

# Kokoneen ek-päällikön mukaan viime vuonna tingittiin turvallisuusasioissa

■ Kari Huuskosen mielestä Lankamaalla ei ollut riittävästi elvytysvarusteita.

JYVÄSKYLÄ  
Ilkka Kulmala

Säynätsalolainen Kari Huuskonen toimi 15 vuotta Jyväskylän MM-rallin Lankamaan erikoiskokeen päällikkönä. Viime vuoden elokuussa innokkaan moottoriturheilun miehen mitta täyttyi. Hänen mielestään erikoiskokeella tingittiin turvallisuusasioissa.

## Turvallisuus ohi kaiken muun

Huuskonen on jämäpi mies. Hänen käsityksensä mukaan rallin erikoiskoe on rakennettava niin, että turvallisuus menee ehdottomasti ja aina kaiken muun edelle.

Lankamaalla ei tilanne Huuskosen mukaan ollut viime vuonna täydellinen. Kuljettajien ja katsojien turvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä oli väljyyttä ja epäselvyyttä.

– Jos 24 kilometrin pätkällä olisi sattunut onnettomuus, en ole varma, että asianmukaista apua olisi saatu paikalle tarpeeksi nopeasti.

## Epäselvä tilanne

Lankamaalla oli ohjeiden mukaan kaksi ambulanssia, lähtö- ja maalipäässä. Niissä oli asianmukainen varustus, kunnan elvytyslaitteineen, vaikka ennen lähtöä

Jyväskylän  
MM-ralli  
2001



24. – 26.8.

oli tämänkin suhteen lievästi hiostava tilanne.

– Siellä sattui sellainen kömmähdys, että ambulansseissa ei ennen h-hetkeä ollut täysi varustus, paikalla ollut lääkäri, neurologi Matti Ilmavirta muistaa. – Siinä oli epäselvyyttä tiedon kulussa. Karikin (Huuskonen) joutui ek-päällikkönä ikävään tilanteeseen ja toteamaan, että hänkään ei tiedä.

– Kun kisa alkoi, kaikki oli jo kunnossa, Ilmavirta vakuuttaa. Huuskonen ei ollut ihan samaa mieltä. Hän kantoi edelleen huolta siitä mitä tapahtuu, jos keskenlä reittiä sattuu jotakin.

## ”Jälkeenpäin ei puheita muisteta”

MM-rallin määräykset vaativat, että pitkällä erikoiskokeella, kuten Lankamaalla, on keskellä reittiä oltava väliasteen turva-auto. Niin sanotussa FIV-autossa on oltava lääkäri, hoitaja ja turvamiesten.

FIV-auto oli Lankamaalla miehistöineen oikeassa paikassa, mutta Huuskosen mielestä vajavaisesti varustettuna. – Itse asiassa sitä ei ollut varustettu millään tavalla. Pyysin, että myös FIV-autoon on saatava elvytyspakki,



Kari Huuskosella riittää bensankatkuista puuhaa. Pojat Jussi, 16, (vas.) ja Joonas, 13, ajavat moottoripyörillä road racingia.

jossa on muun muassa laitteet hengitysteiden ylläpitämiseksi ja kurkkutorven avaamiseksi.

Huuskonen kertoo esittäneensä toivomuksen järjestäjille, mutta saaneensa ylimalkaisia ja huonoja vastauksia. – Jos jotakin sattuu, sitten kyllä asia tutkitaan, Huuskonen muistuttaa. – Ek-päällikkö nostetaan ensimmäiseksi ylös eikä silloin välttämät-

tä muisteta puheita ja pyyntöjä, joita hän on etukäteen esittänyt.

Huuskonen korostaa, että Suurajoissa on turvallisuuteen liittyvissä asioissa menty vuosien mitaan rajusti eteenpäin.

– Entistä parempi tilanne on jo tänä vuonna, kun ambulanssi ja paloautot hoidetaan keskitetysti Kuopion pelastuskoulun kautta. – Mutta Huuskonen huomauttaa,

että vieläkin enemmän voi tehdä.

– FIV-autoihin olisi saatava kunnon varustus. Vakavan onnettomuuden sattuessa kyse on minuuteista, jopa sekunneista. Kun ambulanssi starttaa taipaleelle lähtö- tai maalipäästä, menee sen kuljettajalla oudolla tiellä tietty aika ennen kuin hän saa auton onnettomuuspaikalle.

– Tiedän, että elvytyspakkeja

ei ole poimittavissa noin vain. Silti näen, että kaikki mahdollinen tehtävä ja sellainen saatava myös reitin keskele.

## Ihmisiä on varusteita lisää

Matti Ilmavirtan mukaan erikoiskokeella oleva pelastusmiehistö on kapasiteetiltaan riittävä. – Ihmisistä ei ole pulaa, mutta heillä ei ole aina varustusta samassa suhteessa.

Ilmavirta näkee myös tiedon kulun ongelmalliseksi näin isossa tapahtumassa. – Informaatio ei kulje aina kaikilla tasolla loppuun saakka. Minun näkemyseni on se, että järjestäjien olisi saatava enemmän yhtenevästä tietoa kaikille pikataipaleen varrella oleville ihmisille.

## Kemoran kova kokemus

Kari Huuskonen oli muutama vuosi sitten Kemoran moottoriradalla RR-ajojen kilpailun johtaja, kun Vesa Jaakkola ajoi kateeseen ja hänen alaraajansa halvaantuivat.

– Se oli järkyttävä kokemus. Jo ennen sitä koin turvallisuuskysymykset tärkeinä, sen jälkeen en ole halunnut antaa piiruakaan myöten tässä suhteessa.

Huuskonen ei halua, että hänen kommenttinsa otettaisiin kriittikinä Suurajojen järjestäjiä kohtaan vaan kannustimena entistä paremman rallin luomiseen.

– Pidän nyt välihuotta, mutta saatan jatkossa palata riviin, jos minua tarvitaan. Turvallisuuspuoli kiinnostaa.

## SUURAJOISTA SANOTTUA

”Ralli on tärkein tapahtuma koko Jyväskylässä, ehkä koko maassakin.”

Jyväskylän kaupungin hankejohtaja Olavi Niemi

”Olimme halunneet käyttää Suurajot-nimeä, mutta emme päässeet siitä sopimukseen ry:n kanssa. Nyt oikeudet ovat, mutta niitä ei ole enää käytetty. Suuri yleisö mieltää joka tapauksessa tapahtuman Suurajoiksi.”

AKK Sports Oy:n toimitusjohtaja Jarmo Mahonen

”Killerin erikoiskoe oli viime vuonna täysin tyhmä niille, jotka aktiivisesti seuraavat rallia. Meille oli yllätys, että ne autot eivät jaksaneet mennä siellä mihinkään.”

Jarmo Mahonen

”Siitä on päästy ISC:n kanssa yksimielisyyteen, että kaikilla rallin MM-sarjan kilpailuilla on oma luonteensa. Formulostahan ei enää erota, missä milloinkin ajetaan, jos joku ei sitä kerro.”

Jarmo Mahonen

”Ruuhimäen super ek:n kansainvälinen televisiointi kaksi vuotta sitten oli täydellinen katastrofi. Kansainvälinen kuva meni Eurosportiin, mutta siellä nukuttiin. Ohjelma alkoi sillä, että näytettiin Colin McRaeta, kun Focus palaa. Sen jälkeen mentiin mainoskatkolle, jossa mainostettiin Focusta. Disaster, sanoi näkemästään myös FIA:n päällikkö Max Mosley.”

Jarmo Mahonen

”Ensi vuodeksi on MM-sarjaan tulossa yksi kilpailu lisää, Saksan Trierissä ajettava Adac. Tippuko sitten yksi kilpailu pois. Olisiko se sitten Kypros, jolla ei ole pitempää historiaa. Jyväskylä se ei ole missään tapauksessa.”

AKK:n puheenjohtaja Kari O. Sohlberg

”Vanha Jyskälä ei ole mielestäni mitenkään kärsinyt siitä, että ilme on muuttunut. Kun tapahtuma on rakennettu oikein, elinkeinoelämä on oppinut sitä hyödyntämään. Ei kukaan opi, ellei opeteta.”

Kari O. Sohlberg

”Yhden kerran oli todella lähellä, että Jyväskylä ei menettänyt MM-arvoaan. Valmistauduimme jo esittämään ajatuksen, että Suomi ja Ruotsi järjestäisivät kisan vuorovuosina. Tässä tilanteessa kansainväliset suhteet ja omat kuskimme autoivat ratkaisevasti.”

Suurajojen entinen kilpailujohtaja Veikko Partanen

”Tulevaisuus on (David) Richardsin käsissä. Hän ymmärtää rallia eikä vie sitä toivottavasti liikaa showmaiseen suuntaan.”

Veikko Partanen

”Kysessä on tapahtuma, joka pitää kokea kuten Tenon kalareissu.”

Veikko Partanen

”Suomalainen ihminen on kuuliainen. Jos sanot kaverille, että sinun on oltava tuon kannon kohdalla aamulla klo 5.00 huolehtimassa järjestyksestä, hän myös on siinä. Muualla maailmassa tilanne on vähän niin ja näin.”

AKK Sports Oy:n entinen markkinointipäällikkö ja JYP:n nykyinen toimitusjohtaja Tomi Hassinen

”Suomen ralli ei vaadi televisiota. On ihan sama, tuleeko tv:stä pikku pätkiä tai pitempiä ohjelmia, kansasa se ei kiinnosta. Tämä on kansanliike sydämissä. Ihmiset haluavat mennä metsään ja nähdä itse.”

Tomi Hassinen

”Jyväskylän yritykset eivät osaa hyödyntää rallia. Täällä mietitään, mitä pitäisi tehdä, sitten tulevat kesälomat ja sitten ralli onkin taas ohi. Niinhän se on, että suutarin lapsilla ei ole kenkiä.”

Tomi Hassinen

”Rallipäivää odotetaan kuin joulua.”

Lankamaan isäntä Esa Eskonen

”Sanansa pitävät. Jos postilaatikko tai jokin muu särky, käyvät kyllä korjaamassa.”

Esa Eskonen

”Järjestävä seura, meidän tapauksessamme Jyväskylän Moottoriturheilijat (JMU), saa 25-30 prosenttia myydyistä pääsylipuista ja sovittu osan kolmen päivän lippupaketeista. AKK yrittää aina tinkiä, mutta hyvin sen kanssa on juttuun tullu.”

Lankamaan ek:n entinen päällikkö Kari Huuskonen

”Lankamaa on 24 kilometriä pitkä erikoiskoe. Siellä on asioita hoitamassa 200 JMU:n ihmistä ja 100 kyläseurojen (Lankamaan maamiessuora ja Äijälän Erä-ajijat) ihmistä. Yhteistyö on sujunut hienosti.”

Kari Huuskonen



Juha Kankkunen ja Subaru Muittarin metsikössä elokuussa 2000.

# ”Mieti mitä tapahtuisi, jos tämä kilpailu nostettaisiin Helsinkiin...”

JYVÄSKYLÄ  
Ilkka Kulmala

Jyväskylän Suurajot oli syksyllä 1996 lähellä kuolemaa.

Samaan aikaan kun Suomen rallin asema MM-kartalla oli vakavasti uhattuna ja rallin talousasiat reippaallaan, repeytyi jyväskyläläinen autourheiluväki kahteen klickiin. Ne aloittivat sitkeän ja tympään kiistelystä siitä, kuka MM-rallin järjestää.

Edelliset tapahtumat olivat tuottaneet rajusti tappiota. Vuoden 1995 ralli, jolla ei ollut MM-arvoa tuotti tappiota 1,7 Mmk. – Näin vaikka AKK oli varoit-  
tanut järjestäjä jo etukäteen, AKK:n päällikkö Jarmo Mahonen muistaa.

– Jostain syystä tiesimme kehäkolmosen sisällä paremmin kuin Jyväskylässä, että suomalainen yleisö on kranttua. Se tietää, mikä on MM-ralli ja mikä ei. Täl-

lä rallilla on instituution maine vain silloin, kun kaikki parhaat ovat mukana.

– Neuvoinen järjestäjä (Jyväskylän Suurajot ry) puolittamaan budjetinnsa, mutta se ei neuvoa uskonut.

## AKK:n mitta tuli täyteen

Kun seuraavan vuoden rallikin lisäsi MM-arvosta huolimatta velkataakkaa, riidat yltivät ja FIA:sta kyseltiin jatkuvasti, mitä Suomessa on tapahtumassa, AKK:n mitta täyttyi. Se puhalsi pelin poikki, maksoi Suurajot ry:n 1,5 miljoonan markan velat ja ryhtyi itse isännäksi.

– Tämä tempu ei kuulunut mihinkään meidän strategiaamme, Mahonen vakuuttaa. – Mutta me tiesimme, että AKK:lla on kattojärjestönä lopullinen vastuu, jos hommat hoidetaan huonosti. Oli-

si ollut koko Suomen tappio, jos tapahtuma olisi menetetty.

## Sattumalta oikea ratkaisu

Kun pöly on laskeutunut, eikä AKK:ta enää pidetä Jyväskylässä isona, pahana mörkönä, on autourheiluväki sitä mieltä, että vallanvaihto oli onnellinen sattuma.

– Se oli ainoa oikea ratkaisu, rallin entinen kilpailun johtaja Veikko Partanen sanoo. – Kisa oli kasvanut liian suureksi. Tällaista tapahtumaa ei hoideta enää yhdistysperiaatteella.

– Tuuria oli mukana, Mahonen hymähtää. – Emme mekään tienneet vuonna 1997, mihin ralli oli kansainvälisesti menossa. – AKK pisti heti tulemaan. – Kun aloitimme, rallin liikevaihto oli seitsemän miljoonaa vuodessa. Tänä vuonna vastaava

summa on 16 miljoonaa, Mahonen ylpeilee.

– Me haemme, kuten kaikki muutkin, tulosta. Joku on kuiskinnut kymmenien miljoonien voitoista, mutta ne ovat höpöhöpöjuttuja. Tavoittelemme vuosittain 10 prosentin tulosta (tämän vuoden liikevaihdolla 1,6 Mmk). Joskus olemme onnistuneet, joskus emme. Tappiota emme ole tehneet kertaakaan.

## Fortum panostaa kaksi miljoonaa

Kulupuolella syövät rahaa eniten henkilöstömenot (kolme kopäivätoimista työntekijää ja kaksi yhdeksän kuukauden palkollista), korvaukset erikoiskokeet järjestäjille seuroille, tulolaskenta, viesti ja ajanotto.

Tulopuolen rakkenna on selvä. Pääsyliput kattavat budjetista 40 prosenttia, sponsorit 25

prosenttia, ilmoittautumismaksut 20 prosenttia ja muu sällä 15 prosenttia. Suurin sponsori Fortum (Neste) tuo sponsorimarkoista puolet, noin kaksi miljoonaa. Nykyinen sopimus kattaa ensi vuoden, mutta uudesta jo neuvotellaan.

– Olemme pyrkineet kaiken aikaa kehittämään markkinoita niin, että olisimme mahdollisimman vähän riippuvaisia lipputulosta, koska yleisön käyttäytymiseen sisältyy aina riski, Mahonen toteaa. – Olemme oikealla tiellä, mutta prosentiosuutta on hinattava vieläkin alemmaksi.

Kun järjestäjänä oli Jyväskylän Suurajot ry, kattoivat pääsylipputulot liikevaihdosta peräti 70 prosenttia.

## Jyväskylä, ilman muuta

Mahonen nauraa railakkaasti

ikuisesti elävälle jutulle siitä, että MM-ralli siirrettäisiin Jyväskylästä muualle.

– Me emme koskaan ole edes miettineet isäntäkaupungin vaihtamista.

– Mieti, mitä tapahtuisi jos ralli nostettaisiin Helsinkiin, Mahonen kuvailee. – Kauppatori saataisiin täyteen, mutta, ei helvetti, Melumäessä ei kukaan enää tajuaisi, mitä jossain päin Helsingin ympäristössä on tapahtumassa.

– Jyväskylässä meidän ongelmamme on majoituskapasiteetti. Muuten tämä on oikea ja juuri sopivan kokoinen kaupunki tälle rallille. Jyväskylä elää nämä päivät täysillä. Täällä on osaminen. Kaikki ovat mukana. Ulkomaalaiset vieraat ihmettelevät ja ihas-  
televat totaalista ralli-ilmapiriä.

– Me vähän terrorisoimme kaupunkia, mutta toivottavasti positiivisella tavalla.

## Ralliitetoimitus 2001

**Teksti:**  
Ari Mäntylä  
Ilkka Kulmala  
Tuomas Heikkilä  
Joni Malkamäki

**Kuvat:**  
Risto Aalto (kuvatointimittaja)  
Jaana Kautto  
Sami Kero  
Katja Tähtjä

**Grafiikka:**  
Down Leikkonen  
Riikka Kaakkurivaara

**Taitto:**  
Ilkka Kulmala  
Tuomas Heikkilä

ELOKUU  
Perjantai  
24.

2  
2  
2  
2

