollettu viikottain”. Mittarissa oli tällöin 55000 km. Ja ajettuna siis kuukaudessa.

Tapahtuman loppupalaverissa juhannusviikolla oli jälleen voittajafiilis !!

Muutakin on tehty

Useita muitakin muistelemisen arvoisia tapahtumia on yhdistyksen 20 v:n toiminnan aikana järjestetty ja olen saanut olla niiden toteuttamisessa mukana.

Lista on siis pitkä ja tässä ihan vaan mainittuina joitakin (huom. vuosilukuja en muista): ennätysajoja mm. ”Saaristotie”, ”Jäämerentie”, Pannarilla 100 000 km, perinteiset superviikonloput, Mutkaperse, hyväntekeväisyysajo, IBA-rallit kotimaisille kuskeille sekä IBAF-Scandinavian ralli, jne.

Ja lopuksi – mulla ois taas yksi idea !!

Nyt allekirjoittaneen kroppa on siinä kunnossa lähinnä oikean olkapään vuoksi, että rautaperseajoja ei enää ajeta, mutta vamma ei estä ajotapahtumien ja viihteen järjestämistä muille. Jo sovituihin tapahtumiin kuuluu IBAF Ralli ensi kesänä, ja sitä varten otan mieluusti ilmoittautumisia työryhmän jäseneksi. Konsepti on kasassa ja se on toimiva, mutta nyt tarvitaan vähän uutta ideointia tapahtuman teemaksi.

Toinen tapahtuma, josta tosin aina silloin tällöin on ollut puhetta, mutta sitä ei vielä ole toteutettu, muistuttaa Marathonია. Eli ajetaan yhdellä pyörällä rautaperseajoja putkeen siten, että pyörän moottoria ei huolleta ollenkaan ajon aikana. Katsotaan, mitä moottori ihan oikeasti kestää !! Renkaat, jarrut, ketjut, jne. toki huolletaan, mutta koneeseen ei kosketa. Jos tämä toteutetaan, olen taas valmis toimimaan järjestelyissä mukana...

Onnittelut 20-vuotiaalle yhdistykselle ja kiitoksia jäsenille monista mieleenjääneistä hetkistä !!

Ei meinannut malttaa

Oli vuosi 2002 ja moottoripyörämessut Hesassa. Käteeni tarttui papereita jostain rautaperseajoista. Päätin lainata kaverilta Yamaha XJ 900 -pyörän ja lähdimme silloisen tyttöystäväni - nykyisen vaimoni - kanssa toisen kaverin mukaan katsomaan Pohjoista Jäämerta. Reissu oli aivan mahtava.

Olin juuri lopettanut lähes parikymmenvuotisen endurokisoihin osallistumisen ja kiertämisen ja tämä tuntui hyvältä jutulta. Ei muuta kuin etsimään hyvää ja halpaa matkamoottoripyörää. Ja löytyihän se Orimattilasta, Honda CBX 750F. Sen jälkeen ei ollut paluuta. Oli pakko ajaa sinne sun tänne ja vähän tonnekin käymään.

Vuosi 2003. Pyörän mittariin tuppasi tulemaan kilometrejä ihan kuin itsestään. Niinpä päätin kokeilla rautaperseilyä. Luin kaikki käsiini saamani tähän liittyvät matkakertomukset ja sitten päätin tehdä oman reitin. Reitti rakentui lopulta pelkän paperikartan avulla. Suunnittelin lähteväni aamulla aikaisin, mutta polte ajamaan oli kova. Niinpä päätin työpäivän jälkeen metallipajalta lähtiessäni, että ei tässä malta nukkua, vaan on päästävä ajamaan.

Lähtö perjantaina 19.6.2003 klo 16.54 Hausjärven Oitista kohti Nokiaa ja Poria. Ajo sujui hyvin ja tankkaukset tein rivakasti. Seuraava tankkaus tapahtui Nokian ESSOlla. Ei siinä malttanut syödä eikä juoda. Tuntui, että koko ajan oli olevinaan muka kiire. Olin laittanut bensatankkiin maalarinteippiä, mihin kirjoittanut tienumerot peräkkäin (ihmeen hyvin ne teipit pysyivät tankin pinnassa kiinni). Porista lähdin Vaasaan päin ja siitä sitten Ou-

luun asti. Tie numero 20 johtaa Pudasjärvelle ja siitä sitten tie numero 78 kohti Kajaania. Tämä väli oli koko reissun vaikein. Ei ristin sielua missään, pelkkää mettää ja muutama hassu pelto siellä täällä. Nälkäkin alkoi vähän vaivata, kun ei muka ollut ehtinyt syödä mitään, vaikka oli eväät kyydissä mukana. Onneksi ei ollut kovin pimeätä. Aamuyöllä piti pysähdellä vähän useammin, ettei rupenut väsy iskeen. Välillä piti käydä jaloittelemassa esim. jossain paikallisella bussipysäkillä.

On se kumma, kun tullaan kotia kohti, niin tuppaa ajokin sujumaan taas helpommin. Siitä sitten ajoin Joensuun, Mikkelin, Kouvolan kautta Porvooseen. Alkoi tuntumaan, että tästähän selvitään sittenkin. Seuraavaksi oli Mäntsälä, sieltä takaisin Hausjärven Oittiin. Lopputankkaus lähellä kotia, Hausjärven Oitin SEO-asemalla 20.6.2003 klo 14.05. Takana 1690 km (1050 miles).

Pyörän satulasta noustessani tunsin, kun paikat olivat aika helppinä. Oudokseltaan tuntui - koko ikäni urheilua harrastaneena - ajokokemus sekä fyysisesti että henkisesti rankalta, mutta onneksi siitä selvisin, kun sain nukkua lähes kellon ympäri.

Tästähän se kipinä näihin rautaperseajoihin sitten lähti ja jatkuu edelleen. Pyörä on vaihtunut vähän näihin ajoihin paremmin sopivammaksi. Ruokailu ja muukin suunnitelmallinen toiminta on parantunut ajan myötä. Ajoturvallisuus ennen kaikkea. IBA Finland -yhdistystoiminnan myötä olen saanut myös mahdollisuuden tutustua samanhenkisiin ajajiin ja osallistua moniin yhteisajoihin.

5.-6.8. 2017 Rautaperseajo syöpälästen hyväksi

IBA Finland järjestää 5. – 6.8.2017 Hyväntekeväisyysajon, jonka ajotarkastusmaksujen tuotto käytetään Oulun yliopistollisen sairaalan syöpälästen hyväksi. Ajoon voi osallistua jokainen rautaperseajohaluinen moottoripyöräilijä oli sitten ajanut rp-ajoa tätä ennen tai ei.

IBA Finlandin konkreettisenä tavoitteena on 150 rautaperseajoa kyseisenä viikonloppuna. Tämä mahdollistaa Oulun yliopistollisen sairaalan syöpälästen osaston hankkimaan käyttöönsä tarvitsemansa kipupumpun. Rahasumma kertyy kyseisten ajon ajotarkastusmaksujen tuoton luovuttamisesta hyväntekeväisyyteen.



Hyväntekeväisyysajon tuoton luovuttaminen Oulun Yliopistollisessa sairaalassa marraskuussa 2017



Paukkupakkasilla moottoripyörillä Lapin halki Pohjois-Norjaan - 1609 km ja 24 tuntia

Kolme suomalaista ja kaksi ruotsalaista rautahanuria aikoo ajaa ensi perjantaina Leviltä Pohjois-Norjassa sijaitsevaan Honningsvågiin ja takaisin. Matkaa tulee kaikkiaan yli 1609 kilometriä ja koko ajo tapahtuu Napapiirin pohjoispuolella - moottoripyörillä. Eteläisin paikka, mihin matkan varrella ajetaan, on Rovaniemellä sijaitseva huoltoasema.

IBA eli Iron Butt Association on pitkiin moottoripyörämatkoihin erikoistuneiden motoristien yhteisö. Tunnetuin sen ajoista on 1000 mailin, 1609 kilometrin ajo, joka pitää suorittaa tiettyjen tiukkien sääntöjen mukaan 24 tunnissa. Ylinopeutta ei saa ajaa, ja reitti on pystyttävä jälkikäteen todistamaan tankkauskuittien ja lähtö- sekä maaliintulon todistajien avulla.

Iron Buttien kotimainen nimitys on yleensä ”rautaperse”, mutta pehmeämpiäkin nimityksiä tunnetaan, kuten esimerkiksi ”rautahanuri”.

Perjantaina matkaan siis lähtee kolme suomalaista ja kaksi ruotsalaista motoristia, jotka kaikki ovat hyväksytysti suorittaneet rautahanurijajoja, jotka ovat myös edellytyksenä yhdistyksen jäsenyyteen.

– Kaikki mukaan lähtijät ovat kokeneita kuljettajia, ja nokkamiehenä toimii reitin suunnitellut **Harri Hjulgren**, kertoo IBA Finlandin puheenjohtaja **Pekka Autio**. Autio on myös Lapissa mukana huoltoauton kuljettajana.

Haastava Winter Butt

Tämänkertainen ajo on ristitty ”Winter Buttiksi”, mutta sen virallinen nimi on ”Arctic Butt”. Reitti kulkee Leviltä Rovaniemelle ja

sieltä Norjan Nordkappin kunnassa sijaitsevaan Honningsvågiin, joka on Norjan pohjoisin ja yksi muun maailman pohjoisimmista kaupunkeista. Ja paluu tapahtuu sitten saman vuorokauden sisällä.

Mikäli kuljettajat mielivät läpäistä tavoitteen, mittariin pitäisi tulla yli 1609 kilometriä - hyväksytysti. Reitti mitataan jälkikäteen karttaohjelman avulla, ja hyväksynnän saaminen saattaa kestää viikkoja. Tarkastuksen tekevät IBA:n omat asiantuntijat.

Haasteena motoristeille ovat tietysti talviset olosuhteet. Pyörät on hyvin varustettu, niissä on alla nastarenkaat ja koneissa sisällä talviöljyt. Kylmyys on kuitenkin lunta ja jätää suurempi ongelma. Pukeutuminen on haasteellista, ja sitä on pyritty ratkaisemaan lämpimällä ajoasulla sekä kerrospukeutumisella. Ajoviima lisää kylmyyden tunnetta, varsinkin kun esimerkiksi kelkkailuun verrattuna moottoripyörän selässä istutaan täysin paikallaan.

Aikataulu minuutilleen

Autio toteaaakin, että Lapissa on hyvät tiet ja rehellinen lumipinta. Sula talvinen tie on motoristille hankalampi ajettava, sillä renkaat kuluvat nopeammin.

Vuorokauden mittainen ajo on vaativa, joten aikataulu pysähtymisineen on suunniteltu minuutin tarkkuudella. Lähtö matkaan tapahtuu perjantaina 8.1. kello 5.40 ja paluu Neste Kittilään vuorokautta myöhemmin.

Mukaan lähtee myös muutama huoltoauto varmistamaan turvallisen ajon. Sää tiedotus lupaa perjantaiamuksi -26° pakkaslukemia Rovaniemelle. Keli lämpiää päivää kohti, ja Honningsvågissa pitäisi olla vain -3 - -4° pakkasta. Mikäli pakkasen laskee yli 30 asteen, pyörät jäänevät parkkiin.

Maailman ensimmäinen ”jääperseajo”

Ryhmä ennakkoluulottomia motoristeja suoritti 2010 Lahden mp-näyttelyn aikana ”jääperseajon”, eli tuhannen mailin Iron Butt-ajon talviolosuhteissa. Vuorokauden aikana miehet ajoivat napapiirille ja takaisin. Matkalle mahtui monenlaista säätä suolatuista teistä aina lumipyryyn asti. Raimo Saukkiolle tämä oli jo 23. Iron Butt-ajo.

Näyttelytilojen ahtauden takia osa Lahden mp-näyttelyn oheishjelmasta oli ”ulkoistettu”. Viiden miehen hurja joukko lähti perjantaina messuilta ajamaan ”jääperseajon” käyden napapiirillä kääntymässä.

Neljä viidestä pääsi perille.

Koko viisikon (Johan Grönholm, Sakari Häyrinen, Jukka Palkki, Raimo Saukkio ja Mika Ålander) suoritus on hatunnoston arvoinen. Rautaperseajo on monille meistä liian kova suoritus kesäläkin, mutta nämä miehet ajoivat vuorokaudessa yli tuhat mailia talvinopeusrajoitusten ja vaihtelevien sääolosuhteiden hidastaessa matkaa. Valitettavasti Jukan suoritus päättyi paluumatkalla Kemissä tapahtuneeseen kaatumiseen. Neljä miehistä saapui suunnitelman mukaisesti lauantaina takaisin Lahteen, jossa miehet ajoivat suoraan yli 20 000 messuvieraan eteen Suurhallin lavalle.

Saukkiolle 23. Iron Butt-ajo

Ryhmän nestorille, 65-vuotiaalle Saukkiolle tämä oli jo 23. hyväksytysti suoritettu Iron Butt-ajo. Tällä lukemallaan hän nousee kaikkien aikojen ykkössijalle ajettujen ajojen määrässä. Saukkio on ajanut kaikki suorituksensa Kawasakeilla, nyt alla oli ensi kertaa enduro. Pyörän tähän ajoon tarjosivat yhdessä maahantuoja Sumeko ja salolainen jälleenmyyjä Takatalo Oy. Saukkio itse varusti pyörän talviajon vaatimilla varusteilla ja mm. ajopukuun liitettiin nestekiertoinen lämmitysjärjestelmä.

Kaasukäsi rakoille

Vaatimaton Saukkio kertoi matkan sujuneen ilman suurempia murheita.

- kaasukäteen tuli iso rakko, muita ongelmia ei ollut, totesi Saukkio.

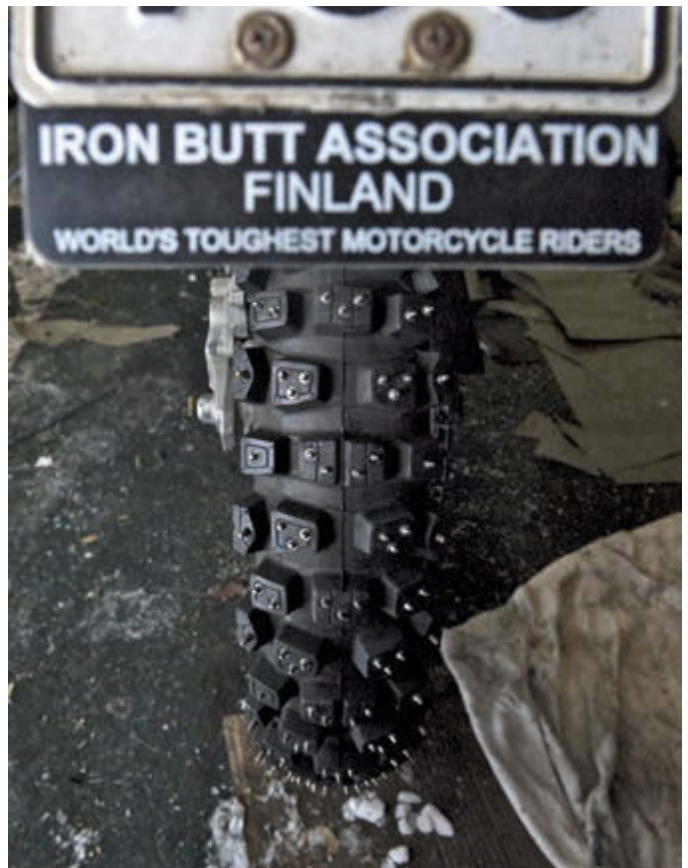
Vaikka enduropyörä ja talviajo eivät olleet hänelle ennestään tuttuja, ei tämä kokeilu jäänyt ainoaksi kerraksi.

- Ensi viikonloppuna olen menossa Talviralliin, paljasti ennätysmies Saukkio seuraavia suunnitelmiaan.

Seuraavaksi mies kertoo tavoittelevansa hyväksytyä Iron Butt-ajosuoritusta jokaiselle kalenterikuukaudelle. Tämän vuoden tammikuinen ajoryitys keskeytyi tuhannen kilometrin ajon jälkeen silmien jäädyttyä. Tämä kertoo jotakin lajin, ja ennen kaikkea näiden miesten kovuudesta.

Kirjoittaja:

Janne Huhtala



Raimo Saukkio



Kaikki ei aina mene niinkuin on suunniteltu

 *Peppe Kainulainen:*

Vuosi 2015, suunnitelmissa ajaa SS3000 ja NG-72

Kultaryntäys ajettiin vapun aikaan, itse starttasin pari päivää aikaisemmin Naantalista Kapellskäriin ja edelleen Nortäljeen. Josta lähtisin SS3000 suoritukseen.

Reitti oli suunniteltu niin, että ensimmäinen ajovuorokausi veisi minut Gävlen kautta Norjaan Vinterbroon, täältä sitten Ruotsin ja Tanskan siltojen yli ja yöksi majapaikkaan Handewittiin heti siihen Saksan pohjoisrajalle!

Toisena vuorokautena kiertäisin lenkin Saksassa ja palaisin yöksi samaan hotelliin Handewittiin.

Kolmas vuorokausi sitten takaisin ensimmäisen päivän reittiä, lopetus Norteljen sijasta Tukholmaan Kontrollvägenille ja kultaryntääjien matkassa kotiin!

30.4.2015 lähtö aamulla 7.00 aikoihin, mukavassa, tosin hie-
man kylmässä kelissä matkaan,

Ensin pienempää tietä Knivstaan, kulmapistekuitti täältä, sitten
kohti Gävleä, täältä edelleen kohti sisämaata, muutaman mutkan

kautta E18 tielle kohti norjaa, Vinterbro on sopivasti E18 tien ja E6 teiden yhtymäkohdassa joten soveltuu hyvin tarkoitukseen, täältä tankki täyteen bensaa ja vatsa täyteen hodaria, olipas oikein maukas ja rasvainen makkara siinä sämpylän välissä, vielä kuppi kahvia ja matka jatkuu...

Hotellille saavuin siinä puolen yön tienoilla, kirjautuminen eteisen automaatilla ja huoneeseen! Perusmeiningit siinä eli suihku ja olut ja nukkumaan. Yöllä heräsin kovaan vatsakipuun ja kiireellä vessaan, jossa menikin sitten loppuyö hyvin epämu-
kavissa merkeissä, aamulla päätin koittaa onnea ja kävin syö-
mässä kevyen aamiaisen ja hätäisesti takaisin huoneen vessaan!

Siinä meni SS3000 ajo kirjaimellisesti pytystä alas!

Päivän ja seuraavan yön makailut helpottivat sen verran, että uskalsin lähteä takaisin Tukholmaa kohti ja yrittää SS 1000 ajon paluumatkalla, varusteita olin lisännyt hotellihuoneen wc -pape-
rirullalla, varmuuden vuoksi!!!

Eli loppujen lopuksi tästä yrityksestä sain suoritettua 2 kpl SS 1000 ajoa, ja kolmetonnikainen siirtyi myöhemmin ajettavaksi...

Peppe Kainulainen

Kymppikymppi on yksi

Kultaryntäys
Heikki Markko
mielee tietä työk-
seen ja vapaa-
ajalla.

KULTARYNTÄYS on yksi kymmenestä...
Tässä on yksi kymmenestä...
Tässä on yksi kymmenestä...
Tässä on yksi kymmenestä...

kovimmista

Kultaryntäys
Heikki Markko
mielee tietä työk-
seen ja vapaa-
ajalla.

KULTARYNTÄYS on yksi kymmenestä...
Tässä on yksi kymmenestä...
Tässä on yksi kymmenestä...
Tässä on yksi kymmenestä...

Kultaryntäys
Heikki Markko
mielee tietä työk-
seen ja vapaa-
ajalla.

KULTARYNTÄYS on yksi kymmenestä...
Tässä on yksi kymmenestä...
Tässä on yksi kymmenestä...
Tässä on yksi kymmenestä...

Kultaryntäys
Heikki Markko
mielee tietä työk-
seen ja vapaa-
ajalla.

KULTARYNTÄYS on yksi kymmenestä...
Tässä on yksi kymmenestä...
Tässä on yksi kymmenestä...
Tässä on yksi kymmenestä...

Kymppikymppi – yksi kovimmista ajoista! Tuhat mailia kymmenen päivää peräkkäin eli 10x 1.609 km. Kymppikymppimiehet Heikki Markko ja Pertti Kainulainen.

Kaverusten reissu kesällä 2015

Hyvä kaverini Aki Varjonen on yllytyshullujen aatelia, samoin hän on tarvittaessa liikkuva navigaattori. Tämä oli lähtökohta siinä vaiheessa, kun töissä jossain kahvipöytäkeskusteluissa tuli juttua tuhannen mailin ajamisesta. Hän sai tietysti minut siihen mukaan, ei oikein kieltääkään voinut loistavaa ideaa. Akille tästä reissusta kiitos ja kunnia, hän suunnitteli hyvän reitin, enää oli sopivan ajankohdan löytäminen kesällä 2015. Sopiva tarkoittaa tässä kohtaa koko Suomeen luvattavaa poutaa ja miksei aurinkoistakin säätä, olemme molemmat vain kuivan kelin nautiskelijoita, huonolla liikutaan autolla tai ei lainkaan.

Tarkoitus oli lähteä päivän varoitusajalla heti kesäkuun alussa lomien alettua, takarajana elokuun alkupäivät. Sopivaa ilmaa ei vaan oikein luvattu kesäkuussa. Tässä kohtaa jokainen varmaan ymmärtää, että sen enempää valmisteluja ei tehty, ei laskettu milloin missäkin ollaan, milloin syödään, on tauko jne. Reitti oli valmiina, odoteltiin vaan koska tehdään eväät valmiiksi, tavarat laukkuihin ja menoksi. Kesäkuun viimeisenä päivänä koko maahan luvattiin muutamaksi päiväksi poutaa. Se tarkoitti sitä, että startti oli 1.7. klo 04.06 Turusta Orikedon Shelliltä. Reitti vei meidät Tampere - Jyväskylä - Oulu - Kajaani - Joensuu - Kouvola - Helsinki -kautta takaisin Orikedon Shellille 2.7. klo 02.29. Ajotarkastuksen jälkeen matkaa tuli 1061mi eli 1707km. Ajon aikainen keskinopeus koko reissun aikana oli muistaakseni 92km tunnissa.

Vettä emme reissulla saaneet, keli vaihteli aurinkoisesta pilvipoutaan, aika koleaakin oli välillä. Suomessa on paljon monenlaisia pysähdysten ja tutustumisen arvoisia hienoja paikkoja sekä tietysti kesäkahviloita järvien rannoilla. Näihin emme valitettavasti voineet pysähtyä, vaan ne vilahtivat silmissä ohitse samoin kuin kivannäköiset uimapaikat matkan varrella. Sen verran aikataulutimme matkaamme, että n. tunnin välein pysähdyimme jaloittelemaan ja tankkaamaan itseämme, kulkupolejämme vain joka toisella kerralla. Paikat tietysti puutuivat pitkän istumisen

seurauksena, Sini-tuotteen ”tankonipsu” - pyykkipoika oli hyvä vakionopeudensäädin, sen avulla sai pidettyä myös oikean käden ja olkapään toimintakuntoisena. Väsymys alkoi painaa vasta viimeisellä etapilla moottoritiellä Turkuun, sen vuoksi ajoimmekin reitin tähän suuntaan, koska katsoimme moottoritiellä ajamisen olevan väsyneenä turvallisempaa. Kypäräpuhelimia ei meillä ollut, sen kautta olisi tietysti ollut mukava keskustella matkan varrella. Toisaalta niiden puuttuminen antoi myös mahdollisuuden muistella monet Suomi-iskelmän klassikot. Mitä sopii lauskeskella paremmin Kainuun suorilla korpoteilla kuin Tuula Amberlan kasarina laulamaa ”.. auto sammu maantien laitaan keskelle korpisuoraa, se on kuin kuolema, joka tarttuu hetkeksi miehen arkipaitaan..”. Monet muutkin tutut karaoke-iskelmät tulivat kerratuksi useampaan otteeseen ajon aikana.

Reissu oli mukava ja kokemus kaikin puolin positiivinen. Meillä oli pieni tarkoitus ajaa vastaava uudestaan, reittikin oli jo valmiina. Teemana oli ”viisi Suomen suurinta siltaa”. Tästä joku saa hyvän teeman tuleviin ajoihinsa. Bandit on kaikkea muuta kuin hyvä pyörä tämäntyyppiseen istuntoon. Se palvelee minua erittäin hyvin jokapäiväisessä käytössä, noin 200-300km/päivä lounas- ja kahvikierroksilla. Akilla on niin paljon muuta tekemistä kesäisin, hyvä kun ehdimme kesäisin muutaman kerran em. päiväkiekroksen tehdä, kulkupelinä Gessu on tietysti kuin tehty pitkään ajamiseen.

Jos ja kun joku lukijoista miettii ensimmäisen ajon ajamista, se kannattaa varmasti tehdä. Hyvään asiaan jää helposti koukkuun, kun seuraa IBA:n ajolistoja. Meille reissu jäi luultavimmin yhdeksi ja ainoaksi mukavaksi muisteltavaksi kokemukseksi.

*Pasi Alho, Naantali
Aki Varjonen, Riihikoski*



**AIKA MENI HUKKAAN,
KUN SUSI KELLON SÖI!**

Ekojussi 2018 Vuosiajon kuvauskohdeella Joensuussa

- Esko Fyhr

Nordkapp-Gibraltar

Nordkapp - Gibraltar ja ajoaikaa tuolle välille 72 tuntia max.

Kevään ajon jälkeen vuorossa oli tämä, talven aikana suunniteltu reissu kaverini Heikin kera:

Nordkappista Altan kautta Hettaan Suomeen, täältä valtatie 8 etelään, Kolarista Ruotsin puolelle Pajalaan, ja etelään Töreen josta E4 tietä tukholmaan ja edelleen Malmöön.

Sillan yli Tanskaan Rödbyn, josta lautalla saksaan Puttgardeniin, A1, A7, A5 teitä myöden Freiburg am Briesgau, jonka eteläpuolelta Ranskaan Mullhouseen - Lyoniin ja edelleen Montpellierin kautta Espanjaan.

Barcelona - Valencia - Murcia - Granada - Malaga ja lopulta Gibraltar !

Suunniteltu reitti ei ole lyhin mutta meille sopivin !

Ajatuksena oli suorittaa sellainen rauhallinen siirtyminen pohjoiseen eli ensin Altaan, jossa yötä, sitten seur. päivän aikana Hannigsvagiin, jossa tankattaisiin pyörät ja otettaisiin ajon vaatima aloitustankkauksen kuitti. Tästä siirryttäisiin Skårsvagiin lähelle lähtöpaikkaa ja vietettäisiin yö, nukuttaisiin rauhassa ja aamupalan jälkeen matkaan...

Lähtö kotoa Raisiosta 21.6.2015, suunta kohti Tupoksen ABC asemaa, jossa Heikki liittyy matkaan ja illaksi Altaan, sujuipa hienosti ! Scandic hotelli Altassa, pari olutta ja nukkumaan. Aamulla suunnitelman mukaan jatkettiin, aurinko paistoi ja oli mukavaa...

Skårsvagin majapaikka löytyi ja kuljeskeltiin kylällä katselemissa paikkoja, syötiin kovin kallis kala-annos ja mentiin kämpille, iltakahvia juodessa tuli kummallekin mieleen, että ei jaksa enää maata vaan ajamaan pitää päästä, joten ilta kymmen tienoilla kohti kappia.

Nordkapp hallen oli auki, koska keskiyön auringon katselijoita riitti, me ostettiin tarrat matkamuistoksi, jotta saatiin lähtöpästä virallinen aloituskuitti ja kellonaika, lähdön todistajiksi löytyi pari suomimotoristia. Nimet papereihin ja menoksi. Gibraltar here we come !

Altan jälkeen ylängöllä oli hienoa katsella omaa varjoa tiestä, kello 2 yöllä !!! Keskiyön aurinko oli todella kirkas.

Mutta sitten Suomen puolelle päästyämme alkoikin sataa, tätä sitten riittikin aina Tukholmaan asti. Matkanteko oli aika hidasta tästä johtuen mutta Tukholman jälkeen sää selkeni ja saatoimme hiukan nostaa nopeutta !

Rödbyn lauttasatamaan saavuttiin noin 27 tunnin kuluttua lähdöstä, matkaa takana n. 2550 km.

Lautalla istuttiin ja syötiin maukkaat currywurstit sekä oiottiin jalkoja jne. Sovittiin että otetaan hotelli lopp yöksi ja jatketaan aamulla matkaa.

Hotelli löytyikin heti Puttgardenin satamasta, sopivan kulahtanut vanha majapaikka, sopi meille loistavasti. Suihku, olut ja nukkumaan. Kuutisen tuntia unta riitti, aamupala ja matkaan.

Autobaana oli kuuma, ja ruuhkainen, mutta matka joutui, välillä mentiin ambulanssin perässä ajaen ruuhkan läpi ja kohti Ranskaa.

Tankkauksia ja tuplaespressoja, banaania ja pähkinöitä, näillä eväillä mentiin.

Lyon, paikka josta aikaisempien matkalaisten kertomuksissa

aina on ollut jonkinlaista sähliä, ruuhkaa tms. Niin oli meilläkin, aiottu nopea reitti läpi kaupungin oli tiettyön vuoksi suljettu, opaskylttien tekstit ranskaksi, tietenkin, no, Espanjan rekisterissä olleen rekan perässä ajaen päästiin kaupungin läpi kuitenkin jotakuinkin kohtuullisessa ajassa !

Jatkettiin kohti etelää, lämpötila nousi kohti hellelukemia Espanjaan tullessa. Tästä johtuen Barcelonan kehätien huoltoasemalla oli pakko pitää pidempi tauko ja juoda mehua ja vettä, nestevajaus iskee aika huomaamatta, kun ajaessa on hankalampaa juoda ja tankkaustauoilla on olevinaan aina kiire ja juominen unohtuu helposti !

Siinä nurmikolla päivää paistatellessa nenään tuntui hiukan palaneen kumin tuoksua mutta eipä tuo huolestuttanut pahemmin, ainahan motarin lähistöllä palanut kumi haisee...

Matkaa jatkettiin kohti Valenciaa ja sieltä eteenpäin Murciaa kohti, n. 30 km ennen kaupunkia syttyi gs bemarkin mittariin punainen valo, joka merkitsi että lataus ei toimi !

Onneksi lähellä oli shellin huoltoasema, jonka pihaan kaarimme ongelmaa tutkimaan !

Nyt selvisi se palaneen kuminkäryn syy, laturin hihna oli kulunut poikki, varahihnaa ei mukana eikä huoltoaseman varastoista sopivaa löytynyt !

Matkaa perille olisi n. 600 km. Ajoaikaa n. 8 tuntia, eli jos pyörä saataisiin korjattua niin vielä ehtisi.

Aloin soittelemaan, ensin Autoliittoon, jonka plusjäsenyys otettiin käyttöön, lupasivat hoitaa hinaajan paikalle, sitten soitto Lähteenmäen Olaville Loimaalle, joka Iban ajokoordinaattorina tiesi, että Ohtosen Juha on Fuengirolassa, soitto Juhalle ja hän etsi lähimmän Bmw-huollon !

Aikaa kului, ehdotin Heikille että hän jatkaisi matkaa jotta edes toinen meistä onistuisi, mutta Heikki totesi vain että kun kerran yhdessä matkaan lähdettiin niin yhdessä mentäisiin myös perille ! Ja nyt näyttää ettei se onnistu niin hän lähtee tästä takaisin kohti Saksaa, jonne hänen vaimonsa tulisi ja jatkaisivat sieltä lomamatkaa kohti kotia !

Mikäs siinä, pauskattiin kättä ja Heikki kääsi Gtl Bemun nokan takaisin kohti kotia, minä taas jäin istuskelemaan nurmikolle ja odottelemaan kyytiä korjaamolle.

Vajaa tunti siinä meni ja lopulta kuljetus saapui, päästiin matkaan, näytin kännykästä Juhan lähettämän osoitteen kuskille, joka nyökytteli ja lähdettiin menemään, tosin melkein heti käännettiin johonkin pikkukylään ja parkkiin kadun varteen, kovan selityksen jälkeen kuski häipyi sisälle, jonkun ajan päästä nuorempi kaveri hyppäsi kuskiksi ja matka jatkui, mutta minne ? Väsymyksen alkoi painaa ja silmät menivät kiinni, heräsin kun kuski tönäisi kylkeen että perillä ollaan, oikeassa osoitteessa vieläpä !

Eli Belmonto S.L, Isla Cristina s/n 30007 MURCIA.

Pyörän purku ja autoliitolle menevä paperi täytettiin pikaisesti, kuski hyppäsi autoon ja kaasutti matkoihinsa, minä jäin siihen korjaamon pihalle ihmettelemään !

Löysin kuitenkin sisälle ja asiakaspalvelua etsimään, ilmeni että ainoa englantia puhuva tyyppi oli korjaamon esimies, tosin hän ei ollut paikalla vaan Valenciassa, siinä sitten käytiin keskus-

telua siten että kännykkä siirtyi kädessä toiseen jokaisen selittäessä ja tulkatessa toisten selityksiä, lopulta selvisi ettei laturin hihnaa löytyisi ennekuin huoltopäällikkö tulisi sen etsimään. parin päivän päästä tosin !

Pyysin sitten että vois jättää tavarat sinne korjaamoon odotamaan ja soittaisin taas autoliittoon joka järjestäisi minulle joko vuokra-auton tai hotellin odotusajaksi.

Kun sain tämän puolen selvitettyksi niin paikalle saapasteli mekaanikko joka vei minut gessun viereen ja kertoi kaiken olevan ok !

Hän oli löytänyt hihnan varastosta, vaikka sellaista ei pitänyt kirjanpidon mukaan siellä olla, mutta ei sen väliä, korjaus maksoi 30 euroa, aikaa kului tosin n. 4. tuntia mutta matka jatkui sittenkin !

Tässä vaiheessa oli kuitenkin selvää etten enää Gibraltarille ehtisi ajon puitteissa mutta jatkoin kuitenkin matkaa suunniteltua reittiä etelään, ajatuksena tulevaa varten katsastaa nuo suunnitellut tankkauspaikat että löytyykö ne sieltä mistä pitää ihan vaan tulevaisuutta varten !

Niinhän siinä kävi että sallitun ajoajan 72 tuntia tullessa täyteen olisi matkaa ollut jäljellä vähän vajaa 200 km.

Harmittiko ? Arvatkaas vaan...!

Eikä sitten muuta kuin soitto Juhalle ja hänen luokseen loppuyöksi Fuengirolaan !

Kun vielä parin päivän päästä Leena saapui Malagaan ja lähdimme lomailemaan Andorran ja Ranskan kautta Italiaan niin kyllähän tuo harmitus jo haihtui...

Ja mikä parasta niin nämä kesken jääneet ajot voi suorittaa myöhemmin paremmalla menestyksellä !

T. Peppe Kainulainen

ps. Vielä sitten kaiken kunniaksi vuoden lopussa iba meetingissä minulle luovutettiin kuvan mukainen pokaali... ikäänkuin kannustukseksi!



IBA Finland täyttää 15 vuotta

✍️ Julkaistu 23 huhtikuuta, 2015, kirjoittanut Bike

Rautaperseajoihin keskittyvä IBA Finland ry täyttää tänä vuonna 15 vuotta. Kuluneiden vuosien aikana rautaperseajoja on suoritettu yli 7500 kpl ja niissä on ajettu yhteensä yli 14.5 miljoonaa kilometriä.

– Yhdistyksen keskeisiä tavoitteita on matkamoottoripyöräilyn edistäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Ajokokeuksen myötä ajotaitomme kehittyvät positiivisesti, kertoo IBA Finlandin puheenjohtaja **Pekka Autio**.

IBA Finlandin ideologian mukaan moottoripyörät on tehty ajettaviksi. Todennäköisimmin jäseniä tapaakin ympäri maata maanteilla ja huoltoasemilla viettämässä juhluvuotta tavalla, johon yhdistys vuonna 2000 on perustettu

Yhdistyksen mielestä olisi tärkeää, että pitkien etäisyyksien Suomessa liikenteen kustannustekijöiden, esimerkiksi vakuumaksien ja polttoaineen verotusta ei nostettaisi enää nykyisestä. Uuden, ympäristön kannalta paremman kaluston verotusta tulisi laskea nykyisestä, jotta kalustoa saataisiin uusiutumaan.

– Toivotamme turvallisia ajokilometrejä kaikille teillä liikkujille, lopettaa Autio.

26. HELMIKUUTA 2014 ·

Yhdistyksen virallisesta nimestä Iron Butt Association Finland yleiskäyttöön vakiintunut muoto, IBA Finland, sai virallisen tavaramerkin suojan ja jatkossa voitiin käyttää kerhon nimen jälkeen ®-tunnusta.



Minkä nuorena oppii sen vanhana taitaa

Mikäli vanhaan sanontaan on uskomista on nyt kovan tason motoristi liittynyt joukkoomme.

Mikael Pyylampi suoritti v.2011 ensimmäisen IBA-ajonsa (SS 1000) yhdessä perheensä kanssa. Ajo suoritettiin Yamaha FJR 1300 SIVUVAUNUmoottoripyörällä. Mikael oli ajon aikana sivuvaunussa ja tuolloin hän oli 7-vuotias sekä juuri aloittanut ekaluokan. Hän teki ensimmäisessään ajossaan ennätyksen, jota kukaan nykyinen jäsen ei voi lyödä.

Tämä rautaperseajo ei jäänyt Mikaelin viimeiseksi IBA-ajoksi.

Hän on suorittanut yhdessä vanhempiensa kanssa seitsemän IBA-ajoa sivuvaunumoottoripyörällä.

Eikä tässä vielä kaikki Mikael suoritti tänä kesänä v.2020 ensimmäistä kertaa SS1000 IBA-ajon omalla moottoripyörällä (Yamaha Wr 125).

Mikaelin sanoin:

– Ajo suoritettiin kevytmoottoripyöräkortin opetusluvalla ja olin tuolloin 15-vuotias. Ajoa yritettiin kahdesti, ensimmäisen ajon epäonnistuttua, mutta toisella kertaa onnistuneesti läpi, vesisateen merkeissä.

– Ajoa ei ole mitenkään helppo suorittaa kevarilla, joka juuri ja juuri kulkee satasta: ”Se on raskasta ja aikaa ei ole paljon pitkille tauoille”.

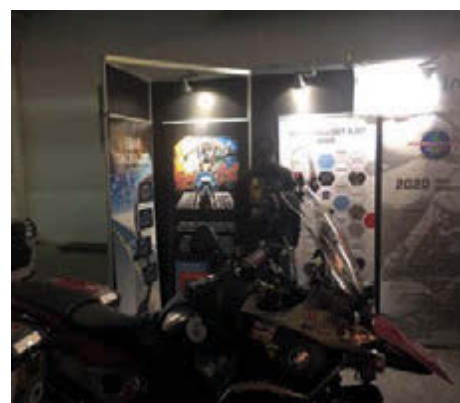
Mikael on ensimmäinen, joka on suorittanut IBA-ajon kevytmoottoripyöräkortin opetusluvalla. Ja edelleen Suomen nuorin rautaperse.

Tämä todistaa sen että nyt on kovan tason motoristi liittynyt joukkoomme.





IBA Finland osallistui MP20 messuille 31.1.-2.2.2020 näytteilleasettajana. Messuosasto löytyi Tie vie-matkailualueella.



IBA-Meeting ja kevätkokous 2020 Keurusselkä, Keuruu. Paikalla olleita palkittuja: Jukka Salonen, Pertti Pitkänen, Mikael Pyylampi, Harri Hjulgren, Ari Maansalo, Seppo Finnilä, Olavi Lähteenmäki, Matti Lager ja Risto Savolainen

Vuoden Rautaperseet

IBA Finland palkitsee vuosittain vuoden rautaisimman kuljettajan Vuoden Rautaperse -palkinnolla. Palkinnon perusteluna voi olla ajojen määrien lisäksi myös ajojen vaativuus. Kunkin vuoden palkittavaa valittaessa huomioidaan edellisen IBA Meetingin jälkeen ta-
pahtuneet teot ja suoritukset. Täältä näet ketkä ovat ansioituneet vuosien varrella.

2007 Rautaperse

Raimo Saukkio

Vuoden aikana Raimo ajoi yhteensä kahdeksan suoritusta, joista yksi marras-
kuun lopulla (2006) ja yksi kesellä joulukuuta (2006) sekä kolme ulkomailla
ajettavaa nopeampaa Gold-suoritusta. Kuvaavaa on että Saukkion Gold-ajot
muodostivat lähes kolmanneksen IBA Finlandin kauden 2007 Gold-suori-
tusten kokonaismäärästä.



2008 Rautaperse

Jorma Viemerö

Jorma on ajanut ensimmäisenä IBA Finlandin listoille sellaiset ajot
kuin SS5000, BB1500 Gold, BB3000 Gold, Gibraltar – Nordkapp
72. Tänä vuonnakin hän ajoi 4 Gold-ajoa, mm. BB1500 Gold, 2 kpl
BB2500K Gold ja BB3000 Gold. Ajettuja ajaja kaiken kaikkiaan 20
kpl, joista 13 kpl Gold-ajaja! Tässä on tuleville rautaperseille haas-
tetta yllin kyllin!



2009 Rautaperse

Harri Hjulgren

Harri ajoi kesäkuussa ensimmäisenä Euroopassa 10/10 THS ajon eli kymmenen
kertaa SS1000 peräjälkeen. Harri on ensimmäisenä ajajana toistaiseksi suorittanut
kaikki IBA Finlandin listalla olevat ajot hyväksytysti. Ajettuja ajaja kaiken kaik-
kiaan 23 kpl.



2010 Rautaperse

Janne Huhtala

Janne ajoi toisena eurooppalaisena 10/10 THS ajon eli kymmenen kertaa SS1000 peräjälkeen.
Janne on IBAFin historian toinen ajaja, joka on suorittanut kaikki IBA Finlandin listalla olevat
ajot hyväksytysti. Tätä suoritusta nostaa vielä se tosiasia että ajot on ajettu kaikki kahden vuoden
sisällä! Ajettuja ajaja kaiken kaikkiaan 21 kpl.



2011 Rautaperse

Jaana Vaha

Vuoden 2011 Rautaperseeksi valittu Jaana Vaha ajoi samana kesänä 20 pe-
rus RP-ajoa Harley-Davidsonilla. Kuvassa Timo Räisänen ja Jaana Vaha.



2012 Rautaperse

Håkan Illman

Håkanin meriitit valinnan takana ovat 40 792 suoritus kilometriä, seitsemän eri ajosuoritusta mm. SS5000, SS3000, SS2000F, SS1000 vuosiajo ja mahdottomana pidetty 10/10 Suomessa ajettuna.



2013 Rautaperse

Ilpo Tihveräinen

Ilpon meriittilistalta löytyy hurja sarja suorituksia mm. Euroopan ensimmäinen 20/20 ajo yhdessä Håkan Illmannin kanssa. Edellisen IBA Finland meeting jälkeen ajoja on kertynyt 31 ja Ilpo sai nimensä Saukkio-maljaan. Tavoitteekseen Ilpo ilmoitti pyrkivänsä ajaa 100 000 rekisteröityä IBA kilometriä vielä kuluvan vuoden aikana.



2014 Rautaperse

Mika Takarautio

Kellon viisarit näyttävät kirkkaana kesäaamuna vasta hieman yli kolmea aamulla. Mika on ajanut kesän aikaan jo jokaisen lapsensa kanssa yhteisen rautaperseajon ja tällä kertaa on vuorossa vaimo Anne. Tarkoitus on tulevinakin kesinä ajaa vaimon ja lasten kanssa yhteisiä rautapersereissuja. Voidaan siis puhua perheen yhteisestä harrastuksesta. Miten rautaperseajot Mikan osalta sitten saivat alkunsa?

”Vuonna 2009 velipoika oli lähdössä kaverinsa kanssa ajamaan Lapissa SS1000 rautaperseajon. Minusta se kuulosti sopivalta ajohaasteelta, joten pyysin päästä mukaan ajamaan. Ajon jälkeen olin vakuuttunut, että näistä ajoista tuli minulle uusi harrastus.”

Vaikka Mika onkin ajanut paljon, ajoja on edelleen ajamatta. Ne jaksavat edelleen motivoida ajamaan. Samoin Lapin upeat maisemat, kesäaikaan valoisaa riittää. Ja kun liikkeelle lähtee aikaisin aamulla, näkee ajon aikana loppukesästä sekä aurinnon nousun että -laskun.

Ilman haavereita ei ole Mikakaan mittavasta ajomäärästään selvinnyt. Norjassa porotokka juoksi tien yli ja Mika törmäsi

vaimonsa Annen kanssa 90 km/h nopeudella poroon. Matka katkesi siihen ja Mikan ranne murtui kolmesta kohdasta.

Mika on omistanut ennen Goldwingejä yhden BMW:n ja aikoo nyt hankkia toiseksi pyöräksi Honda VFR 1200:n, jolla on myös tarkoitus ajaa rautaperseajoja. Goldwing on kuitenkin luotettavuutensa ja ajo-ominaisuuksiensa vuoksi rautaperseajoihin sopiva moottoripyörä.

Miten IBA Finland sitten voi vielä motivoida paljon ajaneita kuljettajia? Mikan mielestä pitää olla tosi haasteita, esimerkiksi 30/30 ths ajo tai vastaavaa. Sitten kannattaisi miettiä, voisiko yli 20 ajoa kalenterivuonna ajavien tarkastus olla veloitukseton 20 ajon jälkeen. Siinäpä miettimistä hallituksellekin.

Kuvassa Olavi Lähtenmäki, Pekka Autio ja Mika Takarautio



2015 Rautaperse

Petri Terhelä

Joulukuusta huolimatta Petri on taas tien päällä. Ajoja on takana jo yli 100 suoritusta ja Petrille rautaperseajot on harrastus siinä kuin jollekin muulle maratonin juokseminen. Tällä kertaa liikkeelle on lähdetty illalla unien päälle. Se on Petrille se luontaisempi rytmi, varhaiset aamulähdöt tuppaavat olemaan turhan raskaita. Tien päällä on samalla hyvä muistella, miten harrastus aikanaan alkoi. Ihan heti rautaperseajot eivät koukuttaneet. Työkaverilta Petri kuuli niistä ensimmäisen kerran, mutta se ensimmäinen ajo tuli ajettu vasta reilun vuoden houkuttelun jälkeen. Se toinen ajo tulikin ajettua sitten samassa toukokuussa.

Useimmille rautapersemotoristeille kesä on se aika jolloin rautaperseajoja ajetaan, mutta Petri päätti kokeilla talviajoakin, kun oli keskustellut asiasta useamman kerran Raimon kanssa ja kun ajoa varten tuli hankittua talvipyöräkin, Kawasaki. Varusteet ovat siitä ensimmäisestä talviajosta kehittyneet, ajosaappaatkin olivat turhan pienet talviajoa varten.

Kun ajaa paljon, sattuu väkisinkin kaikenlaista. Mieleen on

jäänyt useita läheltä piti tilanteita peurojen ja hirvien kanssa sekä oikealta eteen tulevien autojen kanssa. Yksi ajo oli pakko keskeyttää, kun kukkaro ja kaikki kuitit hävisivät ja matkan- tekoa oli sen vuoksi mahdotonta jatkaa.

Tähän saakka pyörät ovat olleet ketjuvetoisia. Jatkossa tarkoitus on kuitenkin siirtyä kardaanivetoisiin pyöriin. Ainakin Hondan Pan European ja Yamahan FJR ovat sellaisia pyöriä, jotka tällä hetkellä tuntuvat näppeihin sopivilta.

Iba Finland® voi erilaisten tapahtumien ja kannustuksen kautta luoda puitteet ajamiselle, mutta ajamiseen sen motivaation pitää kyllä löytyä ajajalta itseltään. Kun me muut suunnittelemme ajavamme muutaman ajon kesässä, Petri suunnittelee, minä päivänä hän ei vielä ole ajanut ajoja.



2016 Rautaperse

Pertti Pitkänen

Pertti Pitkänen on todella aktiivinen pitkän linjan ibalainen ja motoristi. Ensimmäisen ajo jo vuonna 2001. Ikäkään ei paina vaan nauttii ajamisesta. IBA-ajoja tähän mennessä 43 kpl, joista hurja määrä ns. vaativia ajoja.

Tänä vuonna (2016) IBA-kilometrejä yhteensä 21.096 km; seitsemän ajoa, joista kuusi erikoisajoa! Kuvassa Pekka Autio, Pertti Pitkänen ja Olavi Lähteenmäki



2017 Rautaperse

Janet Forssell

IBA meetingissä vuoden 2017 rautaperseeksi valittiin Janet Forssell. Janet on Suomessa ensimmäinen kauniimman sukupuolen edustaja, joka on suorittanut erittäin vaativan 10/10 ths ajosuorituksen. Onnittelut Janetille valinnasta!



2018 Rautaperse

Seppo Levokoski

Seppo Levokoski valittiin vuoden 2018 IBA meetingissä Summassa-ressa vuoden 2018 rautaperseeksi. Sepon kokemuksesta tien nielijänä kertoo se, että juuri ennen IBA meetingiä Seppo saavutti huikean 200 tkm rajan rautapersekilometreissä. IBA Finlandin jäsenistö onnittelee Seppoa valinnasta.



2019 Rautaperse

Matti Lager

Matti on todellinen pitkän linjan motoristi. Ensimmäisen ajon hän ajoi kesäkuussa 2000. Mies ajaa ympäri vuoden, säässä kuin säässä, kelissä kuin kelissä eikä ikäkään ole mikään este. Vuonna 2019 hän ajoi 14 ajoa ja 34 054 km! BMW 1100 RT:llä hän on ajanut jo yli 529 000 km.

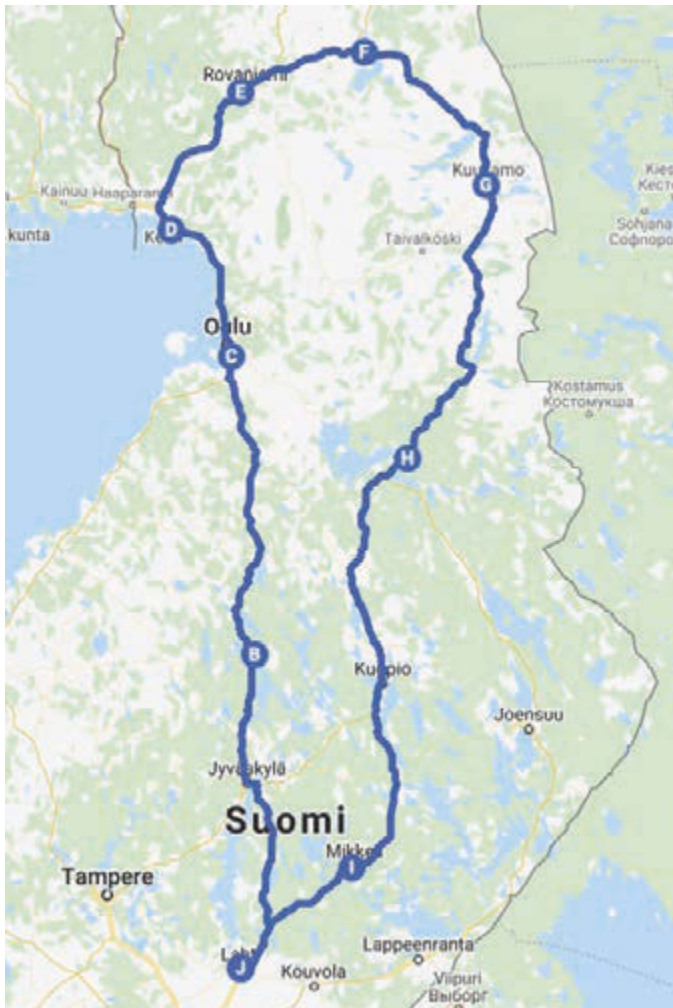


2020 Rautaperse

Tapani Ojala

- Tapani Ojala, Kauhajoki
- 15v jäsenenä
- viimevuosina ajoja kertynyt n. 10 kpl vuosivauhtia
- tunnetaan myös innokkaana ajosuoritusten suunnittelijana
- suunnittelua vaativien ajojen ja niiden eri variaatioiden ajaja
- vaikkakaan ajolistalta ei löydy extreme luokan suorituksia, ne kuitenkin vaativat erityisen paljon suunnittelua, omaa eniten vuosiajosuorituksia 37kpl





S1000 HISTORIC20FIN

IBA Finland ry vietti vuonna 2020 yhdistyksen 20-v juhluvuotta ja tämän johdosta julkaistavan erikoisajon teemana oli Mikko Sanin vuonna 1997 suorittama historian ensimmäinen rautaperseajo Suomessa.

Koska reilun 20:n vuoden aikana tiestö- ja huoltoasemaverkostossa on tapahtunut merkittäviä muutoksia, ohjeistusta täsmennettiin vastaamaan nykyistä tilannetta, kuitenkin mahdollisuuksien mukaan noudattamalla alkuperäisen ajosuorituksen ideaa/toteutusta. Lisäksi täytyy muistaa että viime vuosituhanen puolella Suomessa ei vielä ollut omaa rautaperseyhdistystä saatikka ajotarkastustoimintaa, joten alkuperäiset amerikkalaiset toimintaohjeet saattavat paikoin tuntua tänä päivänä hieman kummallisilta. Esimerkkinä mainittakoon, että ajon todistajaksi piti hakea poliisi tai muu vastaava virallinen taho.

Vuonna 2020 ajon tarkastusta varten ajotarkastukseen on toimitettava:

- Valokuvat paperikuvina tai sähköpostilla
- Sähköisessä muodossa olevat on nimettävä niin, että nimestä käy selvästi ilmi kohde

Saukkion Malja

Saukkion malja on kunnianosoitus IBA Finland jäsenille ajosuoritusten määrän ylittäessä ajajan iän. Ikänsä ajaneet suoriutusjärjestyksessä



Vuosi	Nimi	Kiinnitys maljaan ajolla
2012	Harri Hjulgren	47
2013	Petri Terhelä	38
2013	Raimo Saukkio	68
2013	Ilpo Tihveräinen	62
2014	Kari Kuusela	47
2014	Mika Takarautio	36
2015	Jari Hannula	50
2015	Seppo Levokoski	51
2016	Jaana Vaha	59
2016	Minna Sukeva	49
2016	Wesa Huuska	53
2017	Sari Ahonen	50
2017	Seppo Finnilä	61
2017	Ari Puonti	54
2018	Matti Lager	63
2018	Mauri Forssell	51
2018	Tapani Ojala	65
2019	Janet Forssell	51
2019	Juha Vainionpää	58
2019	Häkan Illman	65
2019	Pertti Pitkanen	69

Kunniajäsenet ja muut palkitut

IBA Finland kunniajäsenet

Tunnustuksena pitkäaikaisesta työstä IBA Finland ry. toiminnan hyväksi.

2011 Harri Hjulgren
2016 Mikko Sani
2019 Raimo Saukkio

IBA Finland on palkinnut aktiivisia ja pitkäaikaisia jäseniään SMOTOn ansiomerkein, moottoripyöräilyn hyväksi tehdystä työstä:

2018 Pekka Autio, hopeinen ansiomerkki
2020 Jorma Viemerö, kultainen ansiomerkki
2020 Harri Hjulgren, kultainen ansiomerkki
2020 Matti Lager, kultainen ansiomerkki
2020 Pertti Pitkänen, kultainen ansiomerkki
2020 Timo Räisänen, kultainen ansiomerkki
2020 Juha Vainionpää, kultainen ansiomerkki
2020 Ari Maansalo, kultainen ansiomerkki
2020 Olavi Lähtenmäki, kultainen ansiomerkki



Monument Valley lännkärrien kuvauspaikka toukokuussa 2018.

Korkkaukset

Lista suomalaisista kuljettajista joka on ensimmäisenä ajanut ko. ajon eli ns. korkannut sen:

13.6.1997	SS1000	Mikko Sani
17.6.1999	BB1500	Torsti Salonen
10.8.1999	BB1500 Gold	Jorma Viemerö
25.4.2000	BB3000 Gold	Jorma Viemerö
9.7.2000	SS2000	Pepe Rantanen
7.6.2002	SS3000 Baltic	Mikko Sani
29.7.2002	SS2000 Finland	Torsti Salonen
31.7.2002	BB1500 Finland	Antti Alakoskela
16.7.2003	SS3000	Juha Vainionpää
28.5.2004	SS2000K	Pekka Hermann Kyrö
20.6.2004	Gibraltar-Nordkapp 72	Jorma Viemerö, Asta Luotonen
4.7.2004	SS1600K	Mikko Sani
26.3.2005	BB2500K Gold	Harri Hjulgren
17.5.2005	BB2500K	Harri Hjulgren
27.7.2005	SS5000	Jorma Viemerö
1.6.2009	10/10 ths	Harri Hjulgren
16.4.2011	SS1000 Finland	Wesa Huuska, Harri Hjulgren, Juha Vainionpää, Jari Hannula
25.5.2012	SS1000 AR12	Harri Hjulgren
25.4.2013	BB3000K	Harri Hjulgren
16.5.2013	SS1000 AR13	Harri Hjulgren, Ismo Mannila
18.5.2013	20/20 ths	Håkan Illman, Ilpo Tihveräinen
26.4.2014	SS1000 AR14	Harri Hjulgren
25.4.2015	SS1000 AR15	Harri Hjulgren, Seppo Finnilä
9.5.2015	SS5000K	Ilpo Tihveräinen
23.4.2016	SS1000 AR16	Harri Hjulgren
22.4.2017	SS1000 AR17	Harri Hjulgren, Matti Lager
28.4.2018	SS1000 AR18	Harri Hjulgren, Matti Lager, Janet Forssell, Mauri Forssell
2.8.2018	SS3000 Baltic-Rus	Harri Hjulgren, Matti Lager
15.4.2019	SS1000 AR19	Seppo Levokoski
21.05.2020	SS1000 AR20	Seppo Levokoski, Seppo Finnilä, Jarkko Koivula, Jukka Salonen
		Janet Forssell, Mauri Forssell
13.06.2020	SS1000 Historic20Fin	Janet Forssell, Mauri Forssell, Håkan Illman
		Harri Hjulgren, Matti Lager



Helena Pietiläinen.

MILE EATER

Nimi	taso				
Tihveräinen Ilpo	Diamond 2017	Oksanen Jouni	Silver 2010	Oksanen Jouni	Bronze
Kuusela Kari	Diamond 2019	Saukkio Raimo	Silver 2010	Pitkänen Pertti	Bronze
Hjulgren Harri	Diamond 2020	Viljanen Ismo	Silver 2010	Ruotsalainen Pekka	Bronze
Hjulgren Harri	Titanium 2014	Finnilä Seppo	Silver 2011	Räisänen Timo	Bronze
Viemerö Jorma	Titanium 2016	Illman Håkan	Silver 2011	Saarikko Mikko	Bronze
Finnilä Seppo	Titanium 2017	Pitkänen Pertti	Silver 2011	Salonen Jukka	Bronze
Huuska Wesa	Titanium 2017	Autio Pekka	Silver 2012	Saukkio Raimo	Bronze
Sukeva Minna	Titanium 2017	Oksanen Jouni	Silver 2012	Savolainen Eero	Bronze
Levokoski Seppo	Titanium 2018	Puonti Ari	Silver 2012	Savolainen Risto	Bronze
Puonti Ari	Titanium 2018	Saukkio Raimo	Silver 2012	Aaltonen Juha	member
Illman Håkan	Titanium 2019	Sukeva Minna	Silver 2012	Ahola Petri	member
Lager Matti	Titanium 2019	Forssell Janet	Silver 2013	Ala-Könni Jukka	member
Terhelä Petri	Titanium 2019	Forssell Mauri	Silver 2013	Autio Pekka	member
Forssell Mauri	Titanium 2020	Huttunen Esa	Silver 2013	Brandt Harri	member
Hjulgren Harri	Platinum 2014	Levo Jukka	Silver 2013	Cèder-Kallio Kirsi	member
Jäntti Juha	Platinum 2014	Peltomaa Nina	Silver 2013	Collander Toni	member
Saukkio Raimo	Platinum 2014	Puonti Ari	Silver 2013	Fenko Jevgeni	member
Viemerö Jorma	Platinum 2014	Rastas Tarja	Silver 2013	Fyhr Esko	member
Finnilä Seppo	Platinum 2015	Saarikko Mikko	Silver 2013	Haake Tero	member
Illman Håkan	Platinum 2015	Sukeva Minna	Silver 2013	Hannukainen Esko	member
Sukeva Minna	Platinum 2015	Terhelä Petri	Silver 2013	Hautamäki Harri	member
Forssell Mauri	Platinum 2016	Vekara Antti	Silver 2013	Heijari Merja	member
Huuska Wesa	Platinum 2016	Viljanen Ismo	Silver 2013	Heinonen Jaakko	member
Pitkänen Pertti	Platinum 2016	Levokoski Seppo	Silver 2014	Hjulgren Harri	member
Puonti Ari	Platinum 2016	Puonti Ari	Silver 2014	Huhta Ahti	member
Levokoski Seppo	Platinum 2017	Räisänen Timo	Silver 2014	Huttunen Esa	member
Vainionpää Juha	Platinum 2017	Sukeva Minna	Silver 2014	Hämäläinen Marko	member
Viljanen Ismo	Platinum 2017	Viljanen Ismo	Silver 2014	Illman Håkan	member
Autio Pekka	Platinum 2018	Brandt Harri	Silver 2015	Juutilainen Harri	member
Forssell Janet	Platinum 2018	Levokoski Seppo	Silver 2015	Jäväjä Jaakko	member
Lager Matti	Platinum 2018	Ohtonen Juha	Silver 2015	Kaivola Teemu	member
Terhelä Petri	Platinum 2018	Puonti Ari	Silver 2015	Kallio Raimo	member
Savolainen Risto	Platinum 2019	Saukkio Raimo	Silver 2015	Karvonen Markku	member
Ahonen Sari	Platinum 2020	Savolainen Risto	Silver 2015	Kivistö Matti J	member
Tihveräinen Ilpo	Gold 2013 USA	Sukeva Minna	Silver 2015	Koivula Jarkko	member
Forssell Mauri	Gold 2014	Autio Pekka	Silver 2016	Koskela Pekka	member
Hjulgren Harri	Gold 2014	Levokoski Seppo	Silver 2016	Koskela Lasse	member
Huttunen Esa	Gold 2014	Mäkinen Jarna	Silver 2016	Käkelä Hannu	member
Huuska Wesa	Gold 2014	Mäkinen Petri	Silver 2016	Laakso Mika	member
Illman Håkan	Gold 2014	Salonen Jukka	Silver 2016	Lahdenne Anne	member
Matikkala Kari	Gold 2014	Savolainen Risto	Silver 2016	Laviranta Janne	member
Oksanen Jouni	Gold 2014	Törmälä Pasi	Silver 2016	Leino Jari	member
Pitkänen Pertti	Gold 2014	Levokoski Seppo	Silver 2017	Levokoski Seppo	member
Puonti Ari	Gold 2014	Puonti Ari	Silver 2017	Lustila Ari	member
Räisänen Timo	Gold 2014	Salonen Jukka	Silver 2017	Malmila Ari	member
Saukkio Raimo	Gold 2014	Savolainen Eero	Silver 2017	Mannila Ismo	member
Sukeva Minna	Gold 2014	Savolainen Risto	Silver 2017	Matilainen Mika	member
Autio Pekka	Gold 2015	Sukeva Minna	Silver 2017	Mattila Kari	member
Finnilä Seppo	Gold 2015	Viljanen Ismo	Silver 2017	Mäki Jussi	member
Forssell Janet	Gold 2015	Huhta Reijo	Silver 2018	Mäkinen Jarna	member
Levo Jukka	Gold 2015	Levokoski Seppo	Silver 2018	Mäkinen Mirva	member
Kainulainen Pertti	Gold 2016	Puonti Ari	Silver 2018	Mäkinen Petri	member
Levokoski Seppo	Gold 2016	Ruotsalainen Pekka	Silver 2018	Niemelä Pertti	member
Niemi Pekka	Gold 2016	Savolainen Risto	Silver 2018	Niemi Juho K	member
Ohtonen Juha	Gold 2016	Sukeva Minna	Silver 2018	Näätänen Vesa	member
Peltomaa Nina	Gold 2016	Heinonen Jaakko	Silver 2019	Ohtonen Juha	member
Terhelä Petri	Gold 2016	Levokoski Seppo	Silver 2019	Ojala Hanna	member
Ahonen Sari	Gold 2017	Puonti Ari	Silver 2019	Oksanen Vesa	member
Saarikko Mikko	Gold 2017	Savolainen Risto	Silver 2019	Paasonen Henri	member
Salonen Jukka	Gold 2017	Sukeva Minna	Silver 2019	Parviainen Petri	member
Savolainen Risto	Gold 2017	Levokoski Seppo	Silver 2020	Pietiläinen Helena	member
Heinonen Jaakko	Gold 2018	Ahlgren Harri	Bronze	Pitkänen Pertti	member
Hipeli Mika	Gold 2018	Ahonen Juha	Bronze	Ronkainen Yrjö	member
Viljanen Ismo	Gold 2018	Autio Pekka	Bronze	Ruotsalainen Mika	member
Huhta Reijo	Gold 2019	Brandt Harri	Bronze	Räisänen Timo	member
Kemppainen Teuvo	Gold 2019	Haarala Jari	Bronze	Saarikko Mikko	member
Savolainen Eero	Gold 2019	Heinonen Jaakko	Bronze	Salminen Timo	member
Mäkinen Jarna	Gold 2020	Hjulgren Harri	Bronze	Salonen Jukka	member
Mäkinen Petri	Gold 2020	Huttunen Esa	Bronze	Saukkio Raimo	member
Hjulgren Harri	Silver 2007	Illman Håkan	Bronze	Savolainen Risto	member
Saukkio Raimo	Silver 2007	Korpela Jouni	Bronze	Sissonen Kati	member
Saukkio Raimo	Silver 2008	Leppänen Timo	Bronze	Suopajärvi Henry	member
Oksanen Jouni	Silver 2009	Levokoski Seppo	Bronze	Verho Harri J	member
Ohtonen Juha	Silver 2010	Mäkinen Jarna	Bronze	Viitanen Pasi	member
		Mäkinen Petri	Bronze		
		Ohtonen Juha	Bronze		

Eniten kilometrejä

Nimi	Km	Mi
Petri Terhelä	442 116	274,777
Ilpo Tihveräinen	302 273	187,864
Seppo Levokoski	268 500	166,874
Håkan Illman	243 555	151,370
Kari Kuusela	241 702	150,219
Matti Lager	241 643	150,182
Harri Hjulgren	227 693	141,512
Seppo Finnilä	223 157	138,693
Wesa Huuska	207 580	129,012
Sari Ahonen	196 039	121,839
Mauri Forssell	192 542	119,666
Minna Sukeva	183 998	114,356
Ari Puonti	178 089	110,683
Jorma Viemerö	177 373	110,238
Raimo Saukkio	172 120	106,973
Pertti Pitkänen	172 062	106,937
Janet Forssell	159 271	98,988
Mika Takarautio	158 415	98,456
Tapani Ojala	155 586	96,697
Juha Vainionpää	149 009	92,610

Eniten suorituksia

lkkm	Nimi	Jäsen vuodesta
226	Petri Terhelä	2 009
121	Seppo Levokoski	2 002
109	Matti Lager	2 000
105	Ilpo Tihveräinen	2 008
104	Seppo Finnilä	2 005
101	Harri Hjulgren	2 000
100	Kari Kuusela	2 010
95	Sari Ahonen	2 010
89	Wesa Huuska	2 009
86	Tapani Ojala	2 005
85	Raimo Saukkio	2 004
81	Mauri Forssell	2 010
78	Minna Sukeva	2 005
77	Pertti Pitkänen	2 000
75	Ari Puonti	2 005
71	Håkan Illman	2 007
67	Jaana Vaha	2 011
65	Janet Forssell	2 011
64	Juha Vainionpää	2 001
63	Jari Hannula	2 006



Olavi ja IBA Finland tarra jossain jenkkilässä toukokuussa 2018.



Minna Sukeva.

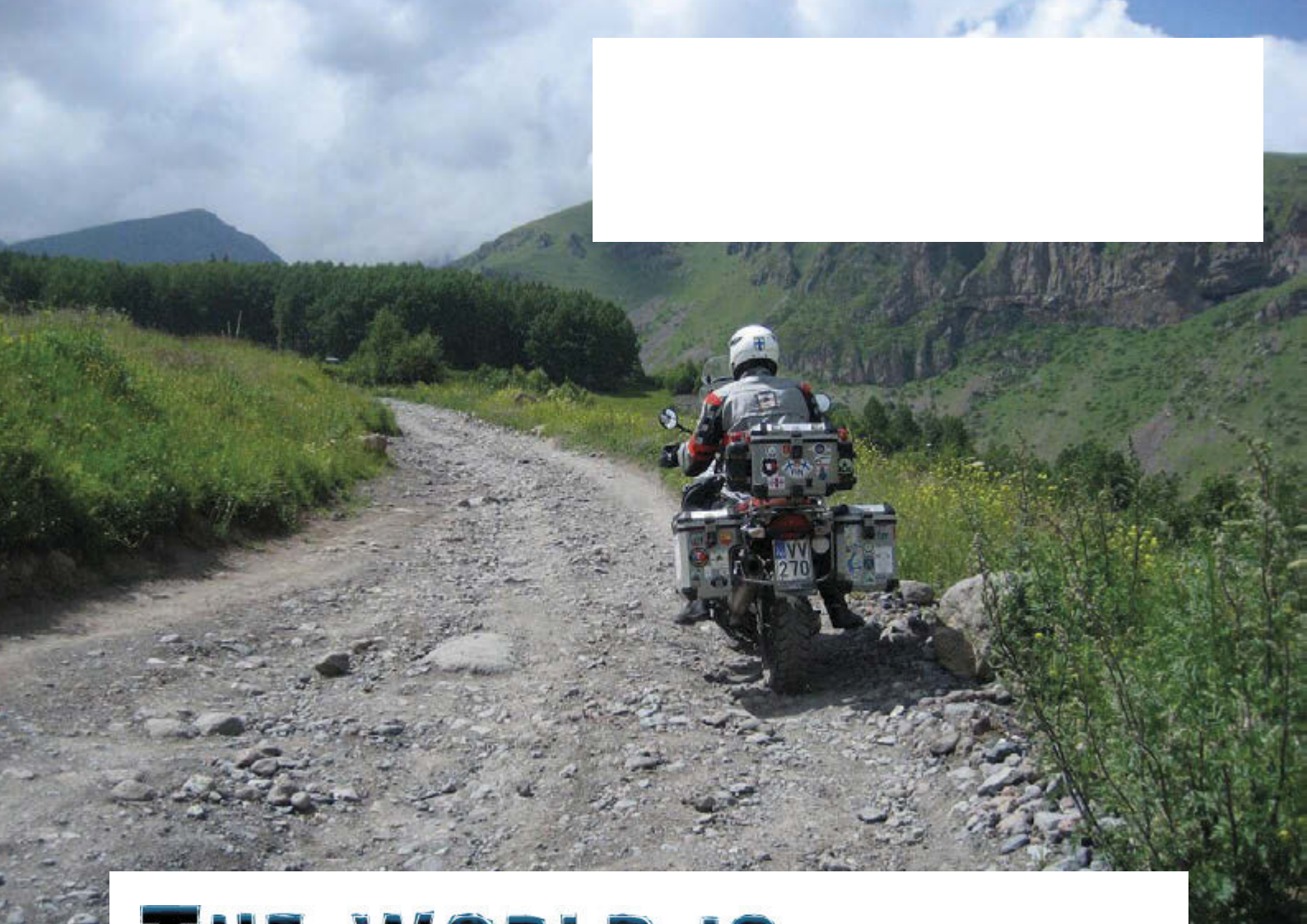


MIAMIN REISSU - 14. MAALISKUUTA 2020

Orlandosta palattu Miamiin. Koluttiin tietä 27. Mukavaa maaseudun tutkistelua. Appelsiinipuita, perunaa ja jopa pihvikarjaa pelloilla. Matkan aikana Finnair lähetti lippuja eri reittivaihtoehtoilla ja perui samaa vauhtia niitä. Viimeinen ilta Miamin South Beachilla ja Baysidella.

Seppo Levokoski

Suoritus	Vuosi																							Kaikki yht.
	1997	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
SS1000	1	5	55	132	305	215	180	183	322	352	302	378	414	447	420	369	262	389	288	258	232	231	319	6059
SS1600K							10	37	86	116	111	101	113	98	117	133	104	94	49	83	52	52	72	1428
BB1500		6	5	18	63	38	28	20	27	24	25	39	23	30	12	23	21	13	15	10	10	4	6	460
SS2000K							4	9	15	17	21	31	37	38	35	33	40	31	35	15	14	14	19	408
BB2500K								5	6	12	48	17	19	34	24	18	11	16	16	7	4	1	5	243
BB1500G		1		6	4	2		3	3	5	9	7	17	20	17	10	18	23	24	15	22	20	2	228
SS2000 FINLAND					2	19	8	6	12	22	8	15	19	16	22	15	10	6	9	25	3	1	5	223
SS2000			3	5	7	7	6	14	4	5	8	18	11	14	19	15	10	16	7	12	7	8	12	208
BB1500 FINLAND					3	8	4	5	16	13	16	13	16	19	9	19	11	7	7	18	1		2	187
SS1000 FINLAND														56	25	16	17	13	9	26	2	1	3	168
SS1000 AR14																	139							139
SS1000 AR15																		109						109
SS1000 AR16																			102					102
BB2500K G								1	3	5	6	10	12	6	8	10	14	7	2	6	8	4		102
SS1000 AR13																95								95
Gibraltar-Nordkapp 72							1	1	5	6	2	6	12	5	3	3	2	13	14	8	1	1		83
SS1000 AR18																					81			81
SS1000 AR19																						81		81
SS3000						3	1		3		2	4	2	9	9	4	8	7	3	9	11	2	3	80
SS1000 AR17																				75				75
SS1000 AR20																								74
BB3000K																33	12	18	3	1	1	2	2	72
SS3000 BALTIC					2		3	2		4	2	5	2	7	13	2	7	1	11	5	2	2		70
SS5000K																		15	13	26	6	5	1	66
Winter But t									1					2	6	5	8	10	8	4	1	2	8	55
BB3000G			2								2	6	5	4	12	8	5	3	2	2	2	4		57
SS1000 AR12															48									48
SS5000								3				2	1	1	8	6	3		2	3		4		33
Ice But t				1									4	1	1				2	5	5	3	5	27
SS1000 Historic 20 Fin																			2					24
Polar But t														3					1	2	6	4	4	20
10/10 ths												1	1	1	3	3		2		2		2		15
Arct t But t															3				1	2	2	4		12
SS3000 Balt t-Rus																					4	5		9
20/20 ths																	2	1						3
Kaikki yhteensä	1	12	65	162	386	292	245	289	503	581	562	653	708	811	814	822	703	793	623	619	477	457	566	11144



**THE WORLD IS
OUR PLAYGROUND**

IBA Finland



WWW.IBAFINLAND.FI