

MOOTTORIKELKALLA HALKI SUOMEN – 2500 KM VIIKOSSA

Kirjoittanut: Harri Matikainen

Vesisade on vaihtunut sankkaan lumipyryyn lähtöpäivän aattona, olen matkalla autolla Joensuusta Haminaan. Peräkärjessä keinahtelee Polariksen Sport Touring 550 E moottorikelkka, ratsuni seuraavan viikon ajan. Useilla mainostarroilla kirjavoitettu kate, kuten koko kelkka on pressun alla suojassa etelän suolaryöpyiltä.

On perjantai, maaliskuun 3 päivän ilta kun saavun hotelli Seurahuoneen pihaan Haminaan, Suomenlahden rannalle.

Miksi matkani suuntautuu etelään, pois päin pohjoisen lumilta, varsinkin kun moottorikelkka on matkassa. Siksipä siksi että viikon päästä minun piti oleman toisen meren rannalla, pohjoisessa ja tuo väli piti ajaman moottorikelkalla yksin. Olen siis juuri se kaveri joka aikoo ajaa moottorikelkalla Haminasta Jäämerelle.

Pääsinkö sitten päämäärääni vai hyytyikö mies/kelkka matkan varrelle. Lyhyesti sanottuna pääsin, mutta uskon että lukijoitamme kiinnostaa hiukan enemmän mitä kaikkea matkan varrella sattui, sillä siellä todellakin sattui. Yritetään kahlata juttua läpi leppoisisessa hengessä, ei mitään pilkun tarkkaa matkaraporttia työstäen. Onhan kelkkailukin rentouttavaa joten olkoon teksti sujuvaa ja kenties iltalukemisena nukuttavaakin.

Lähtö Haminasta ja ensimmäiset patikot

Lähtöä edeltävällä viikolla näytti siltä etten pystyisi matkaani aloittamaan Haminasta, lumet olivat kadonneet reitiltä ja jäinen reitti olisi ollut kelkalle teknisesti vaikea. Kaiken maailman lumiloitsuja iltaisin höpöttäen vaivuun uneen, heräillen välillä milloin kaulaani myöten lumeen uponneena tai pelkässä hiekassa rypien. Pahuksenmoisia painajaisia, hyi hitto.

Viimeinen 800 kilometrin harjoituslenkki Pohjois-Karjalan lumisilla reiteillä kävi taas pari kuukautta ennen reissua murtuneen ranteen päälle sangen kipiästi. Noinko tuostakin vielä harmistuksen lypäsi. Urheasti kuitenkin taistoon, eihän meitä vielä paha susihukka ole pannut poskeensa.

No vihdoin lastasimme kelkan Autotalo Laakkoselta saamani VW:n perään kärryn päälle ja Hiltsin kanssa lähdimme tuuppimaan lastia kohti ympyräkaupunkia. Hiltsin tehtävä oli tuoda auto kärjyineen takaisin Joensuuhun, siksi kamraatti oli matkassa.

Katselimme matkanvarren ohenevia lumipeitteitä huolestuneina ja matkan varrella annoin pari radiohaastattelua Kotkan ja Haminan radioaalloille. Toimittajilta sain ilokseni kuulla että lunta oli alkanut sadella etelässä ja silmät kirkastuivat kummasti. Kun pääsimme hotelli Seurahuoneen takapihalle, alkoi lumisade olla niin kiivasta ettei sekaan meinannut mahtua.

Illalla tapasin Haminan Seudun moottorikelkkailijoiden Antti ja Heikki Rautamaan, veljekset jotka olivat lupautuneet opastamaan minut Haminasta Somerharjuun. Oppaat siksi että reitistä ei ollut vielä valmista karttaa ja olisi ollut noloa jos viikon verran olisin pyörinyt ison ja pikkuympyrän ympärillä ihmetellen "kuink mää ollenka ole tänne joutun".

Aamulla totuus olikin edessä. Uutta suvilunta 30 cm ja reitit ummessa. Hyvä oli että oppaat olivat matkassa ja pääsimme sopivan juohevasti Somerharjuun n. parissa tunnissa. No vähän yli, mutta mukavampi on pyöristellä käytettyä aikaa aina alaspäin. Käytetyt nopeudet pyöristellään taas aina ylöspäin niin silloinhan homma tasaantuu.

Somerharjusta tankkauksen jälkeen lähdimme puksuttelemaan kohti Lappeenrantaa ja letkaa veti Esa Puranen Luumäen moottorikelkkakerhosta. Perämiehenä oli Esan Antti –poika. Aamun reitit vaihtuivat Haminan mukavista umpisista kuutostien patikoihin. Se on kumma kun sähkölinjalla olevat reitit, olkoonpa ne melkein missä tahansa, ovat yhtä patikkoja. Ainoa kunnan sähkölinjaa pitkin kulkeva reitti on Sodankylän ja Vuotson välillä, siitä tuonnempana.

Lappeenrannassa pyrhäytimmä komiasti Nesteen pihaan tankille ja siitä vähän takakäteen kohti Soskuan sulkua. Siellä odotti lehtimiehiä (oikeastaan toimittaja oli viehättävä nainen) joille jouduin tekemään sen sadannen kerran selkoa miksi olen matkalla jostakin jonnekin.

Kuvat kuvattiin ja Vuoksen kelkkakerhon miehet lähtivät oppaaksi sillä edessä oli Imatran kokoisen kaupungin ohitus ja kuulkaa, vielä keskeltä kaupunkia, jalkakäytäviä ajellen. Olipa hulppeeta pysähtyä Imatran Valtionhotellin puistoon ottamaan valokuvia, ei sitä joka poika kaupungissa luvan perästä ajelekaan moottorikelkalla.

Siinä ajelimme Simpeleelle, lauantapäivänä kun kelkkailijoita on liikkeellä hieman arkipäiviä enemmän ja pimeän kähryssä sain Simpeleenjärvellä suunnan "tuonne selälle päin ja sitten jonkun salmen jälkeen käännyt Parikkalan valoja kohti". Mikäpä siinä, eikun kohti pimeyttä ja aikani surffailtua (en muuten harhaillut yhtään, vielä) saavuin Särkisalmella sijaitsevan hotelli Lohikontin pihaan.

Sain lämpimän huoneen ja 12 tuntia ja n. 300 km ajaneena olin valmista kampetta unille. Tietysti tarvittavat iltatoimet, pisut, pesut ja muut kommervenkit olivat ohjelmassa mutta aikaa säästääkseni jätän ne rutiinitoimenpiteinä tästä eteenpäin mainitsematta.

Toinen päivä ja käsi jo turtana

Aamulla heräsin jo klo 4.00 valtaviin käsikipuihin. Murtuneen käden pari sormea olivat aivan tunnottomat ja hermosärky kauhea. Niinpä sainkin kuunnella valveilla klo 6.00 soittavan herätyskellon sävelet. Huoneeseen tuotu aamupala oli jo illalla syöty joten maltodekstriiniannos (puhdas hiilihydraattivalmiste) mehun kanssa suolenmutkaan ja aamuauringon kanssa yhtä matkaa eteenpäin. Nyt minulla oli kartat käytössä ja merkitty reitti veti hyvin Uukuniemelle asti mutta sitten tulikin miettimistä. Pyhäjärven lounaisrantaa kulkevaa reittiä ei oltu merkitty, eikä varsikaan siitä maata myöten lähtevää reittiä Kesälahdelle. Voi voi Uukuniemen miehet.

Pelkkään suunnistustaitoon luottaen pääsin Pivangan Essolle, tosin en ihan siitä suunnasta kuin olin luullut mutta kuitenkin. Sitten oli edessä tuttua taivalta (ja hyvää sellaista) aina Lieksaan asti ja päästelin rajoitusten (ihan totta) mukaan Kitee, Onkamo, Kiihtelysvaara, Kovero, Ilomantsi ja Lieksan puolelle Loma Kitsin pihaan suunnistin taas yli 12 tunnin ryhveltämisen jälkeen. Vot kun oli sauna poikaa ja Helmi Kilpeläisen tarjoama hirvipaisti hyvää.

Matkan varrelle ei mahtunut paljon muuta kuin parit tankkaukset, Neste Tolosenmäki ja Ilomantsin Neste. Ruokapuolta ei kovin joutanut miettimään, parit sämpylät kaakaon kera ja lisää maltodekstriiniä.

Muuten reitit olivat miellyttävän ajettavan hyvät. Kitsissä tosin lunta oli tienpenkoilla niin paljon että kelkalla ei päässyt tieltä enää toiselle puolelle vaan Loma Kitsin pihaan piti pari kilometriä ajaa tienviertä, antakee anteeksi.

Mä kolmatta päivää taivallan, on vaikeaa

Aamupuurolla tunsin pienoista väsymystä, ehkä siksi että kipuileva käsi ei antanut taaskaan nukkua tarpeeksi hyvin. Toisena päivänä jo pitkällä suorilla jouduin lepuuttamaan vasenta kättä ja ohjastin yhdellä kädellä.

Ennen lähtöä näin jäniksen talon pihassa ja samalla muistin toisen ennetapahtuman. Lähtöä edeltävänä iltana oli joltakin pudonnut muhkea sikari pakkauksessaan kelkkani viereen. Oliko se enne että Jäämerellä puhalletaan mellevät savut sikarista ja oliko jäniksen näkeminen sitä hyvän onnen toivotusta. Nämä mielessäni hyvästelin Loma Kitsin isännän ja emännän kiitellen vieraanvaraisuudesta ja hurautin pienen tiematkan että pääsin nousemaan penkan yli reitille.

Nurmijärven kaupalla kävin tankkaamassa ja kauppias keitteli teetä matkamiehelle. Edelläni oli kuulema mennyt edellispäivänä kolmen kelkan retkue myös Jäämerta kohti, tosin aivan etelästä nämät kulkijat eivät olleet lähteneet. Heillä oli huoltoauto matkassa ja kavereiden tarkoitus oli mennä Leville kelkkakunkkuilemaan. Yöllinen lumituisku oli kuitenkin peittänyt edellä ajavien jäljet ja Kainuun puolelle päästyäni alkoi matkan ensimmäiset vaikeudet.

Ruotinjärven kohdilta erkanee reitti Kuhmoon ja toinen itärajaa ylöspäin ja on nimeltään Juntin reitti. Tietäähän sen kumman valitsin, juntti kun on. Sielläpä ei ollut kukaan liikkunut kelkkapelillä vähään aikaan ja ajelin n. 50 km verran umpista, väliin etsien harvaan piilotettuja ristinmerkkejä. Ajaminen oli kuin keinuttelua kumiveneellä kosken kuohuissa.

Ylöspäin mentäessä lumipeite kasvoi ja Lentiiran kyläkaupassa tankkasin kelkan ja pari banaania hiilarijuoman kera kuskille. Vuokkijärven selvitin jotenkuten mutta Kiantajärven eteläpää oli pahasti vesillä ja lunta ajella asti. Kun vielä ilta oli pitkällä pimeän puolella ei reittiä enää löytynyt kelkan alle. Taasen oli turvaututtava henkensä pitimiksi vähin bensoin tienvarsiajeluun Suomussalmen kirkolle. Sieltä löytyi reitinpää joka veti Ämmänsaaren Essolle ja siitä saman tien Kylpylähotelli Kiannon Kuohujen kuumaan saunaan.

Vieläkö tämä tästä vaikeutuu – kyllä vain ja paljon

Vaikka yritin rentouttaa hartialihaksistoa höyrysaunassa niin uusi aamu ja entiset yökujeet. Kuitenkin klo 7.00 olin kelkan päällä ja edessä ajomatka Kuusamoon. Kiantajärven paksu lumipinta oli koskemattoman näköinen ja yritin ensin ns. länsireittiä. Retken ensimmäinen kaivuoperaatio tuli käsille eräässä niemessä. Vasemmassa kädessä ei ollut lainkaan voimaa runtata kelkkaa pehmeässä hangessa ja yhdellä kädellä ohjastaminen vei kelkan hangen sisään. Lapio heilumaan ja tunnissa ylös. Toinen huppelus sattui viitisen kilometriä myöhemmin, päästessäni 5 –tien yli ja itse reitille. Siellä ei ollut hiirenhyppyä hankea rikkomassa ja erään aukean laidassa joku joskus oli käynyt ojan puolella. Siihen samaan uraan yksikätkisen ajokki vetäytyi ja hups, poika lapioimaan. Toinen tunti siihen ja sitten kyllästyin leikkiin. En suinkaan kotiin lähtenyt vaan soitin Villi Pohjolan Kainuun palvelupäällikkö Risto Jäntille; "tule hyvä mies appuun, en mie onneton tiältä mihinkään piäse". Risto saapuikin saattamaan minut Kiantajärven yli toista, itäistä reittiä myöten, ensin kuitenkin aamuvoimisteluna hän kaiveli Esson rannassa oman kelkkansa ylös pehmeästä hangesta.

Tarkoitukseni oli ajaa Martinselkosen kautta ja sainkin ajaa koko matkan taas umpista pitkin. En malttanut pysähtyä tauolle opastuskeskuksessa vaan olin tarkentanut tähtäintä Rukalle samana päivänä.

Viisi kilometriä pääsin umpihankea (reitin pohja alla) kunnes se tapahtui. Ei konerikko vaan oikein kunnan upotus, satulaa myöten parimetriseen lumiojaan.

Mikäs siinä muu auttoi kuin lapio käteen ja töihin. Tunti, toinen meni ja kelkka oli noussut vain vähän. Alkoi nälättää, ja vit... Mitä ihmettä oikein täällä korvessa teen. Olisi nämäkin markat saanut helpommalla tuhlattua vaikka lähiöpubin tiskillä.

Kun kelkka ei ottanut noustakseen, pistin hernekeiton tulelle. Niinpä juuri. Ennen matkaani sain uutuus Sandwich Fire retkinuotion mukaani ja siinä ärtsoppa lämpimäksi. Purkillinen lämmintä keittoa palauttivat huppenneet voimavarat ja neljä tuntia uppoamisesta olin takaisin kovan päällä. Nyt masinaan vauhtia ja Hossassa kuumat kaakaot hiilarin kera, tankkiin kallista bensaa sen verran että pääsisin Kuusamoon ja matkalle. Hossasta oli päivän aikana ajettu Kuusamoon, joten ei enää umpista mutta aika paha patikka. Illan pimetessä saavuin Hotkun pihaan, enkö koko matkan aikana pääse valoisan aikaan etapin loppuun. Kelkka parkkiin siitä kaverini Hannu Määtän luo saunaan ja unille.

Tämän päivän jos olisin tiennyt.....

Voiko ihminen ajaa päivässä kelkalla yli 16 tuntia, suurimman osan rypemällä umpihangessa ja saada mittariin liki 400 kilometriä. Kyllä voi jos on pakko.

Kuusamosta Rukalle ja siitä vielä Sallaan sai ajaa inhimillisissä olosuhteissa. Rukalla Rukapalvelu Oy:n tankista sain polttoainetta (varakanisteriin Nesteen Green bensaa, tämä muistakaa) ja hyvää vauhtia Sallaan. Matkalla auttelin yhden turistiporukan kelkan nostossa, jos vaikka itsekkin jossain apua tarvitsisin.

Sallasta sain neuvon tulevan? Vuotoksen tekoaltaan poikki kulkevan reitin kautta ajaa Pelkosenniemielle. Neuvo oli hyvä mutta reitti aivan ummessa. Kun vielä metsätienpohja katosi niin 11 km taistelu umpisessa oli ollut turha, takaisin oli kääntyminen. Uusi reittivalinta ja Ahvenjärvellä uudet ohjeet. Hangastenjärven reitti oli myös ummessa ja pitkien sekä vaiheikkaiden tilanteiden jälkeen olin Pelkosenniemiellä. Tosin silloin ilta oli pitkällä, kello kävi yhdeksään. Kun olin päättänyt ajaa Sodankylään niin saakuti vie silloin ajan kanssa. Luostolle en malttanut jäädä lusthin pittoon vaan mennä väkistelin jo varsin jäykkänä pimeässä eteenpäin. Kello oli pitkälti yli puolenyön kun pääsin Vuotson Lentopalvelu Oy:n toimitusjohtaja Jouni Asteljoen kotiovelle. Olin umpipuhkipoikki mutta samalla tiesin että enää konerikko voi estää pääsyni perille. Äijä kyllä kestää, kun kesti tämänkin päivän, kannan vaikka pailakan selässä lopun matkaa.

Fyysinen väsymys ei enää tunnu – keho on turtunut

Yöunet jäivät pariin tuntiin, hermokipu piti valveilla suurimman osan tehollisesta nukkuma-ajasta. Kuitenkin aamulla oli jatkettava matkaa, edessä tiukka puristus Karigasniemielle. Jos sitä lenkkiä ei olisi tarvinnut tehdä, niin olisin saavuttanut Jäämeren kuudessa päivässä, torstai-iltana. Karigasniemielle halusin siksi että ystäväni Arvi Pieski Tenon Eränkävijät & Lohensoutajat yhtiöstä ajaisi kanssani kauniin Paistunturin yli Utsjoelle ja siitä Nuorgamin kautta Jäämeren rantaan. Arvi oli hankkinut erikoisluvut tunturialueen ylitystä varten.

Sodankylästä alkoi hieman yksitoikkoinen taivallus jänkien poikki Vuotsoon ja Saariselälle. Ajo oli nopeaa ja reitti hyvä. Isot sähkölinjat olivat tasaisia ja leveitä baanoja, kovempaakin olisi voinut ajaa, mutta kun nuo nopeusrajoitukset! Etenemistä vaikeutti ainoastaan koko ajan voimistuva tuuli joka tuiskutti hangen pinnasta pakkaslunta jopa näköä haitaten. Saariselällä tuuli tuiversikin niin kovasti että näkyvyys oli muutamia metrejä. Eräs saksalaispoika oli saanut tienpenkalle pätkäjammun kiinni ja nostalsin pojalle vekottimen takaisin reitille. "Ei pitäisi yksin lähteä erämaahan", ei ymmärtänyt, sönkötti tankke söön ja jatkoi matkaa.

Saariselän reitit olivat hyvin merkattu ja nopeasti tankkauksen jälkeen pudottelin alas laaksoon ja kohti Ivaloa. Saariselän Nesteen kuppilassa tosin luulin ajaneeni hiukan pitkäksi, kun kaikki puhe oli tutusti Venäjän murteelle vivahtavaa. Kassatyttö puhui Suomea ja maan sijainti vahvistui aivan sikahintaisesta sämpylästä, Suomessa ollaan. Ivalosta ajoin osan matkaa Inarinjärven jäätä jossa sivutuuli tempoi päätä aika voimalla sivuun. Niskoja sai jännittää ihan tosissaan ettei pää retkuillut miten sattuu. Samalla tavalla pääni on keikkunut joskus huimassa iässä kun muutaman keppanan jälkeen oltiin olevinaan niin poikaa jotta.

Inarista kelkan ja miehen tankkauksen jälkeen kääntyi kelkan keula kohti Karigasniemeä jonne pääsin taas, tietenkin pimeässä. Riutulan jälkeen oli reitin merkinnöissä jotain epäselvyyttä mutta jostain ne puuttuvat ristit aina löytyivät. Puhkomaton lumi peitti vanhan jäljen ja laskeva hämärä heikensi kontrastia todella paljon. Vaikeinta olikin ajaa juuri hämärän rajamailla, tulkitkoon tämän jokainen miten haluaa.

Päästyäni Karigasniemelle en tuntenut väsymystä. Elimistö oli tottunut hurjaan rääkkiin. Ei kunnan unta eikä kunnan ruokaa. Jatkovaa lihasjännitystä ja liikuntaa. Myöskään pään sisällä ei liikkunut juuri mitään. Lähettämäni raportit paikallisradioon lienevät kuulostaneet omalaatuisilta höpötyksiltä ja sitähän ne olivatkin.

Kurun pohjalle ja pois – polttoaine loppuu tunturiin

Perjantaiamu oli kirkas ja 10 asteen pakkasen kipristeli paljasta ihoa. Hieman paremmat yöunet ja silloin vasta väsymys tuntuikin. Lähdimme Arvin kanssa Tenon jäätä pitkin alavirtaan kunnes erään pienen sivujoen uomaa noudatellen ylös tunturiin. Kuruissa on lunta yli miehen mitan mutta paljaassa tunturissa nyrkinkokoiset kivet olivat näkyvissä. Viuhuva tuuli laittoi irtolumen liikkeelle, edessä oli parin metrin korkuinen lumipatja vaikka taivas heloitti sinisenä.

Pöllyävä lumi haittasi suunnistusta ja niinhän me harhaudimme jossain vaiheessa liiaksi etelään. Laskeuduimme väärän joen pohjalle ja sieltä olikin vaikea päästä pois. Ensimmäinen yritys loppui Arvin kelkan sukelluttua satulaa myöten hankeen. Hakemalla löysimme uuden nousupaikan ja hanat kaakossa heilautimme kelkat ylös jänkhälle.

Utsjoelle vievä jokuoma löytyi ja saimme vahvistavan suunnan Ailigaksen radiomastosta.

Pääsimme ilman muita vaikeuksia kylälle ja siitä kohti Nuorgamia. Utsjoella lorutin tankkiin Rukalta saamani varapönikän (virhe virhe!) sillä uskoin neljännestä vaille täynnä olevan tankin riittävän 50 kilometrin ajoon. Aikaisemmin sillä oli päässyt liki 200 km. Toinen virhe meille tuli (siinä oli merkki väärin laitettu) kun hurautimme hyvää vauhtia Nuorgamin risteyksestä ohi kohti Sevettijärveä. Vasta Petsikossa tajusimme ajaneemme ohi. Minulla tankki kuivui ennätysvauhtia ja tiesin että polttoaine tulee loppumaan matkalle. Niinhän siinä kävi että tankki kuivui ennen Nuorgamia ja toisesta kelkasta piti liruttaa bensaa Pollen tankkiin. Käyttämäni Nesteen Green polttoaine mennä hujelsi koneen läpi kuin vesi, viimeisimmät lirut paloivat vasta pakoputkessa

koneen sammuttamisen jälkeen. (tietojeni mukaan Neste on muuttanut kyseisen polttoaineen koostumusta ja sen pitäisi nyt toimia kunnolla)

Aikaa tuhraantui ja kello oli puoli viisi illalla kun olimme Nuorgamissa. Edessä oli vielä reilu 50 km Jäämeren rantaan, joten pikaisen tankkauksen jälkeen vauhdilla Tenon jätää merta kohti. Noin puolen kuuden tienoilla pääsimme kohteeseen mutta uintireissu jäi kun oli ajettava tuulisen tunturialueen yli takaisin Utsjoelle, meillä oli majoitus varattuna Utsjoen matkailuhotellissa.

En muistanut kaivella sikariakaan vuonolla vaan päästyäni tukevasti matkailuhotellin baaritiskille sain eteeni pulleamahaisen lasin jotain ruskeaa tammitynnyrissä hapatettua pontikkaa sekä tulta sikarin päähän. Siinä melleviä sauhuja tuprauteltaessa tiesin tehneeni sen mitä olin tullut tekemään. Ajoin moottorikelkalla mereltä merelle repun kanssa halki Suomen.

Testattua Suomen talvessa – kelkka ja varusteet 5000 km syynissä

Kuluneen talven aikana ajoin Polaris 550 Sport Touring E kelkalla hieman yli 5.000 km. Ajomatka vastaa todella pitkää kestotestiä, harvoin lehtemme testikelkoilla tuollaisia matkoja ajetaan. Kelkka tuli Jokikoneelle uutena joulukuussa –99 ja sponsoroitujen jälkeen pääsin malttamattomana ottamaan tyypit Pyhäselän jäällä. Heti alkuun eroja viimevuotiseen testikelkkaan (Polle Trail Touring 500) löytyi. Suurimmat erot olivat konehuoneen puolella, uusi suurempi moottori tuntui kättelyssä vääntävämmältä kuin edellisvuoden versio. Kyseinen tunne ei jäänyt pelkäksi tuntemukseksi vaan koko talven aikana asia vahvistui ajattaessa enimmäkseen syvien lumien keskellä. Liikkeelle lähdöt ja puiden kiertäminen onnistuivat erinomaisesti, testasin kelkkaa myös arkiaskareissa vetämällä puurekeä kaverini hakkuilla. Hitaasti liikkeelle lähdöt onnistuivat, siitä kiitos myös kytkimen säädöille. Jos kone oli kehittynyt väännön suhteen, myös kulkupuoli oli kohentunut sekä kulutuslukemat pienentyneet. Huippunopeuksista ei sen enempää kuin että vauhtia riitti mutta muutaman sanasen tohtisin mainita polttoaineen kulutuksesta. Talvi oli ajamillani seuduilla varsin luminen ja hyvin paljon joutui kelkka työskentelemään enemmän tai vähemmän pehmeissä oloissa. Jonkin verran normaalia reittiajoa sekä jäällä huristelua. Yli 20 asteen pakkasilla ajettulla 800 km lenkillä putosivat kulutuslukemat jopa alle 20 litran/100 km. Kun syvemmissä lumessa ajoi nätisti, liikkui keskikulutus kahdenkymppin pinnassa. Suomen läpi ajaessani keskikulutus oli myös 20 litran tietämissä, paitsi tietysti silloin kun laitoin Greeniä tankkiin. Silloin mentiin liki 50 litran/100 km lukemiin. Uskon että ajotavallani oli suuri merkitys noinkin siedettäviin lukemiin. Vaikka ajoin vauhdikkaasti, tein sen tasaisesti, pumppaamatta kaasua koko ajan. Kaikkiaan polttoainetta kului n. 500 litraa pitkän matkan aikana.

Moottorista ei enää voi muuta sanoa kuin että se toimi hyvin. Käyntiin kone lähti yleensä kolmannella vetäisyllä (starttia ei ehditty asentaa ennen reissua) ja kun hetken piti imua päällä niin tasainen porina säveltyi pakoputkesta.

Kun sitten pääsin ensilumilla ajamaan niin muutama sata kilometriä piti ajella vaihtelevia reittejä alustaa säädellen. Kun mieleinen löytyi niin enpähan ole mukavammalla kelkalla ajanut (en sano etteikö parempia ole, mutta minun alle niitä ei ole osunut). Hyvin säädettynä alusta noukki pahimmatkin patikot, vain pari kertaa liian kova nopeus hurjaan töyssyyn aiheutti tärskyä persauksille. Etupää pelasi hyvin, vaikka pitkällä reissulla rinkan kanssa ajaessa suksille olisi pitänyt lisätä hieman enemmän painetta. Silloin taas en olisi pystynyt sitäkään ohjaamaan kelkkaa yhdellä kädellä mitä nyt saatoin tehdä. Tilanne helpottui kun jätin turhaa tavaraa Kuusamoon.

Penkki oli hyvä istua, myös parannuksia viime vuodesta apukuskin jakkaraan oli löytynyt. Nyt kaveri ei enää valunutkaan selkään kevään viimeisillä pilkkireissuilla. Hyvä ja toimiva oli myös

selkänojan saaminen yksinajon ajaksi eteenpäin. Minunlaiseni, pitkillä käsillä varustettu sai täysillä nojata selkänojaan, tämä seikka auttoi pitkillä suorilla lepuuttamaan hartioita.

Nyt varmaan jokainen muunmerkkisen kelkan omistaja kääntää sivua, eihän tuo osaa kuin kehua sponsorikelkkaa. Muistaakseni mainitsin syksyllä että hain sellaista kelkkaa joka olisi varma ja hyvä ajettava, siksi tämä vuolas kiittely, itselleni hyvästä valinnasta. Toki jotain moitittavaakin löytyi ja pari riviä niistä. Pakkivipu on pahassa paikassa. Suoraan oikean polvilumpion alapuolella ja kun rivakammin liikauttaa kelkkaa taaksepäin niin ukko nytkäntää eteenpäin polven osuessa pakin vipuun. Sitten mennäänkin taas eteenpäin. Myös jonkinlainen pakin ääni- tai valomerkki olisi hyvä olla, meinasin erään harjun päällä sukeltaa takaperin rotkoon kun pakki olikin jäänyt päälle ja tahdoin eteenpäin. Liukumuovit menivät talven ajon jälkeen loppuun ja yksi hihna jouduttiin vaihtamaan. Takavalon lamppu simahti Sallasta lähdettyäni. Satulanalustila saisi olla suurempi, nyt sinne mahtui 4 kpl litran öljypulloja ja pikkukirves. Löysin muuten hyvän käyttötarkoituksen tavaratelineen alle jäävälle tyhjälle tilalle. Sinne mahtuu juuri kaksi 4 litran Polaris Premium Gold öljykanisteria, eikä tarvitse sitoa edes kiinni.

En minä paljoa pysty moittimaan talven menopeliä, katsotaan minkälaisen laitteen saan ensitalven lumille. Silloin kelkalta vaaditaan jo paljon enemmän.

Varustautuminen kelkkatalveen ja ajoon Suomen halki

Lähtökohta oli että kaikki tarvitsemani tarvikkeet pitää kulkea rinkassa, mitään rekeä en halunnut nytkimään taakse. Varusteiden keveys ja toimivuus olivat valintoja tehdessä ensisijalla. Ajovaatteet ja -varusteet piti olla kovimmatkin pakkaset kestäviä ja seuraavassa katsotaan vähän mitä päällä ja alla oli.

Alusasut:

Viime talvena markkinoille tullut Reiman Thermastat onteloalusasu oli selvin valinta ihoa vasten. Jo vuosi sitten prototyyppejä testatessani huomasin kuinka toimiva ratkaisu oli. Kyseinen alusasut siirtää kosteuden nopeasti seuraavaan kerrokseen ja pitää ihon kuivana ja lämpöisenä. Selvisin koko matkan kahdella alusasukerrastolla. Joka päivä huolehdin kehon puhtaudesta, hikiseen ihoon kylmä ottaa helpommin. Olen vuosia testannut erityyppisiä alusasuja joten valinnan varaa vaatekaapissa olisi kyllä ollut. Mukana varalla kyllä oli Ruskovillan Merinovillainen kerrasto, mutta sitä en tällä kertaa tarvinnut.

Väliasut:

Siinä valinta kohdistui Reiman uuteen Calamai microfleece pukuun. Kevyt kokonaisuus jonka parhaita ominaisuuksia on kosteudenimu- ja siirtokyky. Myös nopea kuivuminen oli kyseisen asun etuja. Koko reissun ajan pärjäsin yhdellä väliasulla. Varalla oli kovia pakkasia varten Viskan lampaanvillainen puku joka jäi vaille käyttöä.

Ajoasu:

Ei kahta ilman kolmatta. Reiman Extreme takki ja Racing housut valitsin muutamien ehdokkaiden joukosta ja kaduta ei yhtään. Housujen ilmiömäinen kosteudenpito (yhtään vesitippaa ei ole ulkopäin tullut läpi) hyvinkin märissä istumatilanteissa yllätti. Ainoa mainittava seikka on polvien ulkopuolisen toppauksen rispaantuminen (ulkonäköseikka).

Takki on samalla tavalla erittäin hyvin kosteuttava ulkona pitävä. Niin takki kuin housut pitävät tuulta myös erinomaisesti. Kovassa vauhdissa pysyi pakkasviima ulkopuolella. Mukana takissa oli irrotettava tikkivuori, lisälämpöä kylmemmillä ilmoilla. Uloshengittävyys molemmilla kuoriasuilla oli erinomainen, ainoastaan takin tikkivuori oli ketjun heikoin lenkki. Kovassa ajossa kosteutta jäi hieman vuoren sisään.

Koko matkan sekä suurimman osan talven kelkkailusta pidin päällä näitä kolmea kerrosta. Tämä pukeutuminen riittää hyvin n. – 25 asteeseen. Kovemmilla pakkasilla voidaan lisätä villaa väliin, näin saadaan eristäviä ilmakerroksia väliin (ks. MK –lehti 2/2000).

Kypärä, kengät, hanskat ja lasit

Paljon talven aikana ajavan kannattaa miettiä jopa kymmeniä grammoja sekä käytön helpoutta muiden ajovarusteiden valinnan suhteen. Itsekin huomasin Inarinjärven jäällä kuinka 80 vauhdissa kova sivutuuli väänsi niskoja sivuun. Mikäli kypärä olisi ollut painava niin niskat olisivat olleet huomattavasti kipeämmät. Myös patikoissa ajettaessa pää keikkuu miten sattuu ja silloin arvostaa kevyttä kypärää. Käyttöni valitsin AGV Rock mallin sillä se asettui päähäni todella hyvin. Kun käytän silmälasia (pienet kehykset) niin ajolasit tuli valita siten että kakkulat sopivat sisään. Scott:n OTG lasit tulivat valituksi ja hyvin vähäisillä huurtumisilla koko talven ajot selvittiin. Nopeasti vaihdettavat eriväriset linssit auttoivat näkyvyyden paranemista vaihtelevissa ilmastoissa. Kypäräanalushuppuna käytin normaalia puuvillahuppua, kovia pakkasia varten matkassa oli Scott:n neopreeninen kokokasvohuppu.

Käsineissä valinnan varaa oli vaikka kuinka, isoisän nikunpaskarukkasista lähtien. Pitkällä reissulla käytin yksinomaan Scott Adventure Millenium hanskoja ja täytyy sanoa että tyytyväinen olen. Pitkät kaivuoperaatioitakaan eivät kastelleet hanskoja läpimäriksi. Riittävä lämpimyyden pariinkymmeneen pakkasasteeseen hyvien kahvanlämpäreiden kanssa tälle talvelle riitti. Varalla oli Reiman nahkahanskat sekä nuo edellä mainitut ukin rukkaset.

Jos hanskoja oli tarjolla niin kyllä kenkäpuolellakin vaihtoehtoja riitti. Reissua varten valitsin jalkaani kuitenkin Prexport:n Tech saappaat niiden keveyden ja riittävän lämpimyyden vuoksi. Lisäksi nilkkatuenta on hyvä ja iskusuoja sääriluulle mukana. Uskon että samaiset kengät pelastivat henkeni kun kelkka putosi jalkojeni päälle harjoitellessani reissua varten.

Alkuun kengät puristivat jalkateriä sivusta mutta muutaman ajokerran jälkeen kengät muotoutuivat jalkoihini sopiviksi.

Muut tarvikkeet matkassa

Vaikka yritin ottaa mahdollisimman vähän roipetta mukaan niin yllättävän paljon rinka painoi sovitellessani sitä kelkan tavaratelineelle. Suurin osa tavaroista oli tietenkin varattu hätätilanteita varten, mm. makuupussi, makuupussin Gore-Tex suojaussi, sissimuonat (jotka tosin olivat Lundénin erikoissäilykkeitä), kirves, lapio, retkinuotio, ensiapulaukku. Öljyä kulki matkassani 12 litraa, Polaris Premium Gold täyssynteettistä tuskin kaikissa tankkauspisteissä olisi ollut ja toisaalta maahantuoja tuki reissuani näin öljyjen muodossa. Rinkassa oli vaihtovaatteita hikeentymisen ja pakkasen varalle (joista tosin en tarvinnut kuin yhtä aluskerrastoa).

Ennen matkaa pakkasin maltodekstriiniä pieniin annospusseihin ja aina tauon aikana sekoittelin hiilihydraattijuomaa lämpimään veteen. Olen useamman vuoden ajan kestävyttä vaativilla matkoilla käyttänyt kyseistä ainetta ja uskon sen apuun kuin vuoreen. Raskas syöminen reissuilla

aiheuttaa pysähtelyjä tyhjennysten muodossa ja ruokailun jälkeen mieli tekee yleensä levätä hieman. Nyt pystyin pitkän päivän keikkumaan kelkan selässä täysin voimin. Ilta- ja aamupalan nautin vahvemmin.

Kelkan varaosista kuljetin mukana ainoastaan varahihnan ja sytytystulppia. Kumpiakaan ei tarvinnut vaihtaa. Työkaluja matkassa oli kelkan omat sekä vyölläni kulkenut Leatherman Super Tool ja Tool Kit Polarikseen soveltuvien irtopäiden ja hylsyjen kera. Näitäkään ei käytetty muuten kuin Utsjoella kelkan suksia irrotettaessa että kelkka sopisi VW Transportterin sisään kotimatkaa varten.

Casio QV 7000 digitaalikamera ja Nokia Communicator kulkivat mukana takin povitaskuissa, vedenpitävissä pusseissa. Näillä laitteilla päivittelin MK:n nettisivuja ja lähettelin raportteja radioasemille. Operaattorina oli Radiolinja ja vain Martinselkosen korvessa ja Karigasniemellä tuli ongelmia kuuluvuuden suhteen. Tietenkään en ajon aikana edes miettinyt puhelinyhteyksiä, pahimmissa korpipaikoissa piti ajatella vain kelkan pitämistä oletetulla uralla.

Mitä oli liikaa ja mikä jäi puuttumaan. Vaatetta oli liikaa ja näin jälkeen päin sanoen myös makuupussit ja –alustat kulkivat turhaan matkassa. Mutta jos jotain olisi sattunut uskon että turhaa tavaraa ei liiemmin rinkassa ollut. Ehkä GPS laite olisi ollut paikallaan muutamissa tilanteissa ja pitkään mietin että ottaisinko sellaisen mukaan. Nyt on helppo sanoa että selvisin ilman sitä. Ensi talven reissulla GPS tulee olemaan ensimmäinen mukaan lähtijä.

Uusi reissu jo suunnitteilla

MK –lehden lukijat varmaan näkivät edellisestä numerosta (2/2000) että Venäjän puolella on erämaata liikkuu vaikka kuinka. Niinpä olen Reijo Iivarin (Artic Circle Safaris) kanssa päättäneet lähteä huimalle erämaaseikkailulle naapurin puolelle. Tarkoituksena on että ajan kelkalla Joensuusta Sallaan ja sieltä rajan yli Kovdoriin ja sieltä Apatityyn. Sieltä nousemme Muurmanskiin ja takaisin tullaan Raja-Joosepin kautta Sallaan ja minä vielä Joensuuhun. Kaikki Venäjän puoleinen liikenne tapahtuu umpimetsässä ja polttoaineet, majoitteet, ruokatarpeet jne. on kuljetettava mukana. Suunnistaminen tapahtuu kartalla ja satelliittien kautta. Tulossa on sen luokan reissu joka tuskin vaativuudessaan enempää esittelyä kaipaa.

Ensi talven reissulla tulemme testaamaan uusia varusteita, joten kaikki maahantuoijat ja varustevalmistajat voivat tarjota tuotteitaan erittäin vaativalle matkalle. Myös kelkkakuviot on vielä auki, keneltä löytyy riittävän toimiva kelkka edellä kuvatun kaltaiselle matkalle.

YHTEISTYÖKUMPPANIT HALKI SUOMEN PROJEKTISSA

Haluan tuoda julki kiitokseni kaikille tukijoilleni sillä ilman heitä ei kuvatun kaltaista reissua voisi toteuttaa, tai sitten pitäisi olla muuten raharikas.

Matka antoi paljon tietoa eri tuotteiden toimivuudesta ja palautteita on jo mennyt eteenpäin. Yhtään tukijaa en halua enkä voikaan nostaa toista edelle mutta ystäväilleni annan suuren kiitoksen heidän henkisestä tuesta. Se on rahaakin tärkeämpää, uskoa ja tukea tekemään mittavia operaatioita. Kauhulla he ovat kuunnelleen ensi talven retkestä mutta kunhan saan heidät tavalla tai toisella vakuuttamaan retken tarpeellisuudesta, alkaa henkistä tukea virrata.

Retkelle kelkan toimitti Brandt Oy ja Jyrki Tikkaselle kiitoksia yhteistyöstä. Kelkka oli juuri sellainen kuin odotin, luotettava ja kaikin puolin toimiva. Myös Polariksen öljyt saavat kiitokset.

Asusteet tulivat Reimalta ja eipä poikaa pakkaneen pannut. Kypärä, kengät, hanskat ja lasit sain Duell Bike Centeristä. Rovaniemen kelkkamessuilla soviteltiin kenkiä ja kypärän kokoa, kiitos Runelle ajasta suurten sopimusten teon keskellä.

Kelkan huollot tapahtui harjoitteluaikana ja ennen starttia Joensuussa Jokikoneella. V-P antoi hyviä neuvoja käymäni kolarin jälkeen sekä viimeiset evästyksset ennen lähtöä. Vellu kertoi kiinnijäämisen olevan tekniikkalaji. Näinhän se on, nyt minulla sitä tekniikkaa on varastossa ensi talvea varten.

Nokia, Mäkitorppa, Radiolinja ja Anglo-Nordic yhdessä ja erikseen toimittivat käyttöni Nokia Communicatorin, Casio QV 7000 digikameran sekä puhelinliittymän. Hyvin pelasi yhteydet ja laitteet. Monet jutut olen Communicatorilla kirjoittanut ja kirjoitan edelleen.

Ei ole poika laihtumaan päässyt kun Lundénin ruuissa pysyy. Kyllä lämmin hernekeitto oli hyvää kun lapioin kelkkaa ojasta.

Majoituspalveluita sain matkanvarrelta Haminan Seurahuoneelta, Parikkalan Lohikontista, Loma-Kitsistä, kylpylähotelli Kiannon Kuohuista, Utsjoen matkailuhotellista. Vuotson lentopalvelun Jouni Asteljoki ja Tenon Eränkävijät & Lohensoutajat, ja Hannu Määttä majoittivat kulkijan koteihinsa, kiitos teille.

Rukapalvelun kanssa olemme värkkäytyneet jo muutaman vuoden ja kelkkasafariyrityksenä he olivat tukemassa samanhenkistä kelkkailijaa. Ensi talvena taas ajellaan.

Leatherman Finland tuo maahan toimivia työkaluja ja tj. Antti Peuna kelkkamiehenä antoi vahvan Super Toolin käyttöni, onneksi vain kerran tuotetta tarvittiin.

Taloudellisia tukijoita oli myös ystäväni Ville Taskinen rakennusliike Domrecraft:sta sekä Vehmersalmen nopein taksikuski Pekka Kankkunen. JP Kalamatkat Vehmersalmi haki miehen ja kelkan pois Utsjoelta viereksimästä, tosin kelkan selässä sain olla vielä osan kotimatkastakin. Kotimatalla mieleen jäi myös Ellun Baari Sodankylässä. Poikkesimme kaffelle ja palvelu oli ensiluokkaista, ehdottomasti kelkkailijoiden suosima taukopaikka matkalla jostakin jonnekin.

Polttoainetta kuluu kelkkailussa ja Pohjois-Karjalasta löytyi kaksi huoltamoita, joissa tankeissa oli kulkumiehellekin menovettä. Uuron Shell ja Tolosenmäen Neste ovat molemmat vielä kelkkailijoiden kannalta erinomaisessa paikassa. Tankille pääsee kätevästi reitiltä.

Joensuulainen Autotalo Laakkonen ja johtaja Jyrki Laakkonen ansaitsee siinä mielessä erikoiskiitoksen että heidän toimialaan ei kelkkailu suuremmin kuulu. Kuitenkin Jyrkiltä löytyi kuljetusauto kun sitä kelkkailun tiimoilta tarvitsin.

Metsähallitukselta sain uraluvan, mahdollisuuden ajaa heidän reiteillään. Monet kiitokset myös matkanvarren kelkkakerhoille, sain karttoja sekä opastusta vaikeiden paikkojen ohi. Haminan, Luumäen, Vuoksen, Kärki-Kuntien, Keski-Karjalan ja Tuupovaaran/Ilomantsin kelkkakerhot.