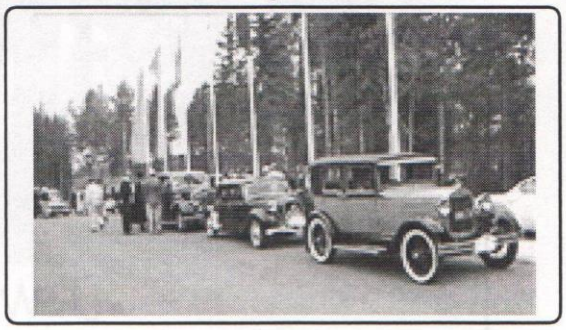
3-4.7.2004 SUUR-SAIMAAN YMPÄRIAJOT

ETELÄ-KARJALAN VANHAT AJONEUVOT RY.
MIKKELIN MOBILISTIT RY.

12. Suur-Saimaan Ympäriajo
03.07.-04.07.2004

Lappeenranta - Joutseno - Imatra - Ruokolahti- Puumala - Ristiina Mikkeli - Mäntyharju - Suomenniemi - Savitaipale - Lappeenranta

Arvoisat kilpailijat ja hyvä yleisö! Sydämellisesti tervetuloa tähän, jo 12. kerran järjestettävään Suur-Saimaan Ympäriajo -tapahtumaan.
Olemme erittäin otettuja ja yllättyneitä siitä suosiosta, jota Te kaikki olette osoittaneet vuodesta toiseen tätä perinteitä vaalivaa retkeilyajoa kohtaan. Suhtautumisenne ja kannustuksenne antaa myös talkooväellemme voimia valmistella tätä ajoneuvohistoriallista kierrosta sekä tehdä parhaansa sen eteen, että Te kaikki todella viihtyisitte Suomen kirkkaimman helmen sisäjärvimaisemissa.



Valitettavasti olemme jo useampana vuotena peräkkäin joutuneet rajoittamaan tapahtumaan osallistuvien ajoneuvojen määrää. Näin on myös tänä vuonna. Harras toiveemme on, että pystymme jonakin vuonna ottamaan kaikki halukkaat veteraaniajoneuvoharrastajat vieraiksemme tänne Etelä-Savoon ja Etelä-Karjalaan, osallistumaan leikkimieliseen kilpailuun ja vahvistamaan Suomen vanhojen ajoneuvojen harrastajien yhteishenkeä. Unelmia pitää aina olla ja ne saattavat joskus myös yllättäen toteutua.

Karu totuus on joka tapauksessa, että ilman Teitä, uskolliset kilpailijat ja innostunut yleisö, meiltä jäisi paljon mielenkiintoista kokematta. Toivottavasti Te kaikki koette ikimuistoisia hetkiä Suomen suvessa liikkuvien runsaslukuisten, eri aikakausilta olevien ajoneuvojen parissa.

Tänä vuonna lähtöpaikkana on vuorossa rakuunakaupunki Lappeenranta ja siellä niin monen uudenkin auton liikenteeseen luovuttanut AUTO-KILTA. Tapahtumaan liittyy saumattomasti mukana olevien henkilöiden ajoneuvojen aikakauteen kuuluva pukeutuminen. Eikä tämäkään vielä riitä, sillä osallistujat pääsevät esittämään tuomariraadille suunnittelemansa pienimuotoisen kertomuksen siitä minne ajoneuvolla ollaan matkalla. Tämä näytös myös videoidaan. Mielenkiintoinen kilpailu alkaa klo 9.00 ja sekä aloittelijoille että ammattilaisille on omat sarjansa.

Saimaata kahden päivän aikana kiertäessään kilpailijat käyvät kymmenellä eri rastilla, joista viisi on lauantaina ja toiset viisi sunnuntaina. Tehtävät vaativat vanhojen sekä joskus myös uusien asioiden hallintaa ja taitamista. Jokaiselle löytyy varmasti tuttujakin "pähkinöitä" purtavaksi.

Ensimmäinen ajoneuvo päästetään vaihtelevalle reitille vanhan käytännön mukaan lauantaina klo 10.01. Seuraavat lähtevät sitten yhden minuutin välein. Lappeenrannasta kilpailijat siirtyvät Saimaan lahtia myötäillen kauniin Joutsenon kirkonmäen kautta Karjalan Porttiin, Automuseolle, ajoneuvojen ja mööpeleiden "mekkaan". Siellä vastassa ovat ensimmäiset aina niin yllätykselliset tieto- tai suoritustehtävät. Seuraavaksi ajoneuvojen keulat suunnataan kohti Imatran Vianoria, missä osallistujia odottavat seuraavat visaiset kysymykset. Sieltä matka jatkuu, toivottavasti iloisesti vihellellen, historiallisen Imatrankosken kautta leijonapaikkakunnalle Ruokolahdelle, torin Eukonaukiolle, kolmannelle rastipaikalle. Tehtävät ovat takuuvarmasti lupsakan mielenkiintoisia. Kun on onnellisesti suoriuduttu tästä koitoksesta, alkaa ajatus ja vatsa vaatia pikaista siirtymistä oivalliseen kesäpaikkaan, Puumalaan Marttojen järjestämälle lounaalle. Kylläisinä ja huilanneina on sitten hyvä lähteä läheiselle rastille uusien suoritusten pariin.
Tämän jälkeen käynnistetään ajoneuvot ja suunnistetaan maisemia ihaillen kohti kaunista Anttolaa, missä on päivän viimeinen mahdollisuus kartuttaa pistesaldoa. Uupuneina, mutta toivottavasti tyytyväisinä jatketaan moottorit kehräten kohti Heimarin taukopaikkaa illanvietto ja lyhyt lepohetki mielessä. Sitkeimmät marrastajat poikkeavat matkalla vielä lisälenkin Mikkelin Visulahteen, jossa on lauantaina 3.7. harrasteajoneuvonäyttely ja rompetori.

AJONEUVOKSET 2003

Samuli Tamminen	Antti Purasmaa	Raimo Mustonen	Esa Hyytiäinen	Onni Hakulinen	Raimo O. Honkanen

Hyvin ansaittujen ja hyvin nukuttujen yöunien jälkeen on mukavaa nousta kauniiseen kesäaamuun. Edessä on ajoneuvojen herättely ja tarkistus- sekä huoltotoimenpiteet Sunnuntaina lähtöpaikkana on AUTO-KILLAN Autotalo Mikkelissä.

Siirtymätaipaleella Heimarista voidaan testata vielä, että kaikki toimii vaadittavalla tavalla. Tässä vaiheessa viimeistään on hyvä tehdä toimintasuunnitelmat toisen päivän monimuotoisten rastitehtävien menestyksellistä ratkaisemista varten. Jokainen pistehän voi lopputuloksissa nousta arvoon arvaamattomaan.

Sunnuntaina startataan puolta tuntia edellispäiväistä aiemmin. Ensimmäinen ajoneuvo lähetetään tien päälle sunnuntaiaamuna jo klo 9.31 ja toiset jälleen minuutin välein. Kilpailijat ajavat Mikkelistä ensin kohti Otavaa ja kurvaavat sieltä kohti tuttua Ristiinanan Rantatoria, missä päästään heti aamutuimaan itse asiaan päivän ensimmäisellä rastilla. Sisuuntuneena tehdyn nappisuorituksen jälkeen ei muuta kuin baanalle Mäntyharjun kautta Suomenniemelle Puomatkaan uusia tehtäviä etsimään. Viimeiset pisteidenkeruupaikat ovat Savitaipaleella ja Taipalsaarella, missä Lappeenrannan Linnoituksen maalipaikka jo häämöttää. Perille on mukava päästä ja ai kuinka tänä vuonna saavutettu ruhtinaallinen pistepotti lämmittää mieltä.

Vielä saadaan hetki jännittää lopputuloksia. Lopuksi rahdataan mahdolliset palkinnot ajoneuvoon ja löysätään ajokki kotitallia kohti, ajoneuvokunta varmasti monia mieleenpainuvia kokemuksia rikkaampana.

Parhaimmat kiitokset reilusta kilpailemisesta ja ajon seuraamisesta Teille kaikille sekä tapaamisiin 13. Suur-Saimaan Ympäriajossa vuonna 2005!

Mikkelin Mobilistit ry.
Etelä-Karjalan Vanhat Ajoneuvot ry.

MUISTORIKKAITA AIKOJA AJONEUVOJEN PARISSA

Olemme aikaisemmissa käsiohjelmissa julkaisseet juttuja Suur-Saimaan Ympäriajon historiaan liittyvistä asioista sekä Mikkelin ja Etelä-Karjalan alueen vanhojen ajoneuvojen harrastajista. Tänä vuonna esittelyvuorossa on pitkän linjan ajoneuvoasiantuntija Veikko "Vekki" Lehtola Imatralta. Veikkoa ovat ajoneuvot ja niiden historia aina kiinnostaneet. Voidaankin sanoa Veikon saaneen kipinän ajoneuvojen kanssa puuhailuun äidinmaidosta. Mutta annetaanpa "Vekin" kertoa itse tarkemmin.

Alan ammattilaiseksi pitkän linjan kautta

Isälläni ja sedälläni oli polkupyöräkorjaamo Urjalassa 30-luvulta alkaen. Varsinkin kesäisin minäkin vietin siellä paljon aikaa jo pikkupoikana.

Ensimmäisen remonttini tein 10-kesäisenä vuonna 1947. Tehtäväksi sain isän Chevroletin vm. -24 mekaanisten jarrujen korjauksen. Syy tämän työn luovuttamiseen "Pikku-Vekille", kuten minua silloin kutsuttiin, oli vähän sellainen "pakkotilanne". Isäni ei isona miehenä yksinkertaisesti mahtunut em. auton alle. Homma tuli hoidettua yhteistuumin ja auto saatiin taas ajoon.

Tein pyöräkorjaamolla mm. pinnauksia, puhdistuksia, maalauksia ja erilaisia korjaustöitä. Tällöin pinnojen pituudet sekä rumpujen koot tulivat hy-vinkin tutuiksi. Polkupyörien ohessa korjaamolla alettiin tehdä huoltoja mm. Rudge-, Radco-, FN-, Raleigh- sekä Harley-Davidsson -mootoripyöriin. Muistan myös kuin eilisen päivän perheemme ensimmäiset autot. Em. Chevroletin jälkeen tulivat Pontiac vm. -27 (autoon oli asennettu Fordin moottori) sekä Opel Olympia vm. -37, jossa oli vielä mekaaniset jarrut. Ensimmäisen nestejarruremontin tein Opel Super Six'iin vm. -39.

Vuonna 1953 perheemme muutti Imatralle. Isäni perusti paikkakunnalle tuolloin pyöräkorjaamon. Vaihtelevat tiet sekä kova käyttö vaativat ajoneu-voilta jatkuvaa huoltoa. Hommia riitti ja päivät venyivät pitkiksi.

Vuorotyöläiset paikalliselta tehtaalta olivat vakioasiakkaita. Aamuvuoroon menijät toivat ajokkinsa "verstaalle" jo kukonlaulun aikaan. Iltavuorolaiset saattoivat jättää pyöränsä huoltoon jopa kello 22:n jälkeen. Huollettavia merkkejä olivat mm. Matchless, Norton, Triumph (rumpujousitus), Panther, Ariel, BSA, Velocette, TWN, Puch (kaksoismäntämoottori), Jawa, Victoria, Tähti sekä Kiwa. Olin edelleen innolla mukana korjaamassa vaijereita, ketjuja, rattaita, vaihdelaatikoita ja sytytyslaitteita. Silloin tällöin pääsin osia maalaamaan. Myös pinnojen vaihto vanteisiin oli erittäin yleistä. Käytäntö opetti oikean, sujuvimman työjärjestyksen. Tärkeintä olivat purku- ja pesuvai-heet, jotka aina tehtiin itse korjaamolla. Tällöin löydettiin varmimmin vian aiheuttaja. Usein ongelma pystyttiin paikallistamaan jo ennakolta koke-muksen ja asiakkaalta saatujen "oireiden" perusteella. Rohkeutta korjauksiin antoi tuttu isän lausahdus: "Ihmisten tekemiähän nämä ovat!"

Varusmiespalveluksen suoritin Mikkelissä. Pääsin myös siellä lempipuuhaani, kun jouduin korjaamaan herrojen moottoripyöriä. Mieleen muistuu tapaus, kun varuskunnan ylivääpeli polki kaverinsa kanssa Jawaansa (350 cm3) käyntiin. Pyörä yski pahasti. Vaihdoin vehkeeseen toisen puolan ja kas kummaa, kone kehräsi taas kauniisti. Mekaanikon taidoista oli se seuraus, että sain usein vapautusta rättisulkeisista ja tst-harjoituksista.

Armeijan jälkeen jatkoin töitä Imatralla. Hommia järjestyi aluksi eri Esso-huoltamoilla. Vuonna 1964 siirryin Posti- ja Lennätinlaitoksen palveluk-seen. Työn ohessa kävin mm. erilaisia hitsaus- sekä dieselasennus-kursseja. Iltakurssilla opiskelin myöhemmin myös työteknikoksi. Posti-Telen palveluksesta esimiestehtävistä jäin pois vuonna 1992.

Ensimmäisen oman auton sain vuonna 1961. Se oli nahkasisustuksella varustettu, musta Morris Oxford vm. -50. Ostohetkellä vain yhdessä pyörässä jarrut toimivat, joten heti päästiin remonttihommiin. Auto vaihtui myöhemmin NSU 500 -moottoripyörään. Samaan aikaan ostin myös Austin A 35 -henkilöauton. Sitä seurasivat VW ja Skoda.

Vuodesta 1963 on käytössäni ollut erimallisia Peugeot -autoja (tyypit 404, 504 ja 505).

Ensimmäinen harrasteajoneuvo

Ensimmäinen harrasteajoneuvo (kuten nykyisin sanotaan) hipaisi minun kuvioitani kesällä -73. Kesälomareissulla Forssassa sisareni mies nimittäin kysyi: "Oletko nähnyt oikein vanhaa autoa, minä

sen verran, että asiaa lähdettiin tutkimaan. Vastassa oli surkea näky. Ladon takaa, heiniin hautautuneena, apulantasäkit katolla löytyi siskon miehen siskon miehen auto Ford A(R) vm. -28. Hintapyyntö oli 3000 mk. Auto oli uutena rekisteröity A-kilvillä (Helsinkiin). Sieltä se oli myöhemmin siirtynyt Loimaan ja Koijärven alueelle. Rekisterikilvet oli palautettu vuonna 1961 Urjalan nimismiehelle, mutta sen jälkeenkin autolla oli kyllä ajettu vähän "hupimielellä".

Seuraavana vuonna vietimme kesäpäivää sisareni luona, Veikko muistelee. Kysyin omistajalta: "Oletko jo myynyt Fordin?" Auto oli vielä kaupan, mutta hinta oli noussut. Kotimatkalla kysyin kainosti Raili-vaimolta: mitä mieltä olet, jos ostan Fordin meille? Raili vastasi välittömästi: "Tiedän kokemuksesta, että minkä päätät, sitä et peru!" Ja niin asia oli ratkaistu. Hinnasta sovittiin myyjän kanssa ja kauppa tehtiin. Auto haettiin seuraavana päivänä, mutta purkaminen tapahtui vasta kolmen vuoden kuluttua. Iltakoulu ja omakotitalon rakentaminen häiritsivät tuohon aikaan muita harras-tuksia. Ford oli ns. työn alla 15 vuotta. Jo autoa purettaessa kävi selväksi, että sen kori oli harsomaisen laho. Uutta peltiä käytettiinkin korjauksiin n. 5 m2. Myös puuosat ja verhoilut uusittiin. Moottori todettiin hyväkuntoiseksi. Paha tapaturmakin oli kunnostuksen aikana lähellä. Takajousta löysättäessä se löi jalkaan, jolloin sääriluu oli katketa.

Tällaiset pitkäaikaiset projektit edellyttävät koko perheen mukanaoloa asiassa. Muuten homma ei etene, aikaa ja rahaa vain kuluu. Raili-vaimo heittikin välillä tyynyn ikkunasta ja kysyi: "Tuletko sisälle nukkumaan vai yövytkö auton vieressä?" Keväällä 1994 oli Fordin museokatsastus ja se rekisteröitiin museoajoneuvoksi.

Toinenkin projekti tulee taloon

Etelä-Karjalan Vanhat Ajoneuvot ry osti 1991 huutokaupasta Daimler Conquest 4 D Sedan -henkilöauton vm. -56. Sen on uutena omistanut tampe-relainen diplomi-insinööri. Kerholla oli kuitenkin niin paljon töitä vasta perustetun museon kunnostuksessa, että Daimler päätettiin myydä tarjousten perusteella jollekin kerhon jäsenelle. Tosi autoharrastaja varaa aina uuden kohteen, kun entinen alkaa valmistua, "Vekki" hymähtää. Niinpä minäkin tein tarjouksen ja yllättäen päädyin Daimlerin onnelliseksi omistajaksi. Edessä oli auton purku pieniin osiin, hiekkapuhallus ja maalaus. Nyt, vuonna 2004 auto alkaa olla valmis, mutta monta mutkaa on matkaan mahtunut. Osien saanti erittäin harvinaiseen malliin (ehkä ainut Suomessa) on tuottanut suuria vaikeuksia.

Moniulotteista ja antoisaa toimintaa

Kun Etelä-Karjalan Vanhat Ajoneuvot ry:n perustamisesta alettiin keskustella vuonna 1990, liityin innolla mukaan tähän joukkoon. Niinpä kuulunkin E-KVA:n perustajajäseniin. Automuseotoimikunnan vetäjänä olen ollut vuodesta 1996 alkaen. Vanhan, sortumaisillaan olevana hankitun navetan kunnostus on vaatinut kerholaisilta valtavan työpanoksen. Ensimmäinen käynti rakennuksella oli kaikille täydellinen järkytys. Tunteja ei ole laskettu, vaan töitä on paiskittu kellon ympäri. Nyt voidaan tyytyväisinä ihastella valmista automuseota ja rakennuksessa on myös säilytys- ja kerhotiloja. Porukkahenki, yhdessäolo sekä mukavat hetket muiden harrastajien kanssa ovat antaneet paljon iloa toimintaan. Tässä porukassa tittelit karisevat ja kaikki ovat tasavertaisia vanhojen ajoneuvojen harrastajia.

Vuodesta 1994 alkaen olen toiminut myös E-KVA ry.:n museoajoneuvotarkastajana. "Perusteellisen syynin" on tästä alkaen läpäissyt noin 150 ajoneuvoa. Tarkastukseen tarjotaan eri kokoisia ja -näköisiä ajopelejä. Joskus ne ovat olleet sellaisia, että olisi tehnyt mieli kääntyä portilta takaisin, "Vekki" toteaa. Mutta joukkoon on mahtunut myös loistokuntoisiksi entistettyjä yksilöitä.

Suur-Saimaan Ympäriajossa olen toiminut järjestelytehtävissä alusta alkaen. Tänä vuonna tulee talkootyöhön tältä osin katkos, sillä aion käynnistää Fordin moottorin heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna ja osallistua yhdessä Raili-vaimoni kanssa näihin ajoihin kilpailijana.

Lähtöjärjestyksen laativat ovat jostain syystä halunneet, että ajoneuvoni keulalle tulee näissä ajoissa osanottajanumero 1, pitkän linjan ajoneuvoharrastaja hymähtää.

Terveisin Vekki

Suur – Saimaan Ympäriajo 2004