

Hyvää alkanutta vuotta kaikille Moto-lehden lukijoille. Niinhän sitä sanotaan, että suomalainen moottori-pyörävuosi alkaa perinteisesti MP-näyttelystä, joka juuri nyt on jälleen käsillä. Omani alkoi jo hieman aiemmin ja peräti eksoottisesti. Kuten moottoriurheilua aktiivisesti seuraavat ovat jo kuulleetkin, meikäläinen kävi tutustumassa Granada-Dakar-kisaan, mutta valitettavasti leikki jäi vielä tällä kertaa kesken. Itseasiassa vuoteni siis vaihtui Afrikan puolella, jonne parahiksi vielä ennätimme viidellä jaollisin vuoroin.

Vaikka omassa leipälajissani, endurossakin käy Etelä-Euroopan varikoilla kuhina ja säpinä, niin se ei ole kertakaikkiaan mitään verrattuna tähän Granada-Dakar-touhuun. Väkeä on pilvin pimein ja konetarkastus muistuttaa pikemmin karnevaalia kuin suureen moottoriurheilutapahtumaan valmistautumista.

Kisan ensimmäinen varsinainen ajosuoritus oli kiihdytyskoe. Itse kilpailun lopputulosta ajatellen se on täysin merkityksetön ja enemmänkin se palvelee tapahtuman PR:ää. Kyseinen koe suoritettiin urheilustadionin parkkipaikalla. Sen tuloslista toimi käänteisessä järjestyksessä Prologin lähtöluettelona. Olin kiihdytyskokeen kolmanneksi nopein ja prologille starttasin siis kolmanneksi viimeisenä.

Prologi oli 4 kilometrin mittainen savipelloille tehty erikoiskoe, jossa oli muutama keinotekoinen hyppyri ja mielettömästi kuraa. Seudulla ei ollut satanut pariin vuoteen ja nyt, juuri ennen kisaan hanaat sitten aukesivat ja niinpä vettä oli pätäkällä pahimmillaan satulan korkeudelle. Aavikko-olosuhteita ajatellen pyörässäni oli paperinen ilmansuodatin ja sehän päästi heti kuravedet kaasariin. Siitä johtuen kaasua alkoi hirttää ja hankaloitti ajamista. Omaksi yllätyksekseni ajoin kuitenkin pohjat ja sehän tietysti miellytti myös teamin johtoa, sillä saahan tämä pätkä aina perinteisesti paljon julki-suutta kaikissa tiedotusvälineissä.

Rankkasateen vuoksi jouduttiin maastosiirtymä prologilta satamaan peruuttamaan ja väli köröteltiin moottoritietä pitkin. Kuten arvata saattaa, helteisiin olosuhteisiin matkaava aavikkokisailija ei pidä ajopuvun vedenpitävyyttä ensiarvoisen tärkeänä ja niinpä kaikki moottoripyöräkukset olivatkin Malagan satamassa kuin uitetuja rottia. Hyvin moni meistä, myös minä, saimme sen seurauksena räkätaudin ja keuhkoputken tulehduksen. Me kuskit pääsimme onneksi satamassa heti laivaan ja mekatsut jäivät huoltamaan pyöriä. Pyörien sitominen laivassa synnytti kyllä pieniä epäilyjä niiden selvytyemisestä vahingoittumattomina vastarannalle, sillä pyörät köytettiin toisiinsa kiinni, ei laivaan.

Rantauduttuamme Afrikan puolelle, meitä odotti viihtyisä leiri (bivouac), jossa odotimme laivan purkua. Vatasen Ari antoi minulle ensikertalaiselle kullannarvoisia neuvoja ja hän korosti joka käänteessä rauhallisuutta ja malttia etenemisessä. Ari on niin suuri ja jalo ihminen, etten löydä oikeita sanoja häntä kuvaamaan. Arin olemus ja hänen neuvonsa kasvattivat



Aavikon ja sankarit, veljekset Ari ja Kari Grandi.

Kari ja mekaanikko "Toby" Toivon-oja hiekan keskellä.

jopa minun omaa itseluottamustani tämä haastavan ja minulle entuudestaan tuntemattoman koettelemuksen kynnyksellä.

Seuraavana aamuna läksin ensimmäisenä matkaan, koska voitin prologin. Myöhemmin sain kyllä huomata, että se ei välttämättä ollut hyvä asia. Afrikassakin oli satanut, joten minun oli ekana ajavana joskus vaikea päätellä, missä on liukasta ja missä ei, koska maastossa ei näkynyt ajamisen jälkiä. Ensin oli edessä noin 100 kilometrin siirtymä ja sen jälkeen ajettiin parin sadan kilometrin mittainen erikoiskoe Atlasvuoristossa. Maisemat yllättivät erikoisuudessaan ja kauneudessaan. Ajoin tarkoituksellisesti maisemia katsellen ja opettelin pelin heikää, kuten Ari minulle alleiviivatuun korostetusti neuvoi. Jo noin 10 kilometrin ajon jälkeen GPS-navigointilaitte täräsi pyörästäni irti ja niinpä pysähdyin virittelemään sitä kumilangoon kiinni.

Espanjan Roma pyyhälsi ohitseni ja aloin seurata häntä. Herran meno oli

kuitenkin niin armotonta lepatusta, ettei siitä voinut hyvää seurata. Niinpä jättäydin suosiolla kyydistä ja päätin opetella GPS:n käyttöä, koska jonkun päivän päästä sen varassa piti kyetä itsenäisesti suunnistamaan. (Pari päivää myöhemmin Roma sai muuten jo ambulanssikyytiä ja joutui jättämään kisan sikseen. Onneksi hänelle ei sattunut kuitenkaan mitään vakavampaa). Ek:n jälkeen saavuimme jälleen bivouaciin -telttaleiriin - jossa oli matot maassa ja kaikki viimeisen päälle tällyt. Heti alkajaisiksi saimme kylmän aterian ja sen lisäksi oli pääateriana kolmen lämpimän ruokalajin päivällinen. Jo ensimmäisen päivän jälkeen huomasin, että olin ensikertalaisena tietämätön ja raahasin mukana kaikenlaista turhaa roinaa, mutta seuraavalla kerralla sitten tietää jo paremmin.

Nämä bivouacit, joissa meillä kaikilla oli telttamajoitus, sijaitsivat yleensä hyvin lähellä jotakin lentokenttää, sillä kilpailuorganisaation huoltoryhmä liikkuu lentäen ja siksi on

käytännöllistä sijoittaa nämä leirit lähelle tärkeitä liikenneyhteyksiä.

Seuraavana päivänä oli heti alkajaisiksi n. 300 kilometrin EK-pätkä ja sen päälle vielä satakunta kilometriä siirtymää, eli kaiken kaikkiaan matkattiin noin 400 km. Pyörä kävi aavistuksen paksulla, eikä oikein kulkenut, mutta muuten päivä meni kohtuullisen hyvin, kun en kertaakaan eksynyt. Pyörässä alkoi ilmetä siellä täällä myös pieniä lastentauteja, mutta ei onneksi mitään vakavampaa.

Tiekirjojen täydentäminen oli iltaisin yllättävän suuritoinen urakka. Se piti kuskien itse tehdä, jotta asiat jäisivät paremmin mieleen. Tiekirja itsehän on paperirullalla, jota sähkömoottorin voimalla kelataan sitä mukaan kuin matka etenee. Täytyy kuitenkin muistaa, että reitti "elää" kaiken aikaa ja siksi joka ilta tuli seuraavaa päivää varten 4-6 kpl A-nelosluokkaa täydennystietoja, jotka siis merkäsimme tiekirjaan huomiotussilla ja muilla tehosteilla, että niitä olisi vauhdissa mahdollisimman helppo lukea.

"TELTTAR"



PAGE 14	STAGE : SMARA - ZOUERAT	STAGE KM : 619.45 km	SECTION KM : 602.45 km	MAXIMUM TIME : 15000
TOTAL KM 104.72	DIRECTION	COMMENT		
PARTIAL KM 1.50		5 TRACK ON 1/2 V TRACK CAP 200 - 220		
105.38		DEF FOR 600 m		
106.03		! OUED AND DEF		
106.97		TOP OF 1/2 V TRACK UP HILL ROCKY CAP 240 - 250		
109.42		! TDSPP		
2.45		! TDSPP CAP 190 - 200		

Tämän näköistä tiekirjaa kuskin on pystyttävä lukemaan täydessä lennossa huomion silti herpaantumatta tiestä ja siksi onkin tärkeää tehdä omia täydennyksiä ja tehosteita merkintöihin. Vasemmassa reunassa näkyvä iso lukema kertoo paikan etäisyyden kilometreinä etapin lähtöpaikalta mitattuna. Huomiotusin eri väreillä on omat merkityksensä ja kynällä merkityt lukemat 210, 245 ja 195 ovat keskiarvoja oikeassa reunassa näkyvistä CAP-toleransseista, joita ei sen kokoisina ehtisi ajon aikana tihruamaan. Ne ovat GPS-suunnistuslaitteen lukemat ja kyseisessä haarukassa pysyen säilyttää kilpailija oikean matkasuunnan.

RETKEILLÄ

Seuraavana päivänä oli sitten edessä ensimmäinen pitkä etappi, yhteensä noin 750 km, josta Ek:n osuus oli 520 km. Pääsin maistamaan jo vähän myös dyydejä, eli sain esimakua siitä, mitä tuleman pitää. Tiekirja tälle päivälle oli myös niin paksu, että se piti jakaa kahteen osaan ja vaihtaa sitten tankkauksen yhteydessä.

Kokeneet kuskit huittelivat vauhdilla ohji ja 100 kilometrin ajon jälkeen ne ohittelivat uudestaan. Siinä sain huomata kuinka perhanan oikeassa se Ari oli korostaessaan rauhallisuutta ja malttia. Nämä kovatkin karjut vetivät harhaan, kun eivät malttaneet suunnistaa ja ohittelivat sitten uudestaan löydettyään takaisin reitille. Ilmeisesti tässäkin asiassa on pohjolan kylmähermoisuus valttia ja selittänee osaltaan sitä, miksi Arilla on vuodesta toiseen selvä niskalennkkiote vastustajiinsa. EK:n jälkeen, joka oli eka maratonosuus, missä mekaanikkoja ei ollut mukana, korjasin tiekirjan koneen, koska se oli tärinästä hajonnut. Itselläni oli hemmetin tyytyväinen olo;

ei mokia, ei eksymisiä ja rauhallisella ajolla olin silti seitsemäntenä. Tuntui, että kyllähän tämä tästä. Haluan vielä korostaa rauhallisen menon merkitystä, sillä tuossa vaiheessa moottoripyöriäluokan lopullinen voittaja johti minua vain 10 minuutilla. Siihen pätee se vanha viisaus, joka sanoo: "Kuka alussa hosuu, se lopussa väsy..."

Seuraavana aamuna startatessa alkoi ilmetä ongelmia. Pyörä ei meinannut millään käynnistyä ja se myös savutti ja täristi voimakkaasti kierroksilla. Tärinän seurauksena myös tiekirja kiersi "etuajassa". Kun oli ajettu vasta viisi kilometriä, niin tiekirjan filmin mukaan matkaa oli taitettu jo 30 km. Korjaus ei auttanut kauaa, joten minun oli alettava seurailta muiden pölyjä. Pyörän tärinä alkoi vähetä, mutta samalla alkoivat myös öljyt etsiä tiensä ulos koneesta.

Pääsin nilkuttaen ajamaan erään puun varjoon ja aloin tutkia peliä. Koneen lohko oli haljennut ja lykkäsi öljyt mankun koppaan. Mankusta on puolestaan huohotusletkut ilmanput-

sarin koteloon, joita pitkin öljy oli tullut putsarille. Siinä olikin meiköpojalle hetkeksi aikaa aprikoimista, että kuinka helkkarissa moottoriöljyt voivat tulla kaasarin kautta ulos, kunnes äkkäsin tämän todellisen syyn.

Tuolloin elettiin aamupäivää noin kymmenen tietämissä ja laskeskelin, että ehdin vielä vaihtaa moottorin ja ennätän tauolle aikataulun puitteissa, jos huoltoauto tulee klo 14 mennessä. Kyseessä oli kuitenkin ns. maraton-etappi, jota huoltoautot eivät ajanee. Katselin siinä aikani kuluksi ohii kiittäviä autoja ja täytyy tunnustaa, että kyllä Vatanen on eri planeetalta. Muut ajoivat kuin räätärikokontumisessa ja Ari kuin Jyskälässä. Ari moikkasi-kin tööttillä, kun ohitti puun juurella kököttäneen meikäläisen. Laukaisin radiohälyttimen klo 14.30 ja vartti sen jälkeen tuli helikopteri varmistamaan, ettei mitään onnettomuutta ollut pääsyt tapahtumaan. Vartti sen jälkeen tuli sitten kilpailun johtaja Hubert Auriol toisella kopterilla ja hän poimi minut kyytiinsä. Härveli oli kovasti

yllästä ja sen bensamittarin viisari oli vakaasti viimeisellä viivalla, eli menovesi oli kortilla. Niinpä lensimmekin ainoastaan 10 metrin korkeudessa, ettei tiputtaisi ainakaan korkealta, jos sattuisi lepattimen laulu katkeamaan.

Viimeisen etapin Smaraan, mikä oli kyseisen päivän päätepiste, matkasimme Jeepillä. Kieltämättä meno pakasi välillä hirvittämään, sillä kuski ei tosiaankaan ollut Vatanen, mutta vauhdin hän yritti kuitenkin pitää samoilla lukemilla ja välillä me harhailimme ekyksissäkin. Vetäisimme myös eräiseen mutalottiin täydestä vauhdista ja silloin oli tulla äkkipysäys, kun jeepi putosi täydestä vauhdista akseleitaan myöten mutalilliin.

Ylhäältä vuorelta näimme vilkkuvaloja ja sinne yritimme suunnistaa. Siellä meitä odottivat notkuvat pöydät ja yöllä puoli kaksi olimme sitten Smarassa. Teami odotteli siellä ja he olivat silminnähden huojentuneita, kun pääsimme perille. Ari oli kyllä jo kertonut heille terveiset, että hän oli nähnyt minut ehjänä puun varjossa, mutta olihan se kieltämättä oma lukunsa sieltä puunjuurelta Smaraan päähän.

Seuraavana päivänä menimme yhden italialaisen kanssa taxilla Agadiriin. Matkaa kertyi tuollaiset viisi ja puolisataa kilsaa. Sekin oli kieltämättä aika vaiherikas etappi, sillä olen edelleenkin vahvasti sitä mieltä, että kuski olisi varmasti ommemalla alallaan kamelin selässä kuin taksin ratsiasa.

Seuraavana aamuna alettiin sitten järjestellä lentoa kotiin. En todellakaan ymmärrä syytä miksi, mutta yllättävän paljon siellä oli suomalaisiakin, jotka juuri lopettelivat pidennettyä joululomiansa ja sen vuoksi vapaita lentopaikkajakoja ei aivan noin vain löytynytäkään. Suureksi avuksi minulle olikin näissä lentojärjestelyissä paikalliset suomalaiset matkaoppaat. Casablancan ja Brysselin kautta selvisin sitten lauantapäivän nimissä takaisin kotiin.

Itse kilpailua ja siinä mukana olevia, niin kuskeja, mekatsuja, järjestäjiä kuin kaikkia muitakin ajatellen tapahtuman henki on erittäin hyvä. Kaikki puhaltavat yhteen hiileen ja auttavat toisiaan. Sain aina asiallisia ja auttavaisia neuvoja, jopa kilpailueissa teameissa ajaneilta, mikä ei välttämättä ole itsestään selvyyttä ns. perinteisissä lajeissa.

Jotkut pitävät tätä kilpailua maailman vaarallisimpana tapahtumana. Itse en allekirjoita tätä väittämää, en tietenkään kiistä tapahtuneita onnettomuuksia, mutta mielestäni asialle on hyvin aukoton selitys; kilpailuun lähtee joka vuosi mukaan suuri joukko seikkailijoita. Heillä ei ole valmiuksia selviytyä kilpailun asettamista haasteista, ei fyysikaltaan, eikä ajotaidoiltaan. He seilaavat tuurillaan ja aina mahtuu joukkoon muutamia, joilla ei ole onni myötä. Ei siinä sen kummempaa tarvitse olla kyse, mutta valitettavasti se riittää tilastomerkinän aikaansaamiseksi.

Nähdään MP-näyttelyssä, niin turistaan sitten lisää.

Terveisin