

SLOTMAN

Siipi-MM 1997 Pilsen, Tshekki

Teksti & Kuvat Kimmo Rautama

Yksi kauden päätavoitteista oli edessä. MM-kilpailut, pitkistä aikaa Euroopan maaperällä. Luokkina G7 (avoin siipiluokka) ja G27 (rajoitettu siipiluokka). Lisäksi ajettaisiin lämmittelyluokkina skaalaluokat GT12 (vastaa likimain Suomen EM-24 luokkaa) ja G6 (lähes kuten ES-24). Odotukset olivat varsin korkealla varsinkin pääluokkamme G7:n osalta, olihan joukossamme kahden edellisvuoden EM-voittaja Juha Yli-Sipola.



G7:n finaali lähdössä, vasemmalta Rautama, Silen, Okali, Maisenbacher, Aberg, Horgy, Schöne ja Yli-Sipola sekä pari katkerahkoa finaalista pudonnutta nostajaa...

Odotuksia hillitsi tieto radasta, sen oli tarkoitus olla amerikkalaista valmistetta ja tyyppiä, mukaanlukien sähköistys. Amerikkalaiset radat ovat keskimäärin nopeampia (lue: helpompia) kuin eurooppalaiset, ja niiden sähköistys on tehty kevyemmin, eli jännite tulisi olemaan alhaisempi kuin mihin olemme tottuneet. Nämä kaksi tekijää yhdessä tarkoittivat, että moottorien soveltuvuus ko. sähkölle tulisi olemaan suuressa osassa. Erityisesti pelättiin Slovakian Vlado Okalia ja Saksan Mario Schöneä, he ovat kuin kotonaan tällaisissa olosuhteissa...

Suomen joukkue tulisi siirtymään kilpailupaikalle kahdessa ryhmässä: viime hetken poisjäännin vuoksi vain yhdellä autolla matkaan lähtevässä pääjoukossa olisi viisi kuljettajaa, nopeasti ajatellen mahdoton yhtälö? Väärin. Vuosien ammattitaidolla ja eräiden kilpailijoiden uhrautuessa (jättämällä varikkokamoistaan osan kotiin), saimme kuin saimmekin ahdetuksi kuljettajamme Mikko Eldin, Pekka Sippolan, Juha Yli-Sipolan, Einari Fyhrin ja Kimmo Rautaman ynnä kaiken tarvittavan Mikon Toyotaan kesäkuuisena lauantai-iltana. Onneksi oli kesä eikä tarvittu talvivaatteita... Joukkueemme muut jäsenet,

Veli-Matti Kantamaa ja Esa Kakkuri, saapuisivat vasta keskiviikkona lentäen.

Viking Line saapuu nykyisin Tukholmaan aiemmin kuin ennen, joten pääsimme liikkeelle sunnuntaina jo hieman puoli seitsemän jälkeen. Venähtäneestä jäätelöpaussista johtuen välilautojen aikataulut eivät oikein natsanneet ja jouduimme odottelemaan aika kauan satamissa. Kaikesta huolimatta ehdimme hyvän matkaa Kasselin eteläpuolelle ennen pakollista väliyöpymistä. Sitten maanantai-aamuna tikkana kohti Tshekkiä. Kisa paikalle saavuimme varsin hyvissä ajoin, mekkipaikkoja oli vielä mukavasti jäljellä.

Koska ensin ajettaisiin skaalakisat, oli ensimmäinen treenipäivä pidoton. Tämä tarkoitti sitä, että noin puolet joukkueestamme saattoi keskittyä nähtävyyksien katseluun ensimmäisten kolmen päivän ajan. Einari, Kimmo ja Pekka ajaisivat myös skaalaluokat (Pekka vain G6:n). Jo skaalatreenneissä havaitsimme, että meillä oli vakava moottoriongelma. Mitkään moottorimme eivät vaikuttaneet riittävän nopeilta. Einarin tutkittua tarkoin

radan sähköistystä saatoimme huomata, että järjestäjien sähkötietämys oli riittämätöntä. Jännitelähteenä ei ollut tavalliseen tapaan akut tai hakkurivirtalähde, vaan ainoastaan muuntaja sekä muutama kondensaattori. Seurauksena oli, että jännite putosi aika rajusti kuorman kasvaessa. Kun vielä lisäksi kyseessä oli kolmivaihemuuntaja ja kaupungin kolmivaihesähkön jännite vaihteli voimakkaasti, oli soppa valmis. Viikon aikana ongelmaa pystyttiin hieman pienentämään, mutta kokonaan siitä ei kuitenkaan päästy. Suomeksi sanottuna olimme pulassa, jännite olisi vieläkin alempi kuin olimme pahimmissa painajaisissamme odottaneet...

GT12

GT12:n aika-ajo antoi lupausta hyvistä mahdollisuuksista. Kärkisijat valtasivat odotetusti Tshekin kovat nimet Radkovic, Recek ja Horky. Suomalaiset olivat kuitenkin kohtuullisen hyvin sijoilla 6 ja 11. Neljännesfinaaleista edustajamme selvisivät jatsoon suhteellisen kivuttomasti, Einari 153



Rata, 47m pitkä Blue King. Suoran alun mutka poikkiesi huomattavasti muista ollen erittäin lievästi kallistettu.

ja Kimmo 150. Semifinaalit olivatkin jo paljon kovemmat, mutta Suomen molemmat ajajat selvisivät kuitenkin finaaliin, Kimmo 313 ja Einari 312.

Finaali (8x4 minuuttia) alkoi dramaattisesti, yksi ennakkosuosikeista, Radkovic, rikkoi heti alussa ja heitti pyyhkeen kehään jo ensimmäisen hiitin aikana. Myös muut ennakkosuosikit tekivät odotettua enemmän virheitä, ja Einari ja Kimmo nousivat taistelemaan kärkisijoista. Finaalin edessä pidemmälle kävi kuitenkin selväksi, ketkä voiton jakaisivat. Recek ja Horky jatkoivat omaa tahtiaan, ja Einari ja Kimmo olivat hyvin kiinni kolmossijakamppailussa. Kuudennen hiitin alussa Kimmon kone rupe- si kuitenkin väjäämättä puutumaan hiilien hirttäessä kiinni ja taistelu kolmossijasta jäi Einarin harteille. Hän myös hoiti kolmossijan kotiin varmal- la ajolla tuloksena 426, eli hän pystyi ajamaan tasaista maksimivauhtiaan koko finaalin. Voiton vei lopulta Re- cek, tulos 442. Horkylle ensimmäisen hiitin kolari maksoi voiton, toinen sija yhdeksän kierrosta perässä. Kimmo selvisi lopulta viidenneksi tuloksella 409, moottorinvaihdon jälkeen, jonka hän teki hieman liian myöhään. Mo- lemmat olivat varsin tyytyväisiä tulok- seen, olihan kalusto hieman outoa.

Eurosport

Eurosport-kisasta odotimme varsin paljon, ajammehan sitä itsekin vastaa-

villa radoilla (ns. King-tyyppiset ra- dat). Aika-ajoissa saimme todeta, että vauhti oli jostain syystä hyytynyt har- joituksista, ajat jäivät jopa pari kym- menystä huonommiksi. Käyttämäm- me 19t24.5 ankkurit (10mm pitkä pakka) olivat ilmeisesti liian kireitä tälle erikoiselle jännitteelle, joka ran- kaisi "virtasyöppöjä". Ainoastaan Tshekin Recek pääsi aika-ajossa alle 3 sekunnin maagisen rajan, ankkuri- na 19t25 (8mm pitkä). Neljännes- finaaleista selvisivät kaikki ajajamme semeihin, missä sitten käytiinkin to- della tiukkaa taistelua. Einari selvit- ti tiensä finaaliin varsin eleettömästi omasta semistään, mutta Kimmo ja Pekka kävivät varsin kovan taistelun

suorista jatkopaikoista (kolme kum- mastakin ja kaksi seuraavaa tuloksen perusteella), erän ollessa huomatta- vasti kovempi. Lopulta Pekan oli an- tauduttava, jääden viisi kierrosta jat- kosta. Kimmo meni omastaan jatkoon kolmantena tiukan taistelun jälkeen osien turvin, tosin myös kaksi seura- vaa tästä erästä selvisivät jatkoon tu- loksella.

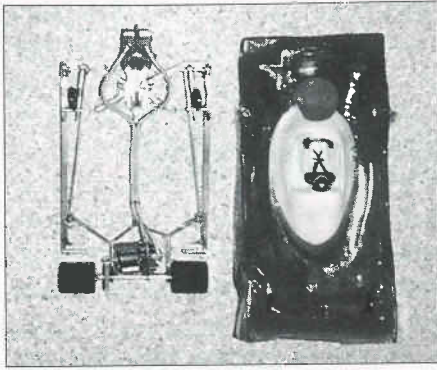
Finaali oli puhdasta tshekkien näy- töstä. Horky ja Recek suorastaan len- sivät muilta karkuun. Einari taisteli minkä pystyi, mutta nopeusero oli lii- an suuri. Kimmo otti liikaa riskejä ja ajo meni sekaisin. Einari venyi lopul- ta neljänneksi, Kimmon oli tyytymi- nen kahdeksanteen sijaan. Kilpailun jälkeen olikin tarve analysoida kalus- toa: missä mättää? Ensimmäisenä tu- lee mieleen vanha laulu: moottorit.

G7 - taisto alkaa!

G7. Pääluokka. Aika-ajot päättyivät hieman yllätyksellisesti, tosin rie- mukkaasti. Voiton vei Saksan Schöne, ainoana alle 1.9 sekunnin (1.899), toi- nen oli suuryllättäjä Mikko (1.932), kolmantena Kimmo (1.946). Juha ajoi lopulta 1.956 ajettuaan kokonaista yh- deksän kierrosta. Einari sai tärkeällä hetkellä vihdoinkin kakkosen rikki, aja- en 1.973. Esa ajoi myös oman ennä- tyksensä, joka kirjataan nyt 2.097. Veli-Matin koneet eivät oikein otta-



Kuvassa G7:n kolme parasta, vasemmalta: Juha Yli-Sipola (3.), Vlado Okali (1.) sekä shampanjaa nauttimassa Lasse Aberg (2.).



G6:n voittoauto. Huomaa kolhiintunut kori ja erittäin kevyt runko.

neet kulkeakseen, tuloksena lievä pettymys ja 2.110. Pekka epäonnistui täysin jääden ilman kunnon aikaa, ja joutui aloittamaan alimmasta erästä.

Suomalaisten osalta ei kilpailu tulisi menemään ollenkaan odotusten mukaisesti, jo varttifinaaleissa alkoivat vaikeudet. Vuoden '96 EM-kolmonen Veli-Matti koki moottorivaurion ja radan sivussa kului arvokas minuutti, ja se riitti pudottamaan hänet semeistä. Esa ei oikein päässyt sinuiksi auton kanssa, ja pienellä kokemuksellaan hänellä ei juuri ollut mahdollisuuksia. Mikko koki varteissa tutun kohtalon: huonoja moottoreita laukesi kesken hiitin ja vasta viimeinen kone osoittautui nopeaksi, niin hyväksi että ei oikein tiennyt itkeäkö vai nauraa... Kilpailun suurin yllättäjä oli eittämättä Hollannin Jan Mantjes, joka kenenkään odottamatta ajoi todella kovaa, venyen elämänsä suoritukseen ja selvisi viimeisenä semeihin, pudottaen Einarin katkerasti ensimmäiselle putoajan paikalle. Ehkä suurin pommi oli kuitenkin Itävallan Martin Grammannin putoaminen neljännesfinaaleissa, tosin teknisistä syistä johtuen. Hän on sentään moninkertainen maailman- ja Euroopan mestari. Semifinaaleihin selvisivät suomalaisista Juha, Kimmo ja taas kerran kunnon taisteluun venynyt Pekka melkoisen eleettömästi, eli taas kerran kokemus osoittautui tärkeimmäksi tekijäksi.

Semifinaalit todettiin tasoltaan melko erilaisiksi, Kimmo pääsi onnekkaasti erään, josta jatkoon pääsy tuntui helpommalta ja finaaliin Kimmo myös meni. Pekka onnistui rikkomaan rattaan jo ensimmäisen hiitin alussa, joten takaa-ajo alkoi. Muuta-

mat pahat kolarit erän puolivälissä lopettivat kuitenkin pyristelyn. Tästä erästä selvisi finaaliin vain kolme kuskia. Suurin yllätys oli, että Brasilian "Gugu" putosi finaalista. Toisessa erässä oli niin monta suosikkia että se olisi melkein voinut olla finaali, ainostaan Hollannin DeVries ei lukeutu-



G27:n kolme parasta, vasemmalta: Schöne (2.), Okali (1.), Recek (3.).

nut finalistiehdokkaksi. Itse asiassa tässä erässä ajoi kilpailun kuudesta parhaasta viisi! Juha ajoi tässä semissä, eikä hänellä ollut pienintäkään hätää erän aikana. Lopulta ero jatkoon menijöiden ja putoajien välillä muodostui melko selväksi.

Finaalin (8x5 minuuttia) nimet olivat varsin tuttuja: Mario Schöne (Saksa), Vlado Okali (Slovakia), Kimmo, Juha, Lasse Åberg (Ruotsi), Mikael Silen (Ruotsi), Roland Maisenbacher (Saksa) ja Vladimir Horky (Tšekki). Kisasta odotettiin taas Schönen ja Okalin kaksintaistelua, mutta toisin kävi. Schönen autosta irtosi ratas heti parin minuutin jälkeen (hän ajaa kevennetyllä takapäällä) ja hän putosi kauas kärjestä. Kimmo ja Juha aloittivat reunoilta ja ajoivat aivan tyydyttävät tulokset. Molemmat olivat löytäneet jostain hieman nopeammat moottorit ja olivat aivan kärkitaistelussa mukana jo toisen hiitin jälkeen. Neljän hiitin jälkeen yllättäen kärjessä oli radalla erinomaisesti viihtyvä Kimmo ja Juhakin aivan lähellä neljäntenä. Juhan kohtaloksi koitui kuitenkin viides hiitti, kun häneltä hajoisi ratas. Vaihto sujui onneksi nopeasti, ja katastrofi oli vain osittainen. Ennen kuudetta hiittiä Kimmo vaihtoi moottorin, josta laukesi käämi heti ja hän joutui suorittamaan moottorinvaihdon ajon aikana, vaihto sujui luvattoman hitaasti ja hän putosi viidenneksi. Kun seuraavalla hiitillä vielä

laukesi yksi kone takaa-ajon tuoksinnassa, oli seitsemäs sija edessä. Juha onnistui säilyttää kolmas sija korjauksesta huolimatta, ja näin oli ensimmäinen MM-mitalimme varmistunut, ja hän oli enemmän kuin tyytyväinen. Okali jatkoi vakuuttavaa menoaan, eikä Åberg saanut häntä millään kiinni. Okali kruunattiin kaksoismestariksi, mikä ei suinkaan ollut odottamatonta. Åberg sai jälleen MM-mitalin, hänellä oli jo maailmanmestaruus vuodelta 1986 ja pronssi vuodelta 1994. Hänellä on uskomaton kyky venyä aina MM-kilpailuissa kaikkien ongelmien jälkeen. Kaikenkaikkiaan kilpailuista jäi kaikille ihan hyvä maku suuhun, vaikka pokaalien kotiinkuljettamisesta olikin tulla ongelma, niitä kun oli toistakymmentä vietäväksi jo valmiiksi täydessä autos-

Tulokset

GT12

1. Jaroslav Recek CZ 2. Vladimir Horky CZ 3. Einari Fyhr FIN 4. Janne Ekman S 5. Kimmo Rautama FIN 6. Jiri Micek CZ 7. Anders Gustafson S 8. Michal Radkovic CZ(TQ)

G6

1. Vladimir Horky CZ 2. Jaroslav Recek CZ 3. Michal Radkovic CZ 4. Einari Fyhr FIN 5. Petr Hintenaus CZ 6. Anders Gustafson S 7. Vlado Okali SVK 8. Kimmo Rautama FIN 10. Pekka Sippola FIN

Gp.27

1. Vlado Okali SVK 2. Mario Schöne D 3. Jaroslav Recek CZ 4. Roland Maisenbacher D 5. Kimmo Rautama FIN (TQ) 6. Lasse Åberg S 7. Martin Gramann AUT 8. Zdenek Benes CZ 16. Juha Yli-Sipola FIN 17. Pekka Sippola FIN 19. Einari Fyhr FIN 31. Esa Kakkuri FIN

Gp.7

1. Vlado Okali SVK 2. Lasse Åberg S 3. Juha Yli-Sipola FIN 4. Mario Schöne D(TQ) 5. Vladimir Horky CZ 6. Mikael Silén S 7. Kimmo Rautama FIN 8. Roland Maisenbacher D 15. Pekka Sippola FIN 19. Einari Fyhr FIN 22. Mikko Eld FIN 23. Veli-Matti Kantamaa FIN 26. Esa Kakkuri FIN