

Toisella vuosikymmenellä on jokaisella terveellä pojalla suorastaan hämmästyttävä toimintatarjo. Ellei hän voi purkaa sitä hyvään, saattavat purkaustiet saada hyvinkin arveuttavia käänteitä. Hyvien, kiinnostavien harrastusten löytäminen ei kuitenkaan ole aivan yksinkertainen asia — tämän ovat myös monet vanhemmat silloin tällöin joutuneet huomaamaan. Niinpä isä ja äiti voivat olla varsin tyytyväisiä sinä päivänä, kun heidän perillisensä ryntää sisälle silmät kiiluen ja kertoo takerrellen jostakin ihmeellisestä pikku autosta, jossa on aivan oikea moottorikin ja jota kuulemma voi näperrellä kokoon osaksi itsekin. Kysymyksessä on, siitä ei ole epäilystä, mikroauto. Ja se myös on todella hyvä harrastus, kenties vähän isän kukkaron nyörejä kirpaiseva, mutta ei ehkä senkään vertaa kuin hänen vast'ikään omaan autoonsa hankkima radio.

Tämä harrastus on mainio senkin puolesta, että sitä voi luontevasti jatkaa vanhemmaksiin vartuttua. Se sopii lähes kaiken ikäisille. Ei olisi lainkaan ihmeteltävää, vaikka isä ja poika keksisivät sen jo kauan hakemakseen yhteiseksi harrastukseksi. Eikä se täysi mahdollisuus ole naisväellekään, sen on jo käytäntö paljastanut.

Keksintönä mikroauto on vielä nuori. Vuonna 1956 tunnettu amerikkalainen kilpa-autoilija Duffy Livingstone näki pikkupoikien ajellevan kilpaa pihanurmikolla — ruohonleikkuukoneilla. Tuosta syntyi idea, jonka tuloksena Livingston junior sai isän itsensä tekemänä maailman ensimmäisen mikroauton. Jo parissa vuodessa vastaavanlaisia oli koko Amerikka täynnä ja innostus pyyhkäisi kulovalkean tavoin myös yli Euroopan. Suomeen se saapui vuonna 1958 Kotkan kautta, missä harrastajain kesken perustettiin kerho, suunniteltiin ja rakennettiin autot ja käytiin niillä jo seuraavana talvena ankaraa kilpaa jääradalla. Samana talvena, 1959, toi Helsinkiin ensimmäisen kansainväliset mitat ja kilpailusäännöt täyttävän ajokin mies nimeltä Roland Sarlin.

Sama mies oli myös etunenässä järjestämässä ensimmäisiä mikroautoilun SM-kisoja vuonna 1962 ja hänen panoksensa kaiken kaikkiaan tämän uuden harrastus- ja urheilumuodon eteenpäin viemisessä on ollut suorastaan ratkaiseva. Siinä sivussa, hyväksi kannustimeksi muille,

on karttunut samalla oma kilpailu-ura, jota tänä päivänä jo liioittelematta voidaan luonnehtia sanalla "loistava". Hänen asiantuntevalla avustuksellaan on syntynyt tämäkin kirjoitus, jossa nyt käymme analysoimaan mikroautoharrastusta nykyisellään meidän maassamme.

Aivan ensimmäiseksi on syytä luokitella koko harrastus kahteen osaan sen mukaan, onko sen pääpaino autojen rakentamisessa vaiko niillä aktiivisesti kilpailemisessa. Nämä ilmenemismuodot luonnollisesti

nuorisoa myös koulujen ulkopuolelta. Baarit ja kadunkulmat ovat tyhjentyneet sekä kaikkinaiset konnakujeet vähentyneet. Tilalle on tullut asiallisesti ohjattu virkeä aherrus, joka aivan vaivihkaan antaa oivallisen tuntuman tekniikkaan ja kasvat-
taa käsien kätevyyttä.

Luonnollisesti vauhdin hurma on perimmäinen vetonaula tässäkin toiminnassa. Nuorten mielessä kangasteleva kuva, jossa hän istuu hyvää vauhtia viilettävän ajokkinsa ohjaimissa, on se seikka, josta hän jatku-

MIKROAUTO

- hyvä harrastus
- huonot harrastamisen edellytykset

liittyvät toinen toisiinsa, mutta yhteys ei kuitenkaan ole niin itsestään selvä kuin saattaisi olettaa.

Ensimmäinen puoli, mikroautojen rakentaminen, on parin viime vuoden aikana saanut ilahduttavan laajan sijan erityisesti ammatti- ja kansalaiskoulujen piirissä. Tekniikan opettajat ovat oivaltaneet sen mainioksi keinoksi opetuksen ohjaamiseksi käytännön linjoille todella kiinnostavalla tavalla. Niin kiinnostavalla, että asia tavallisimmin on voitu hoitaa täysin vapaaehtoisen kerhotyön puitteissa. Näin on samalla saanut läksyjen luvulta liikenevän vapaa-ajan vietto onnellisen ratkaisun. Eikä tällä hyvä, vaan kerhot ovat koonneet runsain joukoin

vasti ammentaa innostuksensa pitkien rakentamispuiteiden aikana. Sen vuoksi on tärkeää, että hänelle tämä tilaisuus suodaan, kernaimmin tietenkin kilpailujen muodossa. Tähän kaikki kerhot pyrkivätkin, mutta asian ratkaisu ei ole yksin niiden vallassa eikä edes mahdollisuuksien rajoissa, niinkuin jäljempänä käy selville. Useimmissa tapauksissa sentään tämän puoli on saatu onnelliseen tai ainakin tyydyttävään ratkaisuun vanhempien, maanomistajien, poliisiviranomaisten ja kunnan isien myönteisen suhtautumisen ansiosta.

Kokonaan oman ryhmänsä mikroautoharrastuksen parissa muodostavat aktiiviset kilpa-ajajat, joita massamme on tällä hetkellä noin sata. Heille tämä harrastus merkitsee huokeinta ajateltavissa olevaa autourheilumuotoa. Nämä formula K -luokan, mikroautojen luokan, ajajat käyttävät aina tehdasvalmisteisia välineitä siitä yksinkertaisesta syystä, ettei kyseisessä luokassa ole kansainvälisten eikä kansallistenkaan sääntöjen puitteissa sijaa omatekoisille ajokeille. Eikä tehdasvalmisteisten joukossa ole kuin kourallinen nämä tiukat säännöt täyttäviä mikroautoja.

Pykälien noudattamista valvotaan mm. siten, että kilpailuun osallistuvien autojen on oltava AKK:n, Auto-urheilun kansallisen kilpailulautakunnan, katsastamia ja rekisteröimiä. Niinikään ajajalla on oltava AKK:n myöntämä kilpailulisenssi, jonka saannin edellytyksenä ovat

MEILLÄ SAATAVANA OLEVAT TEHDASVALMISTESET MIKROAUTOT

Mikroautojen eli Formula K-autojen, kuten virallinen termi kuuluu, maahantuoja on Suomessa kaksi, Formula Karts ja Greyhound Oy, molemmat Helsingissä. Esittelemme ohessa heidän suosittelemansa, meillä joko valmiina tai rakennussarjoina saatavat tehdasvalmisteiset mikroautojen rungot sekä pari täysin ajovalmista vaunuakin. Niiden yhteydessä mainitut hinnat edellyttävät kuvien osoittamaa valmiusastetta ja varustelua. Kilpailuissa hyväksyttäviä moottoreita on kaikkiin näihin autoihin valittavissa useita malleja ja kokoja. Niiden hinnat vaihtelevat parista sadasta noin tuhanteen markkaan. Myös rengasvalikoimat ovat runsaat. Kuvasarjastamme puuttuu huokea ruotsalainen ratkaisu, Iwa Bambino, jonka hinta rakennussarjana on noin 700 mk.



vähintään 16 vuoden ikä, moottoripyörän ajokortin omistaminen sekä henkilökohtaisen vakuutuksen ottaminen jokaista kilpailua varten.

Formula K -luokka on säännöissä jaettu neljään alaluokkaan, joista Suomessa on käytössä kuitenkin vain kaksi, 100- ja 200-kuutioiset vaihdelaatikottomat autot. Tällä hetkellä meillä on noin 200 rekisteröityä mikroautoa. Kilpailutoiminta maamme rajojen sisäpuolella ei kuitenkaan olosuhteiden pakosta ole vielä päässyt kovinkaan vilkkaaksi. Esimerkiksi viime talven aikana järjestettiin jääradoilla eri puolilla maata vain kymmenkunnat kilpailut. Tänä kesänä toiminta tuntuu rajoittuvan pelkästään SM-ajoon, joka edellyttää neljää erillistä osakilpailua. Näistä kolme parasta kunkin ajan kohdalla ratkaisevat mestaruuden.

Myös aktiivijajat ylläpitävät tiivistä kanssakäymistä kerhotoiminnan puitteissa. Heidän kerhonsa ovat monesti avoinna myös sellaisille nuorille harrastajille, joilla ei vielä ole mahdollisuuksia rekisteröintivaatimukset täyttävien ajokkien hankkimiseen. Tällaisia formula K -kerhoja on tällä hetkellä Harjavallassa, Helsingissä, Hämeenlinnassa, Iisalmessa, Imatralla, Kouvolassa, Mynämäellä, Oulussa ja Turussa.

Innostus mikroautoilua kohtaan on parastaikaa meillä voimakkaassa nousussa. Onhan se kaiken lisäksi myös arveltua huokeampi harrastusmuoto. Esimerkiksi huokeimman tehdasvalmisteen mikroauton saa rakennussarjana mopon hinnalla ja täysin valmiiksi koottuna moottoreineen noin tuhannella markalla. Kalleinkin ratkaisu kilpailutoimintaa aloitettaessa maksaa kaikkine kustannuksineen pienemmässä luokassa vain noin 2.000 ja isommassa pyöreästi 3.000 markkaa. Näiden viime mainittujen lukujen suhteen on huomattava, että asiassa on mukana myös varttunutta väkeä, jonka ei tarvitse turvautua isän kukkaroon. Esimerkiksi kahden viime vuoden maailmanmestari, italialainen Guido Sala, on 48-vuotias. Omien aktiivijajiemme keski-ikä on noin 23—25 vuotta.

Harrastamisen mahdollisuudet ovat meillä kuitenkin peräti rajoitetut. Mikroautoilumme suorastaan painajaisen tavoin kahlitsevia tekijöitä on kaksi: ajokortin pakollisuus ja eri-

↑ Kansainväliset mitat täyttävä mikro-rata valmistui äskettäin Espooseen Roland Sarlinin johdolla. Ensimmäiset kansainväliset kilpailut pidettiin 14. 8. Voittajat: SM alle 100 cm³ Keijo Rosberg, SM alle 200 cm³ Jukka Aihinen, kans.väl. 100 cm³ Keijo Rosberg, kans.väl. 200 cm³ Edaht Bo, Ruotsi. Tässä luokassa Roland Sarlin tuli toiseksi.

tyisesti sen saannin ehdoksi asetettu korkea, 16 vuoden, ikäraja sekä huutava puute ajopaikoista, kunnollisista ja säännöt täyttävistä radoista puhumattakaan.

Ensinmainitun seikan suhteen on huomattava, että moottoripyörän ajokortti vaaditaan mikroautoilijalta silloinkin, kun hän ajlee yleiseltä liikenteeltä suljetulla alueella. Yksityinen kotipiha jää käytännöllisesti katsoen ainoaksi alle 16-vuotiaan mikronuorukaisen harjoittelupaikaksi, ja siinä ei paljon vauhdista voi puhua. Todella nurinkuriseen valoon tämän määräyksen asettaa mm. se, että mopolla sama ajokortin nuorukainen saa huristella vaikkapa keskellä pääkaupungin liikenneväylää, missä vaarat väijyvät monin verroin kärkeä kuin kilpa- ja harjoitusradalla.

On selvää, että tällainen asiantila karsii lainlaajien mielestä liian nuoria pois myös mikroautojen rakentamisharrastuksen parista. Sillä eivätkään suinkaan kaikki tuon ikäiset jaksaa innostua pelkän tekniikan vuoksi kyhäämään ajopeliä, jonka omakohtaisen kokeilemisen kanssa on vähän niin ja näin. Se ajotoiminta, jota koululaiskerhot ovat näissä oloissa pystyneet järjestämään, on enimmäkseen rajoittunut koulujen pihalla opettajien vastuulla tapahtuvaksi.

Esimerkin vuoksi mainittakoon, että Yhdysvalloissa jo 8-vuotiaat mikroautoilijat saavat osallistua kilpailuihinkin sillä edellytyksellä, että vanhemmat ovat mukana varikolla. Ruotsissa asia on ratkaistu toisella tavalla — rakentamalla valtion ja kuntien toimesta tai ainakin huomattavalla avustuksella eri puolilla maata kymmeniä suljettuja mikroautoratoja, jotka ovat kenen tahansa ajokortittomankin harrastajan käytettävissä. Eikä auton omistaminenkaan ole välttämätöntä, sillä niitä saa vuokrata ratojen varikoilta. Tilastomiehet ovat laskeneet, että kaiken muun hyvän lisäksi tällainen toiminta on vähentänyt varsin tunnettavasti myös nuorisorikollisuutta,

erityisesti auto- ja moottoripyörävarkauksia.

Omassa maassamme on toistaiseksi vain kaksi mainitsemisen arvoista mikroautorataa, Turussa ja Keimolassa. Mynämäellä talkoovoimin syntynyt rata ei täytä kilpailusääntöjen vaatimuksia, vaikkakin se tukee itse harrastusta erinomaisesti. Parhaillaan puskevat maansiirtokoneet aivan pääkaupungin liepeillä pohjaa 700 metriä pitkälle mikroautoradalle, jonka suunnitelmien mukaan pitäisi valmistua elokuussa. Hankkeen takana ovat ruotsinkielinen raittiiden autoilijain järjestö sekä Espoon kunta ja sen toimeksipanijana Roland Sarlin. Muualtakin päin Suomea on jo kantautunut eräitä lupaavia uutisia, jotka enteilevät ratojen lisääntymistä, mutta ei kuitenkaan läheskään siinä määrin kuin olisi tarpeen.

Mikroautoradan ei suinkaan tarvitse olla yllellinen ja kallis luomus. Halvin mahdollinen ratkaisu riittää vallan mainiosti. Sellaiselle sopivin paikka on vanha sorakuoppa tai aukea tasainen kanervikkokangas. Tällöin selvittää pohjatöistä varsin vähäisillä tasoituksilla ja jyräyksillä, joita paremman puutteessa voi suorittaa vaikkapa henkilöautolla ajaen. Tämän jälkeen tarvitaan vain 4 sentin asfalttikerros, ei siis järin paksu, mutta mikroautohan rasittaa sen sitä painollaan vähemmän kuin kävelevä ihminen. Näin kustannukset pyörivät 30.000 markan seutuvilla.

Kohtuuden nimessä on tietenkin mainittava, että syyt ratojemme vähäisyyteen piilevät osaltaan myös mikromiehissä itsessään. On ehkä odotettu ja toivottu liian paljon valmista ja aristeltu tarttumista itse lapion varteen. Enemmän vain reipasta talkoohenkeä, niin tilanne kuka ties näyttäisi paljon valoisammalta. Mutta aktiivinenkin työskentely vaatii tässä asiassa ehdottomasti myös ulkopuolista apua, ja luonnollisimmalta tuntuva ratkaisu olisi, että se tulisi kuntien taholta. Tuntuu tavallaan lieventäisi myös poliisin nykyistä myönteisempi näkemys kilpailujen järjestämisestä tilapäisratkaisujen turvin esimerkiksi asutuskususten toreille.

Erityisesti poliisille, joka usein niin kernaasti julkituu auttamishalunsa, tässä olisi kiitollinen tehtäväkenttä, johon luontevasti voisi yhdistää myös liikenteellisen valistustyön.



↑ Lippu on heilahtanut ja ensimmäiset mikroautot Espoon kansainväliset mitat täyttävällä radalla syöksähtäneet liikkeelle. Vihkiäskilpailuista muodostui kaikin puolin samanlainen täysosuma kuin mitä itse ratakin on. Myös kaikki ulkomaiset tähtiajajat olivat siihen erittäin tyytyväisiä.

● NIINKUIN toisaalla tässä lehdesämme on mainittu, ovat maansiirtokoneet puskenneet kesän kuluessa voimiansa takaa uutta FK-autojen eli mikroautojen rataa Espoon Bemböleen. Nyt tämä kansainväliset mitat ja kilpailusäännöt täyttävä upea rata on valmis — ja saanut jo kiivaan tulikasteensaakin.

Uusi, asvalttipäällysteinen rata 610 metriä pitkä ja 7 metriä leveä. Siinä on kolme ns. jyrkkää amerikkalaista kaarretta, jotka vähentävät keskinopeuden noin 60–70 kilometriin tunnissa. Suorilla huippunopeus saattaa nousta 115 kilometriin tunnissa. Rata on rakennettu vanhaan sora-antontuun, jonka reunamilla on tilaa tuhansille katselijoille. Myöhemmin on tarjottu varustaa tämä oivallinen amfiteatteri myös istumapaikoilla. Pysäköintitilaa katselijain autoille on riittävästi. Radan isännöitsijänä toimii mikroautopiireissä kansainvälisesti tunnettu tekijämme, Roland Sarlin.

Avajaiskilpailut

4. 8. -66 pidettiin radan avajaiskilpailut, joilla ruotsalaisten ja tanskalaisten tähtiajajien mukana olon johdosta oli kansainvälinen leima. Samalla ne kuuluivat yhtenä osakilpailuna tämän vuoden Suomen mestaruudesta käytävään kamppailuun. Päivän suomalaisiksi ykköstekijäksi ko-

JÄSENHANKINTAKILPAILUN PAREMMUUSJÄRJESTYS

AK:n jäsenhankintakilpailussa on ensimmäisenä 31. 7. 1966 harjavaltaisen teknikko Paavo Niskanen ja toisena tiemestari Mikko Kivistö Kokemäeltä. Järjestys suhdeluokineen on seuraava: Teknikko Paavo Niskanen, Harjavalta, tiem. Mikko Kivistö, Kokemäki -35, terv.kats. A. Hatakka, Valkeakoski -5, vak.tark. Matti Liira, Turku ja edust. Olavi Markkula, Jyväskylä -2, yli-ins. Tauno Järveläinen, Lahti -9, majuri Leo Saarenheimo, Kajaani -1, rkm. Sakari Autero, Tampere -2, os.pääll. Börje Tengström, Lielähti -4, op. Kalevi Hannuksela, Por, tek. Harry Hämekoski, Mänttä ja ylikers. Osmo Raekorpi, Joensuu -10, automyyjiä Veli Kahisalo, Sonkajärvi -6, työnjoht. Seppo Hyrynkanas, Oulu -3, dipl.ins. Toivo Ikävalko, Tikkurila -3. Muistatthän mainiot palkinnot!

Moottori... Jatk. siv. 14

konaisaika ratkaisi palkintoluettelon järjestyksen.

Timo Mäkinen ja Hannu Mikola kävivät tasaväkisen kamppailun, ainoastaan 0,7 sekuntia erotti nämä kaksi yhteisajassa. Räyskälän parhaat:

1) Timo Mäkinen, Morris Cooper S 6.55,2, 2) Hannu Mikola, Volvo PV 544 S 6.55,9, 3) Pauli

hosi lisaalmen Urheiluautoja edustava Keijo Rosberg, joka raisulla menollaan hallitsi sekä kansallista että kansainvälistä 100-kuutioisten luokkaa. Hän oli myös paras suomalainen päivän päätteeksi ajatus pudotusajossa. Kaikkien kilpailijain mielestä itse rata oli erinomainen.

Tuloksia:

Luokka alle 100 ksm, SM-loppukilpailu: 1) Rosberg, Keijo, lisaalmi, 9.59,9; 2) Mäkilä, Matti, Turku, 10.06,5; 3) Sällylä, Tapio, Turku, 10.19,0.

Luokka alle 200 ksm, SM-osakilpailu: 1) Aihinen, Jukka, Turku, 9.24,0; 2) Nurmi, Reijo, Helsinki, 9.25,3; 3) Pekkala, Eino, Oulu, 13 kierr.

Kansainvälinen luokka alle 200 ksm: 1) Edaht Bo, Ruotsi, 10.43,5; 2) Sarlin, Roland, Helsinki, 10.50,2; 3) Radne, Leif, Ruotsi, 14 kierr.

Kansainvälinen luokka alle 100 ksm: 1) Rosberg, Keijo, lisaalmi, 10.24,1; 2) Mäkilä, Matti, Turku, 10.35,8; 3) Söderling, Per Henrik, Helsinki, 10.40,5.

Luokka D alle 200 ksm: 1) Koskinen, Olli, Tapiola, 4.07,5; 2) Linden, Sune, Ruotsi, 4.27,5; 3) Lindqvist, Henry, Tapiola, 4.5,0.

Pudotusajo: 1) Torgnysson, Jan, Ruotsi; 2) Rosberg, Keijo, lisaalmi; 3) Nurmi, Reijo, Helsinki.

Toivonen, Renault R8 Gordini 7.01,6, 4) Raimo Kossila, Plymouth Valiant 7.04,0, 5) Eino Riiala, Volvo Amazon 7.07,7, 6) Leo Kinnunen, Volkswagen 1600 TL 7.09,6.

● AK:n perinteelliseen, jo 36. kerran ajettavaan Hangon ajoon ilmoitautui tänä kesänä ennätysmäärä osanottajia, 240 kappaletta. Milloinkaan ennen ei maassamme ole ainoassakaan st-kilpailussa saavutettu yhtä korkeata lukua.

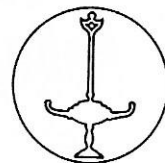
Lähtö M-, A- ja B-luokkien 250 kmn reitille tapahtui Lahna-järven Shelliltä ja C-, DB- ja DC-luokat lähtivät matkaan 150-kilometriselle taipaleelle Kerkkonummen Shelliltä. Mestaruuden voiton vei mielenkiintoisessa ja tarkkuutta koettelevassa ajossa yllättävän ylivoimaisella tavalla pari Aarre Huusari-Juhani Soini. Seuraaviksi sijoittuneet Per-Erik Sandell ja Gustav Åstrand hävisivät yli tuhat pistettä.

Hangon ajon parhaat: M-luokka: 1) Aarre Huusari-Juhani Soini, 2204 vp., 2) Per-Erik Sandell-Gustav Åstrand, 3372 vp., 3) Seppo Kalliopuska-Heikki Hakki, 3579 vp., 4) Olof Nysten-Risto Virtanen, 4019 vp.

A-luokka: 1) Seppo Eklund-Jouni Saarinen, 3205 vp., 2) Rutar Inkovaara-Antti Kivimaa, 4019 vp. Jatk. siv. 59

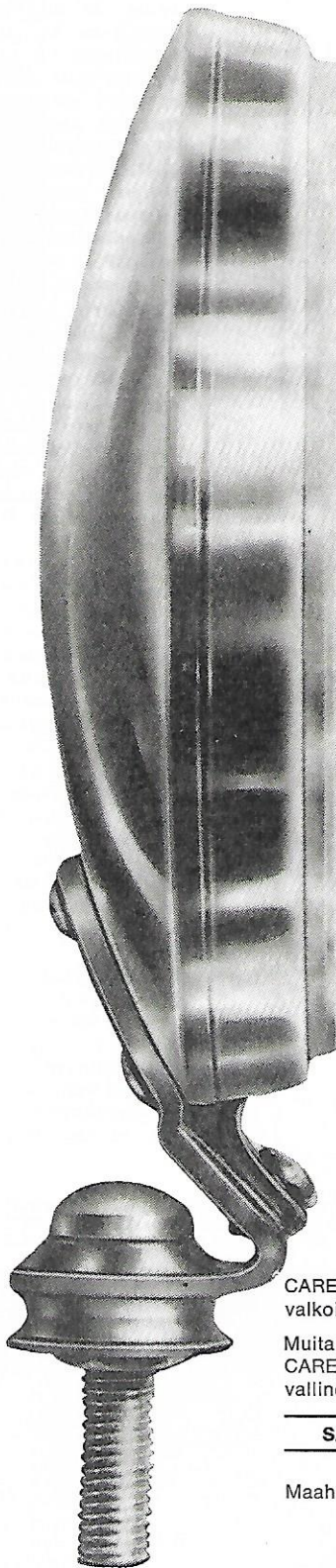
LIIKENNETURVALLISUUS VAATII PAREMPAA VALOAA

CARELLO



PF JOD

VALAISIN näyttää tien



Jodi-(halogeeni)lamppu on pitkä askel eteenpäin, tehokkaampaan valaistukseen. Uikomudoltaan jodilamppu eroaa tavallisesta pienikokoisena. Teknillisinä erona on jodilamppuun lisätty täytekaasu. Tavallisessa hehku-lampussa wolfram kiinnittyy mustana kalvona lampun seiniin. Jodilampussa sen sijaan ei tämä ilmiö tapahdu, vaan lasi on aina puhdas ja kirkas. Tämä merkitsee, että lamppu antaa suurimman valotehon, ilman himmennystä, koko lampun eliniän.

CARELLO on edelläkävijänä käytännössä ottanut kaikki jodilampun edut käyttöön ja erikoisesti kehittänyt sekä sumu- että kaukovalaisimia tällä lampulla. Tekniikan ja nyky-aikaisen muotoilun yhdistämisen tulos on valaisin, jonka paksuus on ainoastaan 4,5 cm. Tämä tekee asennuksen mahdolliseksi joka autoon. Ajamukainen, puhdas tyyli tekee myös sen, että valaisin sulautuu nykyaikaiseen autoon ja koristaa paikkansa auton edustalla.

CARELLO PF JOD valaisin saadaan valkoisella tai keltaisella lasilla.

Muita CARELLO-valaisimia. CARELLO-MONZA halpahintainen tavallinen sumuvalaisin.

SAATAVISSA ALAN LIIKKEISTÄ

Maahantuoja:

OSAKEYHTIÖ S&N

Bulevardi 5, Helsinki, puh. 645 911

Suhde 1:1

Ruotsalaiset saivat jäärataoppia Imatralla

MU / KALEVI LUOTOLINNA

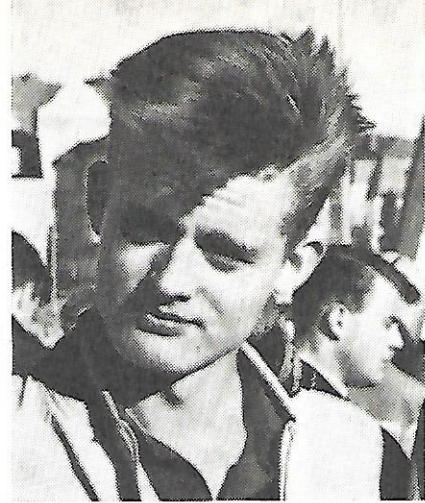
Ruotsalaisille annettiin oppia oikein olan takaa, miten rattia pitää kääntää jääradalla mikro-auton ollessa kyseessä, kun Imatralla kilpailtiin 20. päivänä maaliskuuta. Kilpailujen "vetonau-loiksi" kustannetut ruotsalaiset kilpailijat saivat kuitenkin katsella meikäläisten ajajien sitä vähemmän edustavampaa puolta, palkinnot nimittäin ojennettiin kaikki kotimaisilla nimillä varustetuille henkilöille.

Kyllä naapurimaan miehet pystyvät pistämään luun kurkkuun meikäläisille, jos ajetaan asfalttipintaisilla radoilla, mutta he voivatkin harjoitella niillä, mutta me emme. Täällä sen sijaan on kehitelty tuota nasta-asiaa melko pitkälle sekä saatu mahdollisuus käyttää jääratoja harjoituspaikkoina, ja kunhan ratoja saadaan, niin katsotaanpa mitä tapahtuu, kunhan sellaiset "raivopäät" kuin esim. Nurmi ja Grahni pääsevät

väläyttelemään taitojaan naapurimaan miesten kanssa, kuitenkin unohtamatta kaikkia nousevia sekä nyt jo kilpailevia muita suuruuksia.

Edellä kerrotuissa kilpailuissa en henkilökohtaisesti ollut mukana, mutta mikäli kuulopuheissa on perää, niin ilman lämpötila oli ollut melko epäkiitollinen näille aroille italialaiskoneille, ja se oli tapahtunut kaasuttajien jäätymisen merkeissä. Melkoinen pakkamukaan ei ole pahaksi eikä helteinen ilma, mutta talvikelillä mittarin ollessa siinä nollan vaiheilla saattaa sattua hankaluuksia.

Luokan alle 100 ksm kärkipään miehiksi nousivat Helsingin Heikki Grahni, Kouvola Askon Kippo sekä Hämeenlinnan Timo Kallio suunnilleen edelläkerrotussa järjestyksessä, Grahnin "soitellessa" melkein sitä ensiviulua. Kyseisessä luokassa ajettiin nimittäin useampia lähtöjä. Kouvola Kippon, se-



Heikki Grahni olisi kova mies asfaltillakin, mikäli harjoitusmahdollisuuksia löytyisi.

kä Hämeenlinnan Kallion kesken taisteltiin melko kiivaastikin, Kippon vetäessä hieman pitemmän korren. Varteenotettavia kuskeja molemmat.

Alle 200 ksm:n luokassa Roland Sarlin taas jälleen kerran valtasi kaikkein kirkkaimman mitalin, melko tuntemattoman Leo Vahersalon selviytyessä toiseksi, ennen viimevuotista Suomen mestaria Reijo Nurmea, Reijon taistellessa kaasuttajiansa kanssa jäätä sulatellen. Kuumassa sarjassa Vahersalo veikin voiton nimiinsä, Jyväskylän Niilo Saarelan nenän edestä Timo Kallion vallatessa kolmannen sijan. Mainittakoon että Saarela sekä Kallio ajoivat alle 100 ksm:n koneilla.

Kilpailuja on ollut, ja Turussa asfalttipäällysteinen rata on jo melkein sula, joten vaihtakaahan pojat renkaita ja lähdetään polttamaan kumia, vaikkapa sinne Turun puoleen.

Kouvolassa 2 kovaa mikrotallia

Vaikkakin loppupalven jäätilanne kilpailujen järjestäjien "näkövinkkelistä" ei ole ollut parhainta mahdollista luokkaa, on kuitenkin aikaansaatu melko onnistuneita "voimannittelöitä," FK-rintamallakin.

Kouvolan kaupungissa on ilahduttavalla tavalla suhtauduttu mikro-autourheiluun. Tähän mennessä on kyseisessä kaupungissa saatu aikaan jo kaksi kilpailua FK-autoille ja tätä kirjoitettaessa on yksi kilpailu vielä edessä päin, jos nämä epävakaiset sääsuhteet

sen suinkin sallivat. Herrat, johtaja Kippo sekä insinööri Launne ovat tehneet paljon arvokasta työtä Kouvolassa kyseisen urheilun puolesta. Kaikkein harmillisimpana näin sivullisena pitäisin sitä seikkaa, että he puuhaillevat ikäänkuin eri leireissä, edelläkerrotut herrat voisivat yhteistyöllä saada varmaankin Kouvolan maamme johtavimmaksi mikro-autoilukeskukseksi.

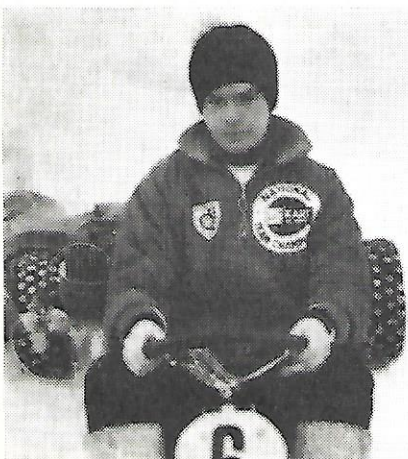
Keskustellessani johtaja Kippon kanssa, hän mainitsi Kuusankosken ammatikoulun ottaneen ohjelmaansa myöskin FK-autojen valmistuksen. Näin olen Kouvolan tienoilta löytyykin nykyään jo noin viisitoista ajokkia valmiina lähtemään kilparadoille.

Mainittavaa on, että edelläkerrottujen herrojen pojat ovat kilpailleet jo noin vuoden, ja juniori Kippo melko menestyksekkäästikin. Kouvolan urheilukentällä 27 päivänä helmikuuta järjestetyissä kilpailuissa sattui yhtä sun toistakin, mm. Ruokosen Kari teki epävirallisen Suomen ennätyksen mikro-auton kanssa lentämisessä, mutta selvisi sentään suhteellisen vähillä vaurioilla.

Isomman luokan "isottelijat" Nurmi, Sarlin sekä allekirjoittanut ottivat mitata vanhan tavan mukaan toisistaan jäämurskan lentäessä Sarlinin voittaessa luokkansa. Nurmi nappasi kuitenkin kuumassa sarjassa voiton ennen allekirjoittanutta, Ruokosen tyytyessä katsomaan ajokin sarkymisen johdosta radan reunamilta.

Pienemmässä luokassa alle 100 ksm P. H. Söderling ei antanut Suomen mestarin Teppo Kallion yllättää itseään, vaan korjaili nimiinsä päivän parhaimmat pytyt Kallion saadessa tyy-

jalkuu sivulle 48



Keijo Rosberg omaa jo melkoisen määrän varmuutta.



Askon Kippo kuuluu Kouvolan nousevan mikrotallin kärkihahmoihin.