

Mäkisen ja Lampisen taistelu ralliyön huippukohta

Hannu Mikkolan voitto oli selviö

Lyseon portilla ollut yleisö puhkesi raikuihin suosionsoituksiin, kun Hannu Mikkola kaansi Escortinsa pihaan yleisömuurin välistä sunnuntaamuna klo 01.30. Gunnar Palm vei kilpailukortin tarkastettavaksi rivakoin askelin, ja kolmannen peräkkäisen voittonsa Jyväskylän suurajoissa ottanut Mikkola nousi autosta salamavalojen välähdellessä yhtenä. Hän hymyili, hieman väsyneesti ja vastaili tyyneesti haastattelijain ryöpyynä tuleviin kysymyksiin. Bill Barnetin naama loisti, samoin Mike Johnsonin. Huolto oli pelannut loistavasti, talli oli saanut yhden voiton lisää.

Mikkolan voittomarginaali oli selvä. Lauantai-illan pikataipaleilla miehellä oli jo varaa hellittää hieman menoaa ja säästellä autoa, varmistella voittoa. Virhepisteitä kertyi kaikkiaan 16612.

Simo Lampisen ja Timo Mäkisen taistelu toisesta sijasta viimeisten pikataipaleiden aikana kohosi kuitenkin ralliyön huipentumaksi. Kun Mikkolan voitto alkoi muuttua yhä varmemmaksi, huomio kiintyi tämän parivaljakon keskinäiseen välenselvittelyyn. Mäkisen Jämsässä ylinopeudesta saamat 50

sakkopistettä pudottivat hänet kolmanneksi, mutta maestro osoitti olevansa todellinen suurajaja. Kiritaival kiritaipaleen jälkeen hän kuroi Simon etumatkaa kiinni.

Ja entä Simo? Miltä tuntui istua hänen housuissaan Hirolassa, sitä voi vain arvailla. Lancia kävi näet kaseikossa, kolme rengasta puhkesi ja peräpä oli hajota alkutekijöihinsä. Ja Mäkinen vaani takana tilaisuuttaan.

Ratkaisu toisesta ja kolmannesta sijasta jäi viimeiseen erikoiskokeeseen Ruuhimäkeen. Ennen sen ajamista Simolla oli kahdeksan sekunnin etumatka Mäkiseen. Ruuhimäen pikataival on kahdeksan kilometrin mittainen ja painajaismaisen mutkainen hyppyreinen. Ja Mäkinen lasketti minkä Escortista irti sai. Simo teki parastaan, mutta ei mahtanut mitään. Hän hävisi 12 sekuntia ja samalla kokonaiskilvassa siis 4 sekuntia.

Ja sitten hieman jossittelua. Jos Mäkinen ei olisi menettänyt kaasuvaijerinsa kanssa kahta kallisarvoista minuuttia, eikä saanut ylinopeussakkoja, olisi Mikkolan etumatka ollut vain 11 sekuntia. Sellaista on ralli.

Jorma Luseniuksen mahdollisuudet voittaa neljäs sija hävisivät kuin tina tuhkaan Kuortissa EK 51:llä. Gordinin sähkölaitteet reistasivat ja Lussari putosi ensin seitsemänneksi, mutta kiristi itsensä kuudenneksi. Neljänneksi ja viidenneksi sijoittuivat Volvo-kuskit Heikki Majander ja Eero Soutulahti, joiden suoritusta voidaan pitää kiitettävänä. Pertti Kärhä oli seitsemäs ja Veijo Pääkkönen kahdeksas. Seuraavat sijat menivät Mikko Valtaharjun ja Eero Nuutilan nimin.

Naisten sarjan paras oli tällä kertaa ylivoimaiseen tyyliin Eeva Heinonen, jolle aikataulukastusasteella saatujen lisäpisteiden resittama Selja Tyni hävisi rutkasti. Kirsti Pääkkönen tuli maaliin.

Paras ulkomaalainen löytyy tuloluettelosta vasta 29. sijalta. Maaliin saapui yhteensä 47 kilpailuparia. Matkaan lähti 93 autoa, joten puolet joutui jättämään leikin kesken. Tätä on pidettävä suunnilleen normaalina määränä. Viime vuonna maaliin saakka ajaneita ei ollut tämänkään vertaa.

Juhlakilpailu, josta lähes kokonaan puuttui ulkomaalainen osanotto, vietettiin päätökseen sunnuntaina il-

tapäivällä pidetyissä palkintojenjakotilaisuudessa. Voittajat saivat heille kuuluvat pytynsä ja kanssa sai nähdä suosikkinsa. Illalla olivat ohjelmassa vielä viralliset päättäjäiset.

Kilpailun aikana voitiin panna merkille se lähdettävä seikka, että suomalaisen ralliyleisön on vihdoin monien vuosien "paasamisen" jälkeen oppinut käyttäytymään. Enää ei kansa loiki tiellä, eikä kilpailijoiden tarvitse juuri turvautua läänimerkkiin. Kovan työn tulosta tämä kasvatus on ollut, mutta nyt alkaa työn hedelmät kypsyä. Hyvä.

Ulkomaalaisten lehtimiesten mukanaolo oli ok. Mutta tämä ei takaa sitä, että ulkolaiset ajajat tänne tulisivat. Voimat on nyt kehitettävä tulevaisuuden turvaamiseksi. Meillä on hyvä organisaatio, meillä on hyvä ralli, mutta se ei saa jäädä poikemaan paikallaan.

Suurajojen tunnetuksi tekemisen kannalta moottoritoimittajien mukanaolo oli tärkeä toimenpide. Kovan kansainvälisen nimen saaminen on elintärkeää. Erittäin usein kuulee sanottavan, että koska Suomi on pieni markkinointialue, tehtaast eivätkä lähetä tänne au-



Hannu Mikkola on maalissa, raskas 2500 kilometrin urakka on viety läpi.

tojaan kilpallemaan. Ei kannata. Mutta ihmetellä sopia, minkälaiset markkinointialueet ovat esimerkiksi Safari-rallin kotimaassa Keniassa tai Inka-rallin kotimaassa Perussa.

Suomessa sentään myydään 100 000 autoa vuodessa.

Eihän se siitä markkinointialueen plenuudesta voi olla kiinni, se nimittäin, ettei ulkomaalaisia tule.

Viimeiset erikoiskokeet

EK 51 KUORTTI

1) Mäkinen	268
2) Mikkola	266
Lampinen	266
4) Soutulahti	267
5) Majander	272
6) Kärhä	273
7) Valtaharju	282
8) Pääkkönen	287
9) Eero Nuutila	288
10) Lindroos	289

EK 52 SAVINIEMI

1) Mäkinen	268
2) Mikkola	266
Lampinen	266
4) Soutulahti	300
5) Majander	302
6) Lusenius	303
7) Kärhä	310
8) Halonen	312
9) Valtaharju	313
10) Pääkkönen	314

EK 53 TAULU

1) Mäkinen	169
2) Lampinen	173
3) Mikkola	174
4) Soutulahti	175
5) Kärhä	177
6) Lusenius	180
Majander	180
8) Halonen	184
9) Lindroos	185
Pääkkönen	185

EK 54 RUUHIMAKI

1) Mäkinen	283
2) Lampinen	295
3) Mikkola	296
4) Majander	299
5) Kärhä	302
6) Lusenius	308
7) Soutulahti	315
8) Halonen	317
9) Pääkkönen	319
10) Lindroos	320

Hannu Mikkola tällä viikolla Englantiin ja syyskuussa Peruun

Hannu Mikkolan kilpailuohjelma Jyväskylän Suurajojen jälkeen jatkuu tiiviinä. Jo ensi viikon vaihteessa hän ajaa Escortiaan Englannissa rata-ajossa ja syyskuun 13—19. päivinä on vuorossa Inka-ralli Perussa. "Inkaralli ajetaan osin tutuilla teillä, Lontoo—Meksiko-rallin taipaleilla", kertoi Hannu Mikkola saavuttuaan maaliin sunnuntain vastaisena yönä.

Ulkolaisen osanoton lisäämiseksi Jyväskylän Suurajoissa Mikkola piti tärkeänä yhteistyön tiivistämistä Ruotsiin. Eräänä mahdollisuutena olisi yhteinen EM-ralli Ruotsin kanssa. "Sellainen kilpailu voisi kiittää esimerkiksi Pohjanlahden ja molemmissa maissa olisi yhtä monta erikoiskoetta. Se takaisi ainakin suomalaisten ja ruotsalaisten osanoton, mikä tällä hetkellä olisikin jo melko paljon", sanoi Mikkola.

Mikkolan vara-ohjaaja Gunnar Palm piti ruotsalaisten ajajien poisjäämisen suurimpana syynä ulkomaisten vaikeuksia voittaa Jyväskylässä. "Ruotsalaiset eivät ole kiinnostuneet muusta kuin voitos-

ta. Esimerkiksi Trana ja Södertromm ovat käyneet sitä monta kertaa täältä turhaan yrittäessä. Yhteistyö esim. yhteisen suuralin muodossa voisi parantaa tilannetta", totesi Palm. Suomalais-ruotsalainen yhteistyö sujui varsin hyvin ainakin Mikkolan ja Palmien kesken. Palm on Mikkolan vara-ohjaajana myös syyskuussa Perun Inka-rallissa. Haastattelijoiden ympäröimänä Palm kertoi maalissa, että Mikkola on erittäin hyvä ajaja. Hänellä on fantastinen reaktiokyky ja loistava ete sekä autoon eittä tiehen. Vain edellä lähteneen Opelin kanssa Ouninpohjassa oli hetken vaikeuksia, joista muistona

Mikkola näytti maalissa melko pirteältä, vaikka takana oli yli 2500 kovaa rallikilometriä. "Nukuin melko vähän, oikeastaan vain Pajulahden tauolla. Toisaalta ajoin myös matkusuuksia varsin runsaasti, mutta siitä huolimatta väsymys ei vaivannut", totesi Mikkola.

kulmassa olevat lommot. Eivät olivat Escortin vasemmassa etu-

Lehmätkin lentäisi

Simo Lampinen kiirehti maaliin saavuttuaan onnittelemaan Timo Mäkitä, joka viimeisillä pätkillä oli vienyt Simolta toisen sijan ilman käden ulottuvilta. "Ajoin ulos Hirolassa ja loppu 3 km pikkisestä tultiin kolmella tyhjällä renkaalla. Siinä meni ainakin 15 sekuntia, mikä vei toisen sijan. Jossittelu on kuitenkin turhaa viehän kaasuvaijerin katkeaminen Timolta kaksi minuuttia. Mikäli ruvettaisimme jossittelemaan niin lehmätkin lentäisi", totesi Lampinen reilusti. "Tä-

mä oli eka kerta kun pääsin tänä vuonna ralleissa maaliin", lisäsi Simo. "Olihan se pientä taistelua koko ajan", lausui viimeisillä pikataipaleilla hyvin kiristänyt Timo Mäkinen saavuttuaan yöllä Lyseon pihaan. Timon rasitteena olivat pari hukkaminuuttia Ahlajärvellä ja 50 lisäpistettä ylinopeudesta. Muutoin olisi ilmeisesti Mäkitällä ollut viimeisenä yönä suurta taistelua, taistelua voitosta. Ahlajärveä lukuunottamatta Mäkinen hävisi pikataipaleilla Mikkolalle ainoastaan 11 sekuntia.

Heikki Majander, joka sijoittui kokonaiskilpailussa neljännelle tilalle, oli maaliin tullessaan vielä hyvissä voimissa. Raskas ralli ei tuntunut miestä painavan. Ja autokin oli kolhittu lyseon pihaan.

Sillä mielellä lähdettiin, että vehje tuodaan ehjänä perille. Majander sanoi. Auto pelasi koko ajan loistavasti, laturi vaihdettiin lauantai-iltana, mutta siihen remontit jäivätkin.

Kyllä tämä kova kisa näinkin on, mutta olisi ulkomaalaisten kanssa mukava ollut kilpailla.

Yleisö on oppinut

Tulevaisuudessa pyritään suurajojen pikataipaleilla siihen, että yleisö ohjataan ennakkolta ilmoitettuihin sallittuihin katselupaikkoihin jo hyvissä ajoin. Taivoiteenamme on se, että yleisöille olisi itsestään selvää näillä alueilla pysymisen, ja se, ettei kiellettyjä alueita enää erikseen tarvitsisi merkitä, sanoo suurajojen turvallisuusmies Jorma Luoma-aho.

Luoma-aho korostaa, että viimeisten vuosien aikana ralliyleisö on oppinut paljon. Enää ei törmäillä kilpailijoiden tiellä, ja myös ajajat ovat ilmoittaneet tytyväisyytensä yleisöön. Varsinkin keskusmaalaileisö on oppinut oikeat tavat, eikä parvelle reitillä. Tähän on vaikuttanut jatkuva oikeiden käyttäytymistapojen korostaminen ja myös se, että pikataipaleet sijait-

sevat jo aikaisempina vuosina käytössä olleilla pätkillä, joiden varrelta parhaimmat katselupaikat ovat jo ennakkoon tiedossa.

Tänä vuonna rallia seurasi kaikkiaan 350 000—500 000 katsojaa, joista ehkä kolmasosa lunasti pääsylippuja. Yleisömäärien kohotessa tällaisiin lukemiin turvallisuuskytymys on noussut yhä korostetummin esille. Samalla on pyritty nostamaan myös järjestysmiesten lukumäärää. Tänä vuonna heitä oli kaikkiaan noin 3500. Tehtävät hoitettiin yleensä hyvin, eikä suurempia kömmähdyksiä juuri sattunut.

Eteli-Suomen ralliyleisö ei vielä kokonaisuuudessaan täytä järjestäjien toiveita. Luoma-aho mainitsi, että Forssan liepeillä sijainneen pikataipaleen lähössä yleisöä oli tungeksinut siinä määrin, että lähtäjän jalka oli jäänyt erään kilpailijan auton alle tämän starttessa matkaan.

Joka tapauksessa vuosi vuodelta on opittu yhä enemmän ja toivotavaa on, että tämä myönteinen kehitys jatkuu.



Tähtisilmäinen Eeva Heinonen voitti naisten sarjan.

Suomen joukkueessa oli ulkolaisia Maajoukkuevoitto meni Itä-Saksaan

Perinteisesti Jyväskylän Suurajoissa on käyty epävirallisia maaotteluja eri maista kilpailuun osallistuneiden rallijoukkueiden kesken. Tällä kertaa oli mukana vain kaksi maata: Suomi ja Itä-Saksa. Suomen joukkueen suoritus kuitenkin hylättiin, sillä kaikki joukkueemme jäsenet eivät olleet Suomen kansalaisia.

Suomen joukkueeseen oli valittu Mikkola, Mäkinen ja Lampinen eli koko ajon kärkikolmikko. Heillä jokaisella kuitenkin oli ulkomaalainen vara-ohjaaja, Mikkolalla ruotsalainen Gunnar Palm, Mäkitällä englantilainen Henry Liddon ja Lampisella englantilainen John Davenport. Näin ollen joukkueita ei voitu pitää kansallisuudeltaan suomalaisena joukkueena ja voitto maajoukkuekilvassa meni Itä-Saksalle.

Kohteliaisuuskäynti Neuvostoliitostakin

Karl Sotchevin johtama neuvostoliittolaisten ralliajajien pikku ryhmä saapui myös Jyväskylän suurajojen tämankertaisiin päättäjäisiin — onhan kyseessä 20-vuotisjuhlit. Sotchevin ohella "Jyskälään" tulivat Leontij Potapchik ja Valentin Kislich, jotka ovat tunnettuja ralliajajia. Hehän osallistuivat myös Lontoo—Mexico -ralliin, jonka Mikkola taannoin voitti. Myös Jyväskylässä nämä kuljettajat ovat ajaneet.

Syyksi siihen, etteivät neuvostoliittolaiset tänä vuonna tulleet mukaan, ilmoitettiin kireä kilpailuohjelma.



Kolmas peräkkäinen voitto Suurajoissa. Onni Viikkaan lahjoittama komea kiertopaikinto meni nyt lopullisesti Hannu Mikkolan palkintokaappiin.