



paina päähäsi...

ralli kuin ralli UNION ON POIKAA

- korkeimmat oktaanit UNIONilta
- Caltex-, Castrol- tai Mobil-öljyt UNIONilta
- UNION on suurin suomalainen

JYVÄSKYLÄ:
LINNA & HAGFORS
Tellervonk. 1 puh. 14 507

KUORMA-AUTOKESKUS OY
Ahjokatu 28 puh. 19 937

S. MIKKANEN
Savela puh. 14 307

TOIVAKKA:
SKRKK & VIHINEN
puh. 112

KANNONKOSKI:
P. LEPPÄNEN
puh. 26



KORPILAHTI:
HAKANEN & HYTÖNEN
puh. 235

LIEVETUORE:
LIEVETUOREN KULJETUS OY
puh. 61 222

SUMIAINEN:
E. VAINIO
puh. 77

SUOLAHTI:
Y. VIHAYAINEN
puh. 288

PETÄJÄVESI:
K. KIVELX
puh. 54 209

PIHTIPUDAS:
PIHTIPUTAAN AUTOILIJAT OY
puh. 200

HANKASALMI:
E. PESOLA
puh. 201

KARSTULA, Humpi
U. LAKOJOKI
puh. Humpi 242

LAUKAA:
LAUKAAN KULJETUS OY
puh. 222

KONNEVESI:
S. SAYOLAINEN
puh. 170

UNION AURINKORALLI JATKUU - VIELÄ EHDITTE MUKAAN
NOUTAKAA RALLIKORTTI MEILTÄ



Teknikko Pauli Ukkonen ja laskukone, jolla aikoinaan selviteltiin Suurajojen kaikki tulokset.

Ainutlaatuinen tuloslaskenta kehitetty vaajakoskelaisvoimin



"Nyrkkilaskennasta"
tietokoneasteelle

Kun insinööri Erkki Mäkinen johdolla toiminut työryhmä keskellä ensimmäisiä kertoja Suurajojen tuloksia, tehtiin lähes kaikki työ käsin, apuna oli vain yksi "laskukokoinen" yhteenlaskukone, jolla pärjättiin. Tosin laskemistakaan ei silloin ollut sellaista määrää kuin nykyisin, mutta tulokset toimitettiin kuitenkin nykyisellä nopeudella ja varmuudella.

Varsinaisen laskentakoneiston perustaminen Suurajolle sai alkunsa vuoden 1955 rallissa, jolloin ajettiin ensimmäisen kerran eräänlaisia pikataipaleita, joita silloin kutsuttiin tasanopeuskokeiksi. Ajajat saivat valita nopeuden, mutta sitä piti sitten noudattaa usealla tieosuudella peräkkäin. Etuajasta ja myöhästymisestä rangaistiin virhepistein.



Pääsuunnittelija Leo Miettinen meni kahden viikon aikana illat suunnittelemaan viime vuonna ohjelmoinnin rallin tuloslaskentaa varten, mutta niinpä systeemi onkin huippuluokkaa.

Vaikka Suurajot ovatkin alunperin ja kokonaan Jyväskylän, niin ehkä eräs tärkeimmistä ja ajojen onnistumisen kannalta välttämättömistä perusedellytyksistä ei ole Jyväskylästä. Tämä edellytys on nopea, varma ja kirkas tuloslaskenta ja tulospalvelu. Kaukana Jyväskylästä ei sekään kuitenkaan ole. Jo "ammoisista 50-luvun ajoista" lähtien on tuloslaskenta tehty vaajakoskelaisvoimin ja siihen Vaajakoskelta sentään Jyväskylään ole kuin yhdeksän kilometriä. Sellaiset miehet kuin insinööri Erkki Mäkinen, insinööri Aarno Huikkonen, työntekijä Unto Hirvonen ja teknikko Pauli Ukkonen ovat olleet uranuurtajia rallin tuloslaskennassa ja kehittäneet tämän sellaisen järjestelmän, ettei se olisi vertaistansa koko maailmassa.

Järjestelyissä mukana 2600 henkilöä

Suurajoissa on aina ollut mukana huomattavan suuri määrä vapaaehtoisia toimijoita, mutta tänä vuonna liikutaan ennätyslukemissa. Kilpailujen aikana tulee yli 2600 miestä ja naista tekemään parhaansa ajojen onnistumiseksi. Järjestäjien näin suuri määrä on välttämätön, sillä julkinen reitti aiheuttaa sen, että erikoiskokeita saapuun seuraamaan yhteensä kymmeniätuhansia ihmisiä. Kymmenen miestä keskimäärin kullekin erikoiskokeen kilometrille ei loppujen lopuksi ole mikään hulmaava määrä.

Tämä vaati sellaista laskentahenkilöstöä, että vaajakoskelaisia otettiin lisää mukaan leikkiin ja siitä lähtien tuloslaskenta on pyörinyt ilman muuta vaajakoskelaisvoimin. Vielä tuolloin 50-luvun keskivaiheilla hoiti tuloslaskenta myös tulospalvelun - ts. jatkoi tulokset lehdistölle.

Tämän päivän tuloslaskenta ei enää ole käsipeliä. Nyt on laskentatoimiston apuna SOK:n Vaajakosken tehtaiden pääkonttorirakennuksen kellarikerroksessa oleva tietokonekeskus, jossa IBM 360/20 tietokone suorittaa työn, johon normaalisti tarvittaisiin ehkä kymmeniä laskijoita.

Tulokset ilmoitetaan suoraan pikataipaleilla - joissa ajajat jo muutetaan nykyisin suorituspaikaksi - tietokonekeskukseen, jossa ne lyödään reitikkortille, mikä puolestaan syötetään koneeseen ja kone antaa kunkin taipaleen paremmuusjärjestyksen ja samalla yhteispisteet ja kil-

protestit, jotka muuttivat jo valmiiksi lasketut tulokset ja saivat aikaan sen, että koko laskenta piti suorittaa uudelleen. Nykyisin tulee protesteja entistä harvemmin ja useimmiten aiheetta.

Tietokoneelle on Suurajojen tuloslaskennan ohjelmoinut pääsuunnittelija Leo Miettinen jo viime vuonna ja tämän ohjelman mukaan ajetaan tulokset tänäkin vuonna - jottakin pieniä parannuksia on ohjelmaan tehty. Kilpailijoille annetaan väliaikaiset heidän ajamisistaan ja tulemisistaan tänä vuonna toiselle lenkille lähdeksä ja pyrkimyksenä on saada heille valmiit lopputulokset välittömästi maalin tulon jälkeen.

favottelemaan parasta stiftustaan Suurajoissa, mutta kovaa saa Hansu ajaa, jos miellä päihittää takanaan tulevan Suurajojen ikuisen kakkosen, Tom Trana ajaa ensimmäisen kerran Suomessa Saabilla. Hänen allaan on uusi V nelonen ja vieressään vanha kettu Torsten Aman.

Epäonnen Söderström

Tranan jälkeen lähtee mies, joka on aina aurinkoisesti hymyillyt, vaikka epäonnit tuntuu kasautuneen juuri hänen hartilleen aina silloin, kun hän on ottanut osaa Suurajoihin. Bengt Söderströmin tukeva hahmo istuu tänäkin vuonna huippunopeassa Cortina Lotuksessa ja vieressä pelkää Rune Ohlsson - siinä pari jolle soisi valkapa yleiskilpailun voiton.

Ove Andersson lähtee Lotuksella Bengtin perään ja häntä lähtee ajamaan Pauli Toivonen, joka on tänä vuonna pienoinen kysymysmerkki. Auto on Lancia ja siitä liikkuu perin vastakkaisia huhuja. Toiset sanovat sen kulkevan kuin salama ja ilmautuvan tiehen kuin ilhimato. Toisten mukaan taas Paulin tämän kertainen auto on melko "löysä" vekotin, jolla kärkeen ei ole asiaa. Mene ja tiedä - kylähän Pauli tietää jotakin autoista.

Ajojen kaksinkertainen voittaja Simo Lampinen lähtee numerolla 40 ja huhut kertovat Simon ajaneen nelitahitilla Saabilla useimmat taipaleet jopa 14-15 kertaa. Nuottia ei paljon enää tarvita - Simolla taipaleet ovat jo päässä.

Simon jälkeen seuraavana kovana miehenä ampaisee Porschella Ake Andersson, joka kuuluu voittajajohdokkaiden eturiviin. Nopea auto ja nopea mies.

Nimien Einto, Kärhä, Nuottilla jne. jälkeen päättää kuuman sarjan rata-ajajana ilmiömäinen Hans Laine. - eca-



Jyväskylän XVII Suurajojen reittipiirros. Ajojen lähtö on perjantaina klo 18.02, jolloin ensimmäinen auto starttaa etelään ja IIS-Suomeen suuntululle lenkille. Ensimmäinen pikataival on Leivonmäellä. Tarkempi selostus pikataipaleista toisalla lehdessämme.

ASA CAR-ULA

on musiikkia autossa

ASA CAR-ULA 192i

ASA CAR-ULA sol puhtaasti kalkkialla. Ja toimii varmasti. Sillä se on autoradio, jossa ei ole mitään turhaa, eikä mitään sellaista, mikä tekisi sen epäluotettavaksi. Siinä on maailman varmin asemanvalinta, jota vielä täydentää automaattinen elektroninen hienovirtin. CAR-ULA on täysin transistoroitu, sen teho on peräti 8 W ja se sopii joka autoon.

Valitkaa Tekin autoon varma ASA CAR-ULA - siitä on paljon iloa!

ASAMA JYVÄSKYLÄ VAINONK. 40
PUH. 19365, 19364