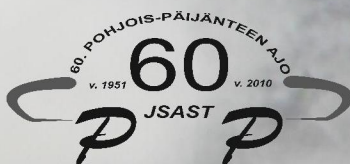




3-2010

SASTILAINEN

SASTILAINEN, JSAST ry:n jäsenlehti, 28. vuosikerta



Tässä lehdessä:

- ✍ Toimintakalenteri 3-2010
- ✍ JSAST vuosikokouskutsu
- ✍ 60. PP-Ajon pölyt laskeutumassa
- ✍ Kisajuttua vuodelta 2010 ym...



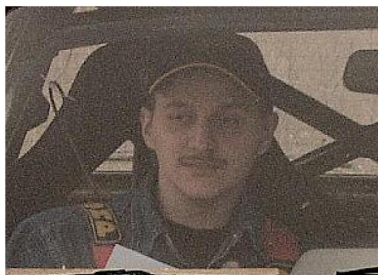
JSAST - AUTOSUUNNISTUSTA yli 25-vuotta Keski-Suomessa

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Aurinkoista syksyä

Kesä keikkuen meni ja juhlakilpailu siinä sivussa. Järjestelyt onnistuivat ihan mukavasti ja reittihän oli vallan mainio. Kilpailijat ainakin pitivät ja itse istuin 0-auton kyydissä. Haastetta oli varmaan kaikille riittävästi, me ei meinattu löytää kaikkia kylttejä vaikka ne oli merkitty karttaan.

B-cupista tuli tänä vuonna keskisuomalaisittain hyvin jännittävä. Ennen viimeistä osakilpailua Jyväskylän parilla oli vielä mahdollisuus voittoon. Jotain mystistä kuitenkin tapahtui ja sarjan tasaisuuden vuoksi mitalitkin sitten karkasivat.



Itse olen kilpaillut aika vähän sairastelujen vuoksi. Talvella teloin käteni ja nyt kuskini on käynyt jalkaleikkauksessa ja tämä vuosi onkin paketissa. Välillä sentään kerkesimme poikkeamaan perinteisellä pohjanmaan kierroksella. Tällä kertaa olikin kaksi kilpailua samana päivänä. Ensimmäinen taisi olla vasemmalla kädellä tehty tai ainakin sellainen kuva jäi. Jälkimmäiseen oli kyllä panostettu oikein kunnolla ja sehän menikin sitten hiukan penkin alle. Pohjanmaan kisat ovat jotenkin olleet aina hankalia.

Syksy jatkuu kiivaana kilpailujen suhteen ja vuosikokouskin sieltä on tulossa. Aluemestaruudesta saadaan varmaan mukava vääntö aikaan. Kinkkuilu päättää vuoden taas totuttuun tapaan. Tänä vuonna onkin Rautpohjan vuoro toimia pukkina. Tänä vuonna on myös puheenjohtajan valinta vuorossa, eli kaikki halukkaat vaan viivalle.

Syksyterveisin
Tommi



JSAST ry
PL 152
40101 JYVÄSKYLÄ

SASTILAINEN
Jäsenlehti

Luisteleva toimittaja
Seppo Lahtinen
pm 050 3100150
seppo.s.lahtinen@hotmail.com

JSASTry ja Autosuunnistus netissä

www.tuomala.net/jsast
www.autosuunnistus.net
www.akk-motorsport.fi

Kansi: Lehden teemana 60. Pohjois-Päijänteen Ajo. Kannessa kilpailun kaikki luokkavoittajat lähtökorokkeella Rantasipi Laajavuoressa.

TOIMINTAKALENTERI 3 - 2010

sunnuntaina 24.10.

klo 14

AS-harjoitus 4/ 2010

rtm: T.Manninen

Lähtöpaikka: St1, Halssila

Reitti noin 1,5h, karttamaksu 12€

AKK:n K-S aluemestaruus osakilpailu

lauantaina 30.10.

klo 14

AS-harjoitus 5/2010

rtm: V. Karhusaari

Saariston helmi, Säynätsalo

Reitti noin 1,5h, karttamaksu 12€

AKK:n K-S aluemestaruus osakilpailu

lauantaina 30.10.

klo 16-23

JSAST saunailta (ja harkkarin maali)

Säynätsalon vesipelustusaseman tilat

Saunailta jäsenille+ perhe + PP Ajon toimitsijoille!

tiistaina 9.11.

Jyväskylä

Eeronkatu 12

Jyväskylän Energia Oy

Neuvottelutilat

KOKOUSKUTSU!

Tervetuloa kaikki JSAST ry jäsenet!

JSAST ry Vuosikokous

klo 18 alkaen

Sääntömääräiset asiat:

JSAST ry hallitus henkilövalinnat vuosi 2011 ja 2012

toimintasuunnitelma ja talousarvio vuodelle 2011

muut jäsenistön tai hallituksen esittämät sääntöasiat

soita 050 3100150, jos portti on kiinni

JSAST:n Hallitus

sunnuntaina 28.11.

klo 14

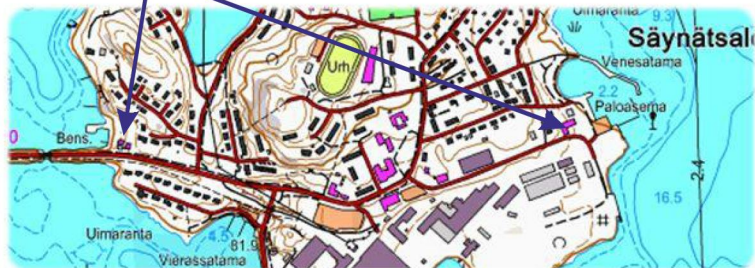
AS-kinkkuilu 2010 AS-harjoitus

RMK ja J.Pietiläinen

TB-Roil Kukkumäki,

Reitti noin 1,5h, karttamaksu 12€

AKK:n K-S aluemestaruus osakilpailu



Autonkuljettajan kesäloman viettoa 2010

Edellinen kisareporttimme päättyi viimeisen talvikisan kotimatkan ongelmiin: kytkin loppui. Vaihdoin sen uuteen jo hyvissä ajoin ennen pääsiäistä. Töissä ilmeni että saisin/joutuisin pitämään kesälomani alkukesästä. Ilmoitin päällikölle asian sopivan, kunhan ison rallin aikaan on muutama päivä vapaata. Asia sovittiin ja kun päivät selvisivät, huomasin loman ja kevään kisakauden alkavan yhtä aikaa. Samoihin aikoihin kartturi kyseli mielipidettä NEZ-sarjaan lähdöstä ja nimenomaan ensin Tanskan osakilpailuihin. Pienen miettimisen (30 sek) lupasin lähteä. Tosin annoin varauksen rahapulasta, koska olin keväällä ostanut elämäni ensimmäisen moottoroidun kaksipyöräisen.

Tein autoon normaalia isomman tarkastuksen ja huomasin että toisen alemman takatukivarren pusla on huonossa kunnossa, mutta ajattelin sen kestävän tulevat pari kisaa. Lisäsin myös toisen virtapistokkeen kojelautaan ja tilasin netistä autoon käyvän kompassin. Lähikaupoista sellaista ei löytynyt ja asuntoautoliikkeessä ihmettelivät että olenko kuullut navigaattorista tai gps-laitteesta. Tunnustin kuulleeni, vaan kun niitä ei saa käyttää kisoissa. Kolme talvea käytössä olleista nastarenkaista ravistelin nastat pois. Eturenkaissa oli alle kymmenen jäljellä ja takarenkaissa piti jopa käyttää voimaa muutaman nastan kampeamiseksi pois reiästään. Samalla maalasin vanteet vannehopealla. Näillä renkailla oli sitten tarkoitus lähteä Tanskan kisaan ajelemaan. Toinen vararengas vielä kyytiin ja kaikki oli valmiina.

Ennen Tanskaa kävimme UFAK:in kisassa

Uudellamaalla. Kisa oli vaikea ja liukkaalla kalliolla onnistuin osumaan kiveen. Vanteeseen tuli ruma vekki ja renkaaseenkin viilto muttei pattia, joten ulkonäköhaitat eivät meitä hidasta. Kytkimen säätö oli jäänyt vajaaksi ja kytkin irrotti todella huonosti aina lämmentyään. MRT:Itä pois peruuttaessa ja vaihteen kanssa taistelllessani kävi



vihdoin hassusti: jäikin keppi käteen. Onneksi olimme jo pois asemalta ja vaihde vapaalla. Kartturi tuuppasi Tercelin alamäkeen läheiselle linja-autopysäkille, jottemme paljastaisi asemaa muille. Tiesin mitä pitää tehdä ja kymmenen minuutin askartelulla oli keppi paikallaan ja matka jatkui. Kisa meni lopulta ihan kohtalaisesti. Kepin suojana olleita muoveja emme paikalleen laittaneet ja kotimatalla sieltä kävi melkoinen huju sisälle. Takatukivarren kolina alkoi olla sietämätöntä ja päätin että se pitää vaihtaa ennen Tanskaan lähtöä. Laturikin piti jonkinlaista kitinää kun pääsin tallille takaisin. Sunnuntaina vaihdoin takatukivarren. Hämmästyttävää kyllä pultit irtosivat ilman rajumpaa väkivaltaa (rälläkkä oli valmiina, mutta turhaan). Kartturi kiinnitti takaluukun ilmanohjainta uudelleen, koska kisamatkoilla se piti pärinää. Maanantaina kävin tarkistuttamassa laturin liikkeessä, josta sen edellistalvena olin hommannut. Oli hauskaa seistä vieressä ja neuvoa asentajaa miten laturin saa helpoimmin pois. Laakereiden rasvauksen jälkeen asennettiin laturi takaisin, jolloin remonttimies onnistui katkaisemaan kiinnityspultin. Korjasi virheensä ja kaikki oli okei(?)

Tiistaina kaikki oli valmista ja lähdimme kohti Helsinkiä. Matkalla ihmettelimme hirveää jytinää joka kuului kun autolla ajoi vähän kovempaa. Lisäksi ääni tuntui erilaiselta kun joku ajoi edellämme. Pelkäsimme auton taka-akselissa olevan jotain pahemmin vialla. Asia selvisi kun ajoimme itseksemme ja vastaan tuli iso rekka: jytinä palasi siksi hetkeksi kun rekan paineaalto iski. Siispä Mäntsälän Shellillä tankatessamme irrotimme ilmanohjaimen. Nyt autolla pystyi ajamaan ilman ääntelyä yli 120 km/t.

Laivareissu meni mukavasti. Seuraavana aamuna saavuimme Tukholmaan ja ajoimme laivasta ulos. Kytkiessäni valot sammui toinen ajovaloista. Sataman portilla oli puhallusratsia ja siitä poistuessani kuulin poliisimiehen kommentoivan autoani toiselle: ”Pirskatti millaisilla autoilla nuo suomalaiset tänne tulevat.” (Ensimmäinen sana lievennetty.) Pistin auton parkkiin ensimmäiselle mahdolliselle paikalle ja vaihdoin palaneen lampun. Tietysti onnistuin pudottamaan polttimon kiinnitysrousun akun taakse ja hommaan meni pikkuisen enemmän aikaa. Sitten startattiin kohti Tanskaa. Ensimmäisen kahvitaun jälkeen auton takaluukku aukesi. Se oli jäänyt jostain syystä huonosti kiinni ja pomppasi rakoselleen. Meni muutama kilometri löytää moottoritiellä sopiva paikka pysähtyä ja sulkea luukku. Matka meni mukavasti, nyt kun autolla pystyi päästämään muiden kanssa samaa tahtia.

Eräällä tankkaustauolla automaattilla tuli viereeni vauhdilla Audi ja alkoi tankata samalta pumpulta, jossa olin näpyttelemässä bensakortin tunnuslukua. Yritin vuorollani tankata, mutta se ei onnistunut. Audin kuski oli singahtanut sisään maksamaan ja tuli huoltamon omistajan kanssa nolona takaisin. Olikin tankannut minun kortillani, kun ei tajunnut että pumppu oli automaatti. Eipä siinä mitään: minä tankkasin hänen piikkiinsä ja vaihtorahat sain seteleinä huoltamon kassalta. Ruotsissa ei ole ilmeisesti samaa automaattikulttuuria kuin Suomessa: Forssan NEZ:issäkään ruotsalaispari ei saanut tankattua automaattista ja joutui vaihtamaan mittaria. Ei ilmeisesti tajunnut sitä kortilla toimivaksi.

Matka jatkui ja Helsingborgissa kokosimme letkan, jotta pääsimme samalla sarjalipulla Tanskan puolelle. Lautalla join janooni kupillisen kahvia ja perään ison lasin kuplivaa. Tanskaan päästyämme ajettiin kaasua pohjassa kohti välimajoitusta. Juomani juomat olivat kuitenkin eri mieltä - alkoi armoton närästys. Mahani kupli toista tuntia ja mietin pitääkö pysähtyä oksentamaan väliä. Hetken päästä helpotti ja motellikin löytyi. Majoittumisen jälkeen ilta oli vielä nuori joten lähdimme iltakävelyille. Hämmästelimme paikallisen Toyota-liikkeen tarjontaa ja etsimme jalkakäytävää jossa kävellä - oli nimittäin pelkkiä pyöräteitä.

Aamulla heräsimme sitkeään ruohonleikkurin pärinään, joka kuului jopa korvatulppien läpi. Ääni kuului porukalle, joka arkipäivään kuuluvasti oli hotellin pihassa uudistamassa nurmikon pohjaa. Pitkään nukkumisesta ei tullut mitään, joten painuimme aamiaiselle. Jonkin aikaa vietimme hotellilla, koska matkaa varsinaiseen majoituspaikkaamme ei ollut kuin parisataa kilometriä. Veri veti kuitenkin maantielle ja jo vähän ennen puoltapäivää olimme seuraavalla hotellilla Århusin liepeillä. Huoneen sai kuitenkin vasta kahdelta, joten lähdimme etsimään ruokapaikkaa. Emme löytäneet sopivaa, joten kelpuutimme hotellimme hienohkon ravintolaan.



Syönnin jälkeen oli vielä hetki ennen huoneen saamista ja päätin tehdä tarkastuksen kilpurimme konehuoneen puolelle. Laturin kiinnityspultin mutteri oli poissa. Autosta ei tietenkään löytynyt korvaavaa osaa ja muut matkalaiset olivat niin myöhään tulossa, ettei heistä ollut apua. Pantiin pultti paikalleen ja ajettiin varovasti lähikylän huoltoasemalle. Sieltä ei mutteria löytynyt, mutta sen takana olleen nyrkkipajan miljoonalaatikosta löytyi sopiva. Ostimme huoltamolta kierrelliimaa ja menimme takaisin majoitukseen. Saimme vihdoinkin huoneemme. ja sängyt eroteltuumme palasimme Tercelin kimppuun. Vajaa puoli tuntia ja kaikki oli taas kunnossa.

Illalla oli lähikylässä harjoitusajo. Kaupunkipyöritys jossa tuli kuskille selväksi tanskalaisen suunnistuksen hienoudet ja huonoudet.

Torstain harkkari oli tosiaan oikein sopiva tutustumisen lajiin. Heti huoltsikan pihalta ajettuumme löytiin eteen kartanpala, josta ei saa mitään selvää. Seuraavasta risteyksestä piti mennä oikealle eikä kiertää korttelia, eli tuplavrheellä aloitettiin. Jatkossa pyörittiin ihan taajama-alueen liiketilojen pihossa, tosin väliin tehtiin malliksi pieni maaseutulenkki. Ehkä piti liikaa 'näyttää' kuskille miten homma sujuu – harkintaa olisi tarvittu enempi. Virheitä tuli silti vain pari lisää, ja sijoitus oli ulkomaisten kesken yllättävän hyvä neljäs. Tuntui siis liian hyvältä...

Perjantaiamuna lähdimme etsimään varapultteja laturiin. Paikallinen Bauhaus löytyi isolta liikealueelta ja hyllystä keräsimme kourallisen varapultteja ja -muttereita. Samalla tuli mieleen havainto edellisen illan kilpailusta: kartturin silmäongelma haittasi pienten karttojen lukemista. Bongasimme optikon ja ostimme halvan mutta hyvän suurennuslasin kisoja varten. ”Meille ei 25-tonniset enää ..ttuile.”

Lähdimme ajoissa kohti Jyllannin länsirantaa ja illan osakilpailua Holstebrossa. Lounastaminen oli tarkoitus hoitaa matkan aikana. Pitkän haeskelun jälkeen silmiin osui siisti 'kro', josta odottelun jälkeen saimme ruokaa. Sitten olikin jo kiire illan kilpailun ohjaajakokoukseen. Siellä muun muassa joka autoon jaettiin patkka punaraitanauhaa, jolla oli tarkoitus merkitä jotain(?) mahdollisen osuman jälkeen.

Kilpailun lähtö oli kylän torilla olutjuhlan aikaan. Paikallisia tämä autotapahtuma ei siis kiinnostanut tippaakaan. Kisa suuntautui paikalliseen istutusmetsään. Siellä hetken ajettuani tajusin, mitä sillä nauhalla pitäisi merkitä. Pimentyvässä metsässä juoksenteli runsaasti peuroja ja muita elukoita, siksi siis yleisrajoitus 50km/t. Maasto sopi hienosti suomalaisten kalustolle. Aikamme siellä seikkailtuamme (ja eksyilyämme) löysimme maaliin.

Joopa. Tästä kisasta jäi mieleen Se Suuri Eksyminen, joka meidän kisan tulosmielessä kaatoi. Metsän keskellä olleeseen (ainakin) viiden tien risteykseen kun tultiinkin vähän eri suunnasta kuin luulin. Eikä jatko osu millään. Sen väärän luulon korjaaminen sitten kesti aivan liian kauan. Olihan se kompassikin siinä kojelaudassa. Ei se auta, ellei sitä usko... Sijoitus oli vaatimaton 11.



Lauantai-aamuna aamiaisen jälkeen taas tarkistus kilpurin konehuoneeseen - mitään huolestuttavaa ei näkynyt. Naapurihuoneiston kavereilla sen sijaan oli enemmän tekemistä. Yöllä kisasta palatessa oli trailerin teli hukannut toiselta puolelta yhden renkaansa. Toinen oli sentään löytynyt. Löystyneet pultit olivat kadonneet ja jarrurumpukin oli saanut siipeensä. Meiltä löytyi autosta sokka rummun kiinnitykseen, mutta muuta apua ei. Kärry tuli kuitenkin kuntoon.

Illalla oli sitten uusi kisa, jonka lähtö/maali oli läheisellä Jyllandsring -moottoriradalla. Ennen kisa-etsimme taas ruokapaikkaa. Mikään ei ollut auki, joten teimme radikaalin ratkaisun ja hankimme lähikaupasta eväät. Samalla ostimme aamiaistarvikkeita seuraavaa aamua varten. Menimme lähtöpaikalle eväiden syöntiin.

Kilpailu oli erilainen kuin edellispäivänä. Nyt pyörimme kylissä, maaseudulla ja lopuksi radan lähimaastossa. Viimeisellä jaksolla olin jo niin itsevarma, että puutuin reitinmäärittelyyn - tuloksena puuttuva ja ylimääräinen.

Lauantain kilpailussa tuli Se Toinen Suuri Eksyminen. Saattoi olla, ettei ratamestari edes tarkoittanut paikkaa vaikeaksi – enhän itsekään ymmärtänyt virhettäni ennen kuin kotona pöydän ääressä. Hämmennys oli kuitenkin suuri, kun etenemishjeet alkoivat osua maastoon aina vain huonommin, kunnes piti luovuttaa. Usean uudelleen oton (ja saman väärän valinnan) jälkeen jouduimme kartoittamaan lenkkipolkuja täynnä olevan harjun perusteellisesti jotta pääsimme yleensä jatkamaan. Pari kylttiä haettiin vielä takaperin, mutta se ei Tanskassa onnistu pitkälle. Sijoitus oli taas sama 11.

Kilpailun jälkeen oli ruokaa tarjolla maalipaikalla. Vatsat täynnä lähdettiin nukkumaan viimeistä yötä. Aikaisin aamulla hotkaistiin hotelliin tarjoamat sämpylät plus omat eväät ja startattiin kohti kotia. Kokoonnuimme taas Tanskan rannalla päästäksemme Ruotsiin alennuksella. Pikaisen lauttamatkan jälkeen jatkettiin kohti Tukholmaa. Tankkauksia ja ruokailua lukuun ottamatta päästin Ruotsin läpi pysähtymättä. Lähellä Tukholmaa kaasujalkaa alkoi särkeä. Onneksi tuli sen verran ruuhkaa, että jalkaa sai jumpattua.

Laiva oli melkein täynnä ruotsalaisia humaltuvia opiskelijoita. Ravintolassa saimme hyvää palvelua, kun meitä 'normaaleja' matkalaisia ei paljontakaan ollut. Aamulla heräsin ajoissa, eikä enää nukuttanut. Päätimme mennä ennakkosuunnitelmista poiketen aamiaiselle. Laivan järjestysmiehet näyttivät uupuneilta vahdittuaan koko yön kännistä nuorisoa. Turusta kotia kohti ajellessa alkoivat suomalaiset nopeudet hieman puuduttaa. Muiden liikkujien toilailut kuitenkin pitivät kuskin hereillä kotiin saakka. Kartturi jäi kotiinsa ja kilpuri tallille. Koko reissun kilometrit 3100. Eikä kartturi ajanut niistä metriäkään.

Kesäkuussa olisi ollut kansallinen kilpailu. Sinne emme osallistuneet kun minulla oli varaus Tampereelle Sauna Open Air -konserttiin. Sen sijaan osallistuimme Lapualla Wanhan Ajan ST -harjoitusajoon. Siellä etsittiin S-asemia ja ylimääräinenkin rankaisi (vuoden 1988 säännöt). Kisa oli kiva ja sopivan mittainen. Olisi vaan kaivannut enemmän osanottajia. Loppu kesäloma menikin taloa maalatessa ja kaikenlaista pientä touhutessa.

terveisin jari w
ja Jari Vee





60. Pohjois-Päijänteen Ajo työryhmä

Kun tätä kilpailua valmisteltiin 2-3 vuotta ennen kilpailun ”H-hetkeä” oli ideoita ja tekijöitä tapahtumalle kiitettävästi. JSAST:n hallituksen kokouksissa asiaa kiitettävän useasti etukäteen puitiin ja aina nyökyteltiin ja ideoitiiin kävelykatutapahtumasta yms. Kuitenkin noin vuosi ennen kilpailua alkoi selvitä, ettei edes reittiryhmää voinut varmuudella sanoa, löytyisikö sitä. Allekirjoittanut oli eräänlainen ”jarrumies” suurissa ideoissa, peläten

tekijäkatoa kilpailun lähestyessä.



Niihän siinä kävi, reitin teosta vastasivat ”veteraanit” ja talkootkin oli pääosin ”ikäihmisten” kansoittamia.

Onneksi oli Lambergin Hannulla sähköisessä muodossa meidän muutaman vuoden takainen SM-kisa. Siitä mukavasti muuntelemalla ja vähän lisäämällä & poistamalla jaksoja tehtiin tuollainen pikkunätti reitti.

Suurimmat yllätykset koettiin esimerkiksi Markkulankankaan pyöritysalueille ei pääsyt lainkaan enään ajamaan. Polut oli kaviettu kuopille metsäkoneen kauhalla ja harvennuskaadot oli lähestulkoon kaikki kaadettu aikoinaan tekemiemme ajourien päälle.

Tämän aukeaman kuvat kertovat pitkälle siitä miten ne käsipelissä saatiin taas ajokuntoon. Kaksi viikonloppua siellä lapioitiin, raivattiin, tasattiin ja kannot poistettiin.



Kuva vasemmalla:

Kovalanmäki Hanka-salmen asemalla oli toinen alue missä oli paljon lapioitavaa ja raivaamista.

Harvakseltaan kun kilpailuja järjestetään pääsevät hyvätkin alueet ”puskittumaan”!



Lopputuloksena kelvollinen muttei hyvä suunnistusalue aserikoisautoille (ei siviiliautoille). C-luokan reitti, jota myöskin veteraanit ja aluemestaruushakkari noudatti ei alueelle päässyt kuin vähän haistelemaan. Eli jos AS järkiintyy reittien osalta on Markkulankangas enää muisto vain. Toivottavasti samoin ei käy Pohjois-Päijänteen Ajolle. Puhujanpöytäkuivassa allekirjoittanut ilmoitti paikalla olijoille Hanskin ja Sepin tekemän viimeisen kilpailun ”suljetuksi”,

toivottaen hyvää ja turvallista kotimatkaa kaikille sekä hyviä AS-hetkiä tulevaisuudessa.

Nuorelle polvelle evästykseksi vanha sanonta; ”teot puhuvat puolestaan, ei ne suuret puheet”.

TALKOOVÄELLE KIITOS: Aulis Ilvoselle, Pentti Manniselle, Tapio Lampergille, Hannu Lambergille, Seppo Järviselle, Jari Vuoriselle, Jari Willnerille, nämä nimet erikoismainittuna. Keski-ikä tuolla väellä lienee jo reilusti päälle 50v? Yleisjärjestelyt hoiti Vesa Karhusaaren tiimi. OLIHAN meitä muitakin mukana.

KIITOS KAIKILLE MUKANA OLLEILLE!

Saunailta 30.10. 2010 Säykissä olkoon pieni kiitoksen osoitus, nähdään saunalla!

t. yksi ikämiehistä Seppo Lahtinen (kohta 60v itsekin)



AS-HARJOITUSAJO LUONETIN LENKKI 2010

TULOKSET

LUOKKA: MAB

1	ILPO PUUPPONEN – HEIKKI VALKONEN	YHT: 2836 vp	RT: 2400 /
	AT: 436 PUUTTUVAT	RT: 19,79,64,10	
2	JARI WILLNER – JARI VUORINEN	YHT: 3680 vp	RT: 2400 /
	AT: 1280	PUUTTUVAT: 19,63,10,64	

LUOKKA: C/E

1	EERO TONTERI – MERJA MYNTTINEN	YHT: 3530 vp	RT: 1800 /
	AT: 1730	PUUTTUVAT: 19,79,64	
2	HARRI MINKKILÄ	YHT: 4782 vp	RT: 4200 /
	AT: 582 PUUTTUVAT: 74,19,63,64,37,10,64		
3	JI LIN GOH – ILKKA TONTERI	YHT: 6603 vp	RT:
	3600 / AT: 3003 PUUTTUVAT: 49,19,64,27,27,53		
4	SAMI KORHONEN – JENNA KORHONEN	YHT: 7714 vp	RT: 6000 /
	AT: 1714	PUUTTUVAT: 74,19,63,64,37,27,27,10,13,53	
5	JOHANNA KÖNÖNEN – MERVU RUUSKANEN	YHT: 8106 vp	RT: 5400 /
	AT: 2706	PUUTTUVAT: 49,50,19,64,38,27,27,10,64	

KIITOKSIA OSALLISTUMISESTA

T:RTM:t MIIKA MANNINEN, TIMO MANNINEN JA SEPPO JÄRVINEN

60. Pohjois-Päijänteen Ajo 3.7.2010 (kuvat tähän tekstiin (s.10 -s.15);

Juhani Valkoselta, kiitos!

Seuramme Jyväskylän Seudun Autosuunnistajat ry:n kilpailu ylitti heinäkuussa 60 kilpailun järjestetyn rajapyykin. Tie tuohon rajapintaan on ollut hyvin monimuotoinen. Kuten alla olevasta käy ilmi. Tiedot lainattuja otteita Luoma-Ahon ”Jorkin” ansiokkaasti kootusta opuksesta ”40-vuotta Pohjois-Päijänteen Ajoa”.

Vuonna 1950 10.10. Suomen Autoklubin Keski-Suomen piiri piti jäsenilleen tarkkuusajon reitillä Jyväskylä – Keuruu. Tapahtumaa kutsuttiin nimellä Keuruun Ajo. Seuraavana vuonna se ajettiin piirikilpailuna. Tapahtumasta kehkeytyi täysipainoinen ST-kilpailu. Vuodesta 1957 kilpailukutsussa kilpailu oli nimetty Pohjois-Päijänteen Ajoksi.

Pohjois-Päijänteen Ajon järjestäjänä oli 1950 – 1963 Autoklubi Keski-Suomen piiri, 1964 alkaen järjestäjänä oli Autoklubi Keski-Suomen piirin Autourheilukerho. 1970-luvulla kerho alkoi käyttää lyhennettä AKU. 1973 Suomen Autoklubi ja Suomen Autoliitto yhdistyivät nimellä Autoliitto ry. PP Ajon järjestäjäksi ryhtyi tuossa vaiheessa AL:n Jyväskylän osasto ry, AL-AKU. Vuodesta 1991 Pohjois-Päijänteen Ajon järjestämisvastuuta on kantanut Jyväskylän Seudun Autosuunnistajat ry (JSAST). Jo tätä ennen kilpailua järjestettiin yhteistyössä JSAST / AL:n kanssa ja yhteistyötä tehdään vieläkin voimavarojen mukaan.

Tunnuslukuja

St-ajon ohjeet 1953 määrsivät ajon pituudeksi vähintään 150 km (isoimmat kisat kuten PP Ajo yleensä 250 km). Vuosina 1965 ja 1970 Pohjois-Päijänteen Ajo oli MA-luokilla täydet 300 km. 1980 luvulla kilpailureitit jäivät jo MA-luokillakin alle 100:n km:n. Vuonna 1995 Pohjois-Päijänteen Ajo ajettiin 2 pv:nä. Pituutta kertyi noin 450 km. Tämä on varmaankin edelleen Suomen ennätys yhden seuran järjestämistä kilpailuista. Arvokilpailuna Pohjois-Päijänteen Ajo on ollut 6 kertaa SM-osakilpailu, 5 kertaa BC-cup osakilpailu ja 1 kerran PM-osakilpailu.

Pohjois-Päijänteen Ajo on ”must”!

Järjestelytoiminnassa on näiden vuosien aikana ollut mukana valtava määrä eri alan ammattilaisia maakunnastamme. Ratamestareina C-luokkalaisista - Suomen mestareihin. Yhteistä perinteisesti kilpailulle on ollut suunnistuksellisesti vaativa reitti ja kilpailijana tietynlainen haaste olla paras Pohjois-Päijänteen Ajossa. Voisiko verrata Monacon osa-



Kuva vasemmalla:

Rantasipi Laajavuoressa Jorma Järvinen kävi tervehtimässä AS-porukkaa (vasemmalla).

Seppo Lahtinen ja Jorma olivat tekemässä sopimusta 20-vuotta sitten kun PP Ajo siirtyi

JSAST:n järjestelyvastuulle. Takana oikealla

ratamestarin as-auto, eli kyllä pitäisi päästä reitti kaikilla henkilöautoilla!



Autosuunnistuksen taustoja Pohjois-Päijänteen Ajon syntyvaiheilta (teksti lainattu Jorma Luoma-Ahon vihkosta P-P Ajo 40 –vuotta).

vuonna 1921

Suomen Automobiili Klub (SAK) ja Suojeluskuntain autojoukot järjestävät ensimmäisen maantieajon autoille. Reitille Helsinki –Hämeenlinna –Tampere –Por i-Turku -Hanko osallistui 17 autokuntaa. Tämä ”Suuri Autokilpailu” tunnettiin myöhemmin Hangon Ajon nimellä.

vuonna 1931

Kansallinen kilpailutoimikunta perustetaan. Kilpailutoimikunta laati kansalliset kilpailuohjeet. Toiminta jäi vähäiseksi koska kaikki autojärjestöt eivät liittyneet mukaan.

vuonna 1950

Suomen Autoklubi (AK) laatii uudet kansalliset autokilpailusäännöt. Niissä mainitaan myöskin ”maantiekilpailu”, jolla ymmärretään suunnistus- ja tarkkuusajoa (ST-ajo). Säännöt astuvat voimaan vuoden 1951 alussa. näiden sääntöjen perusteella kilpailuja ryhdyttiin järjestämään kerho- (nykyiset harjoitusajot) ja piiritasolla (nykyiset aluekilpailut) runsaasti.

vuonna 1951

Suomen Moottoriliitto, Yleinen Autoliitto ja Maaseudun Autoliitto noudattavat Autoklubin kokouskutsua ja perustavat ”nukahtaneen” Autourheilun Kansallisen Keskusliiton (AKK:n) uudelleen. Tärkeimmiksi tehtäväksi sille määriteltiin: kilpailulupien myöntäminen, kansallisen kilpailukalenterin laatiminen, henkilökohtaisten kilpailulisenssien (ajolisenssi) antaminen, sääntöjen noudattamisen valvonta ja päätösvallan käyttö vetoamisissa. Ensimmäinen kilpailukalenteri tehtiin vuodelle 1952 joka sisälsi 43 kilpailua liikenneajoista – Eläintarha Ajoon.

vuonna 1953

AKK:n sihteeri Sven-Erik Fagerholm lähettää ”paimenkirjeen” autojärjestöille. Hän haluaa selvittää vieläkin kovin epämääräisiä sääntöjä. Maantieajon osalta saadaan nyt selvät määritelmät käsitteille: kartta-ajo, mittariajo, tarkistusmatka, julkinen- ja salainen tarkastusasema. Lisäksi vakiinnutetaan järjestelyjä monilla käytännön ohjeilla mm: miten ratamestari mittaa tarkastusmatkan, miten ajomääräys laaditaan, mitä on muistettava liikenneturvallisuuden kannalta. Fagerholmin ohjeet helpottavat ST-ajon järjestelyjä. Kilpailukutsuihin ilmestyivät tuolloin valvojan, kilpailun tuomareiden ja kilpailun johtajan nimet.

vuonna 1955

AKK:n uusi pääsihteeri Ensio Kivinen julkaisi opaskirjaset ”Suunnistus- ja Tarkkuusajon suoritus” ja ”Autosuunnistaminen”. Nämä kilpailijoille tarkoitetut vihkoset oli tarkoitettu helpottamaan alalle aikovalle harrastajalle. Maantieajon Suomenmestaruus ratkaistaan kilpailusarjalla, johon kuului sekä luotettavuusajoja (matka vähintään 500 km), että ST-kilpailuja (matka vähintään 150 km).

vuonna 1959

AKK myöntää toimitsijalisenssit erikseen ST- ja nopeuskilpailuihin. Luokitus on 1. – 4. tasoinen.



vuonna 1960

AKK ry ryhtyy julkaisemaan ”Autourheilun sääntökirjaa” vuosittain. Julkaisuun ovat oikeutettuja kaikki kilpailijalisenssin lunastavat.

vuonna 1963

SM-kilpailu ajetaan erikseen kuljettajien ja kartanlukijoiden arvosta (aiemmin parikohtainen).

vuonna 1965

Kilpailukalenterissa 279 st-kilpailua, AKK ry nimeää ST-valiokunnan asiantuntija ryhmäksi.

vuonna 1971

Sj-ajo tulee sääntökirjaan mahdolliseksi järjestää (jaksottainen suunnistusajo).

vuonna 1975

AKK ry saa uuden johtosäännön. ST-valiokuntaan nimetään pysyvästi 6 paikkaa (2 AL, 2 SAUL, 1 TUL ja 1 ML). BC-cup aloitetaan.

vuonna 1979

AKK ry lyhenne virallisesti tuli sanoista Autourheilun Kansallinen Keskusliitto ry. St-valiokunnan nimeksi muutettiin Autosuunnistusvaliokunta.

vuonna 1985

Yhtäjaksoiset as-kilpailut kiellettiin, kaikki kilpailut jaksottaisiksi.

**”VETERAANIT” MUKANA JUHLAKILPAILUSSA****60. Pohjois-Päijänteen ajo 3.7.2010 / Tulosluettelo, V-luokka (C-luokan reitti)**

Sija	Nro.	Kuski	Seura	Kartturi	Seura	Auto	Pisteet	Np.
1.	7	Ilkka Syväno	JSAST	Reijo Laitinen	LMM	Volvo S80	2444	
2.	6	Matti Hokkanen	AL Ähtäri	Immo Mörönen	AL Ähtäri	Nissan	3474	
3.	4	Pasi Toivola	JSAST	Pertti Kokkonen	-	MB	6631	
4.	8	Risto Merta	-	Erkki Paananen	LievUA	VW Polo	12457	
-	5	Ulla McNiven	ESRC	Solja Mentu	UAU			PER, sairaus

Ilmoittautui: 5

Lähti: 4



Kuva vasemmalla:

Kilpailijapari numero 4, Pasi Toivola - Pertti Kokkonen veteraaniluokassa antaa tyylinäytteen Kanavuoren 2.jaksolla. Hienosti taittuu MB 300 vuosimallia -89 reittikielvelle.



60. Pohjois-Päijänteen ajo 3.7.2010 / Tuloluettelo, M-luokka

Sija	Nro.	Kuski	Seura	Kartturi	Seura	Auto	Pisteet	Np.
1.	60	Esa Yliniemi	FoSUA	Stefan Åstrand	UFAK	VW Golf	1896	4
2.	55	Tomi Viitala	KiikoisAS	Juha Heikkilä	VaToSUA	Subaru Justy	3141	3
3.	57	Rolf Sjöberg	LohUA	Kari Mamia	LohUA	Charade 4W	3331	2
4.	51	T. Hangasmaa	LapUA	Lasse Pajala	LapUA	Golf	3446	2
5.	52	Jari Koivisto	FoSUA	Toni Koivisto	FoSUA	Starlet	3922	1
6.	58	Raimo Vennola	PSAS	Jari Kulmala	KangUA	WRC Niva	3969	
7.	54	Jukka Viljanen	LapUA	Jaakko Viljanen	LapUA	Golf TDI	4319	
8.	53	Jarmo Laine	AAU	Pekka Virtanen	AAU	Subaru 1.8 T	5181	
9.	56	E. Mäki-Tulokas	FoSUA	Jarkko Heino	AL-Lohja	Toyota Rav4	5262	
10.	50	Mika Lahtinen	AL-Lohja	Jukka Lahtinen	AL-Lohja	Subaru	6162	
11.	59	Esa Tuokko	NaSU	Rauli Jalonen	NaSU	Apical Audi	7635	

Ilmoittautui: 11

Lähti: 11



60. Pohjois-Päijänteen ajo 3.7.2010 / Tuloluettelo, A-luokka

Sija	Nro.	Kuski	Seura	Kartturi	Seura	Auto	Pisteet	Np.
1.	40	Hannu Lehtimäki	NaSU	Ari Uotila	NaSU	Toyota RAV4	4289	4
2.	46	Jussi Koski	LaihUA	Eero Koski	LaihUA	Toyota RAV4	5583	4
3.	42	Reijo Kurunsaari	LapUA	Markku Väykkilä	LapUA	Subaru	5638	3
4.	36	Arto Taponen	FoSUA	Kalevi Kaija	FoSUA	Subaru	5989	3
5.	44	K. Ohrankämmen	AL-Hki	J. Ohrankämmen	TapUA	Hessumobiili	7037	2
6.	39	Ilpo Puupponen	LMM	Risto Valkonen	LMM	TOYOTA	7408	1
7.	45	Harri Lampinen	PetUA	Ilkka Harden	PetUA	Subaru	7754	1
8.	47	Esko Suominen	V-SUA	Ari Varjonen	RauUA	VW	9061	
9.	43	Juha Aalto	AAU	Tero Loikainen	AAU	FIT FYS VW	9453	
10.	41	Henry Huovinen	VääUA	Mika Kiikkilä	VääUA	Golf Syncro	10455	
11.	34	Matti Raunimo	JAS	Jari Itäkodes	JAS	Toyota RAV4	10614	
12.	37	Kari Mäkinen	VaToSUA	Markus Mäki	VaToSUA	Starlet	11287	
13.	33	Heikki Lehtonen	VaToSUA	Petri Hippeläinen	CCR	Lancer 4wd	11336	
14.	30	Markku Kannisto	KySUA	J. Saarenvalta	KySUA	Mitsubishi	11697	
15.	38	Jaakko Kylli	AL-Oulu	Keijo Käsmä	AL-Oulu	Subaru	13284	
16.	31	Timo Heikkilä	LaihUA	Mikko Heikkilä	LaihUA	TMR Subaru	15437	
17.	35	Åke Mether	HyUA	Arto Mattila	VaToSUA	BMW 325	16443	
-	32	Ilkka Sinivuori	TerUA	Petri Ojanen	TerUA	Suzuki	PER	

Ilmoittautui: 18

Lähti: 17

60. Pohjois-Päijänteen ajo 3.7.2010 / Tuloluettelo, B-luokka

Sija	Nro.	Kuski	Seura	Kartturi	Seura	Auto	Pisteet	
								Np.
1.	26	Ringo Lindgren	KvanUA	Marko Hakola	LapUA	Audi	8959	3
2.	23	Jussi Sipiläinen	FFKK	Matti Erämaja	AL-Hki	Subaru	10980	2
3.	28	Mikko Jokinen	NaSU	Teuvo Suonpää	PunMK/UA	Opel Corsa B	11942	1
4.	24	T. Korpiaho	AAU	Miikka Mäenpää	AAU	Subaru RX	14790	
5.	29	Pekka Pusa	FoSUA	Jarno Halme	FoSUA	Daihatsu	17414	
6.	25	Jari Rosenblad	VaToSUA	Ville Peltola	VaToSUA	Corolla	19744	
-	22	Kari Mäkinen	VaToSUA	Arvo Etelä	VaToSUA	Justy	PER	
-	27	Janne Siikonen	HyUA	Teemu Virtanen	SalouUA	Subaru	PER	

Ilmoittautui: 8

60. Pohjois-Päijänteen ajo 3.7.2010 / Tuloluettelo, C-luokka

Sija	Nro.	Kuski	Seura	Kartturi	Seura	Auto	Pisteet	Np.
1.	17	Ilpo Ekola	AL-Härmä	Sami Ekola	AL-Härmä	Mazda	1784	4
2.	13	Anita Heino	HyUA	Pasi Winberg	HyUA	Winhan Opel	2503	3
3.	19	Kim Strandberg	VaaSAS	Arto Malkakorpi	VaaSAS	Golf	2578	2
4.	12	Mika Alakoskela	LapUA	Esko Lehtiniemi	Kurikan UA	Subaru	2752	1
5.	11	J. Vainikainen	OMU	S. Vainikainen	OMU	Nissan	3347	
6.	18	Daniel Åbacka	NSB-86	Kenneth Grankull	NNSB	Corolla	3410	
7.	16	P. Keski-Korsu	RaaUA	P. Keski-Korsu	RaaUA	Korsu Suzuki	3414	
8.	15	Jarmo Mäkelä	NilUA	Antti Väätäinen	NilUA	Subaru	7174	
9.	14	Jani Heino	HyUA	Petri Vuorela	HyUA	Volkari	7519	
10.	20	Teemu Heinänen	KonSAS	Pekka Patrikka	KonSAS	Subaru	9664	

Ilmoittautui: 10

Lähti: 10



Kuva vasemmalla:

Juha Pietiläinen (vas) ja Jorma Ramstedt. 60. PP Ajon "AKK:n virkamiehet". Onkohan pohdinnassa, mitä sitä onkaan tullut hyväksytyä?



AKK:n Keski-Suomen ALUEMESTARUUSKILPAILU, osakilpailu 3/6 (C ja E)

60. Pohjois-Päijänteen ajo 3.7.2010

Tulosluettelo (H-luokka)

C-luokka

Sija	Nro.	Kuski	Seura	Kartturi	Seura	Auto	Pisteet	amp.
1.	65	Eero Tonteri	JSAST	Merja Mynttinen	JSAST	Starlet	2614	10/10
3.	66	Ji Lin Goh	-	Ilkka Tonteri	JSAST	Kadett	5078	8/8
4.	67	Lassi Miettinen	-	Timo Ahonen	KUA	Samara	8181	-/-
5.	68	Johann Könönen	JSAST	Mervi Ruuskanen	JSAST	Justy	8285	7/7
6.	70	Raimo Salakari	OMU	Jouni Haaranieni-			9508	-/-
7.	69	Sami Korhonen	JSAST	Jenna Korhonen	JSAST	Opel	24028	6/6

E-luokka

Sija	Nro.	Kuski	Seura	MP	Pisteet	amp.
1.	61	Harri Mikkilä	K-SMK	KTM	3638	10



Kuva vasemmalla:

Pari nro 67 H-luokassa Lassi Miettinen -
Timo Ahonen KUA.

Kuva alhaalla vasemalla: Pari nro 6 V-
luokassa Matti Hokkanen - Immo
Mörönen AL Ähtäri,

Kuva alla:

Pari nro 16 C- luokassa Petri ja Pentti
Keski-Korsu RaaUA





JSAST:n hallitus 2010

Tommi Leppänen
Kelkkämäentie 205
41400 LIEVESTUORE
040 8394 344 (m)
puheenjohtaja 2009-10
tpl99@suomi24.fi

Jukka Pumperi
Pohjantie 35
40520 JKL
040 5737 902 (m)
jäsen 2010, vara pj.
jukka.pumperi@pp.inet.fi

Jari Vuorinen
Mikkolantie 12 A 7
40950 MUURAME
0400 643 052 (k+m)
sihteeri 2010-11
jari.vuorinen@tieto.com
jari.vuorinen@muuramelainen.com

Timo Manninen
Pupuhdantie 12
40320 JKL
jäsen 2010-11
044 2883 660 (m)
timo.manninen@raskone.fi

Vesa Karhusaari
varajäsen 2010
0400 240 562 (m)
vkarhusaari@hotmail.com

Seppo Järvinen
Sarkatie 12
jäsen 2009-10
41310 LEPPÄVESI
0400 665 669 (m)
jarvinen.seppo@elisanet.fi

Juha Pietiläinen
Rasinrinne 15 A 4
varajäsen 2010
40320 JKL
0400 797 006 (m)
juha.pietilainen@jkl.fi

Jari Willner
Mesikämmen 13 G 39
jäsen 2010-11
40400 JKL
0400 747 285 (m)
jari.willner@pp.inet.fi