

SUOMEN KARTING LIITTO RY

1968



2008



Kaikki mitä kartingiin tarvitset

Winning instruments



Black Star yli 15-vuotiaalle



Junior 9-14 vuotiaalle



Cadett 6-9 vuotiaalle



Puffo 3-5 vuotiaalle



RACING SERVICE
JAATINEN
www.jaatinen.com

CRG
www.kartcrg.com

Beckerintie 7 - Helsinki - (09) 566 1842 - karting@jaatinen.com

Sisällysluettelo

Esipuhe	2
Liittohallitus 2008	3
Opetusministeriön tervehdys	4
AKK-Motorsport ry:n tervehdys	5
Karting on kehittävä harrastus	5
Puheenjohtajan tervehdys	6
Liiton toiminta	7
Nykyinen toiminta	7
Palkitaan ja tuetaan	8
Avustavaa toimintaa	10
Eräänlainen historiikki 0-20v.....	11
Karting Liiton vuosikertomus vuodelta 1968	14
Historian jatko-osa 20-40v.....	18
Tilastotietoja	20
Mietteitä radan reunalta	21
Kilpailun johtaja.....	21
Valvoja	22
Valmentaja ja harrastajan huoltaja	24
Kilpailija	25
Formula Karting harrasteena.....	28
Vuoden FK- Junior kiertopalkinto	32
Vuoden FK- kuljettaja kiertopalkinto	33
Vuoden Karting Toimija kiertopalkinto	34
Muut kiertopalkinnot	34
Suomen Karting Liitto r.y:n yhdistyssäännöt	42
Jäsenseurat.....	46

Esipuhe

Karting veteraani Pentti Siutla (1926-2007) on poissa. Keskustelin tätä kirjoittaessani aikaisemman puheenjohtajamme Harry Malmströmin kanssa Pentti Siutlasta. Olisiko hän mahdollisesti tulossa juhliimme? Seuraavana päivänä luin AKK:n lehdestä hänen muistokirjoituksensa. Hän oli merkittävä henkilö koko liiton syntyhistoriassa. Vuosiluvut jäivät mieleeni kun hän syntyi ja kuoli samana vuonna kuin isäni. Liitolla on hänen lahjoittamansa kiertopalkinto Raket Junior- luokassa.

Myöhemmin talvella myös 1970-luvun lopulla puheenjohtajana toiminut Juha Parmasuo poistui keskuudestamme. Hänen johtamansa yritys Teräsjousi Oy on lahjoittanut ns. TERJO-MALJA kiertopalkinnon.

Espoon Bembölen rata on edelleen käytössä vaikka sen sulkeminen oli jo esillä vuoden 1988 historiikissa. Radan toiminnan jatkamiseksi on Espoossa syntymässä kansalaisliike Kimi Räikkösen F1 voiton ansiosta. Kimi aloitti uransa Espoon Urheiluautoilijoissa. Espoolla olisi tarjolla Ämmänsuon kaatopaikan läheltä Kulmakorvesta alue uudelle radalle. Bembölen rata toimisi vielä siirtymäkauden ajan. Uusi rata ehdotetaan nimettäväksi Kimin mukaan. Miten käy silloin Lappeenrannan Muukon "Kimi Circuit"- radan nimen. Kimi vaihtoi seuraa vuotta ennen kuin lähti Eurooppaan kilpailemaan. Taisi Heikki Kovalainenkin tehdä samoin.

Ehkä Lahden Pipun ratakin "Lahti Circuit" muuttuu Valtteri tai Atte Circuitiksi muutaman vuoden kuluttua.

Kangasalan ratakin on vihdoin valmistunut. Ympäristökuntien tultua mukaan hankeeseen, alue saatiin asfaltoitua. Yksi "valkea alue" kartalla on poistunut.

Tampereen Formula-K kerho on taistellut Tampereen kaupungin kanssa oikeuksiensa puolesta. Kerho valitti vuonna 2003 siitä, että kaupunki tukee poliittisia nuorisojärjestöjä erilaisilla perusteilla kuin epäpoliittisia nuorisojärjestöjä. Oikeudesta saatiin vuoden 2007 lopussa päätös, että kaupungin tuki epäpoliittisille nuorisojärjestöille on huonompi ja asia pitää korjata kuntoon.

Tampereen kaupunki siirsi myös myöhemmin Tampereen Formula K-kerhon urheilupuolen avustuksen piiriin kerhon vastustuksesta huolimatta. Tästäkin tuli vuonna 2007 korkeimman hallinto-oikeuden päätös, että kerho kuuluu nuorisotoiminnan avustuksen piiriin.

Ympäristöluvut ja melunormit tuottavat harmia monella paikkakunnalla jolloin vanhojen ratojen korjaus, lakkautus tai siirto eri paikkaan voi olla tarpeen. En ymmärrä miksi ratojen melutaso määritellään huippumelusta. Melua tulee vain keskimäärin klo 12-20. Maanteillä ja rautateillä käytetään vuorokautista keskiarvoa. Niitä ei voisi kai muuten rakentaa lainkaan.

Mutta mistä rahat siirtoihin? Kangasalan malli taitaa olla ainoa vaihtoehto.

Liittohallitus 2008

PUHEENJOHTAJA

Ilkka Westman

ORIMATTILA

Tiedotus ja talous

VARAPUHEENJOHTAJA

Pentti Vuohijoki

NURMIJÄRVI

Myynti

JÄSENET

Osmo Kytönen

KÄRKÖLÄ

Valmennus

Rauno Syysmäki

PORI

Koulutus

Hannu Ahonen

TAMPERE

Juhani Stenfors

OJAKKALA

Juha Ahonen

MÄNTYHARJU

Jarmo Lind

HÄMEENLINNA

Erno Laukkarinen

VIHTI

Sihteeri

Kenneth Eckert

JOENSUU

Internet

Tomy Fihlman

HALIKKO

Liiton osoite:

Suomen Karting Liitto Ry

PL 36, 15151 LAHTI

Internet kotisivut:

www.kartingliitto.com

Sähköposti:

info@kartingliitto.com



Vasemmalta: Pentti Vuohijoki, Juha Ahonen, Erno Laukkarinen, Juhani Stenfors, Ilkka Westman, Rauno Syysmäki, Hannu Ahonen



Vasemmalta: Jarmo Lind, Osmo Kytönen, Kenneth Eckert ja Tomy Fihlman

Opetusministeriön tervehdys



Karting on yksi parhaista isä-poika -harrastuksista. On hyvä muistaa, että 1970- ja 1980- luvuilla rakennettiin Suomeen upea rataverkosto. Harrastus eteni. Tämän mahdollisti silloinen nuorisotyölaki, karting-rata oli erikoisnuorisotila. Kunnat rakensivat ja valtio oli vahvasti mukana. Sitten tahti heikkeni - valitettavasti. Suomen Karting Liitto on sitkeästi ja kiitosta ansaitsevalla tavalla edistänyt harrastusta. Se on todella vapaaehtoisten kansalaisjärjestö, jossa harrastajat ja kilpailijat ovat löytäneet toisensa.

Toivon hartaasti, että tilaa on kaikille ja kartingin harrastaminen etenee. Opetusministeriön puolesta kiitän järjestöä ja sen monia toimihenkilöitä uupumattomasta työstä. Työ nuorten puolesta jatkuu. Toivon nuorille hyviä aikoja karting- harrastuksessa.

Nuorisoyksikön päällikkö, nuorisosiainneuvos Olli Saarela

AKK-Motorsport ry:n tervehdys

Karting on kehittävä harrastus



Karting on tunnetusti monipuolinen koko perheen harrastus. Autourheilumaailmassa se on ehdoton lajin sisääntuloporras ja tulevien huipukuljettajien kasvatusalusta.

Nuorelle kuljettajalle karting tarjoaa mitä monipuolisimman harrastuksen. Lajin parista saa paljon ystäviä, ja se kehittää nuorta monella eri tavalla. Laji vaatii ja kehittää fyysistä kuntoa, ja eritoten keskittymistä sekä ajotaitoa joka automaattisesti nuorelle tärkeä evästyks kun lähestytään ajokortti-ikää.

AKK-Motorsportin ja Suomen Karting Liiton yhteistyö on ollut vuosiansaatossa hedelmällistä. Suomen Karting Liiton laadukas nuoriso-ohjaajien ja kilpailutoimitsijoiden koulutus tukevat hyvin myös AKK-Motorsportin toimintaa.

Suomen Karting Liiton vuosittain valitsema vuoden kuljettaja on lähes poikkeuksetta lajin kansainvälinen menestyjä ja jatkossa ammattimaisesti autourheilu-uraa jatkava kuljettaja. Tämän juhluvuoden aluevalmennuksen tukimääräraha on myös osaltaan edesauttamassa uraa luovia kuljettajia tärkeällä tavalla eteenpäin.

Suomen Karting Liiton rooli uusien harrastajien tukemisessa ja opastamisessa on merkittävä. Toivomme jatkossakin voivamme tukea omalta osaltamme Suomen Karting Liittoa erilaisissa koulutusprojekteissa ja lajin harrastajille tarkoitettujen julkaisujen tekemisessä.

AKK-Motorsport ry
Jani Backman
pääsihteeri

Puheenjohtajan tervehdys



Karting on hyvä nuorten harrastus koska se sitoo perheen niin tiiviisti kuljettajan ympärille. Harrastus ei onnistu ilman avustajaa/mekaanikkoa. Marraskuun 2007 tapahtumat osoittavat, että pahimmassa tapauksessa vanhemmilla ei ole minkäänlaista tietoa lastensa tekemisistä tai ajatusmaailmasta.

Aloitin oman karting harrastukseni 1988 vanhemman poikani kanssa ja jatkoin sitä nuoremman poikani kanssa 1994 asti. Olimme aluksi Riihimäen Urheiluautoilijoissa vuoden ja sitten siirryimme Lahden Formula K-kerhoon. Ajoimme pelkästään harrastajaluokissa koska yksinhuoltajana kulut täytyi pitää alhaisina. Vuonna 1990 menin hallitukseen ja olin sihteerinä 1995 asti. Saimme kerhon uudelleen käyntiin neljässä vuodessa ja jäsenmäärä kolminkertaistui. Teimme paljon töitä, sillä tiesimme laskusuhdanteen normaalisti vähentävän jäsenmäärää ja kunnan nuorisotukea. Muita tekijöitä olivat mm. Pekka Talja, Aulis Hatakka, Jaakko Nieminen, Tapio Kallio, Hannu Pulkkinen ja F1 tekniikkapuolella nykyisin toimiva Ossi Oikarinen. Olimme mukana lukuisissa nuorisotapahtumissa Lahden talousalueella esittelemässä kerhoa ja karting harrastusta. Kehitimme myös varainhankintaa laman varalta. Loimme 1992 Päijänne Cup kilpailut, jotka toimivat vieläkin. Parhaimmillaan kuljettajia on ollut noin 80, joista lähes puolet oli Lahden kerhosta. Kerhon lisenssikuljettajien määrä nousi viidestä kolmeenkymmeneen ja harrastajien määrä lisääntyi huimasti. Kerholla oli jäseniä ja toimitsijalisenssejä niin, että pystyimme järjestämään kilpailut kokonaan omalla henkilökunnalla. Tämä onnistuu vieläkin, sillä talkoohenki on hyvä ja jäsenet ovat motivoituneita. Monella yli 200 jäsenen seuralla on vaikeuksia saada karting kilpailut järjestettyä omin voimin.

Olemme varanneet juhluvuoden kunniaksi määrärahan alueellisen karting-valmennuksen tukemiseen. Avustus maksetaan matkakorvauksena valmennukseen osallistuneille kuljettajille.

Opetusministeriön nuoriso-osaston myöntämä vuosiavustus on ollut erittäin merkityksellinen Liiton toiminnan jatkumiselle ja kehitykselle.

Kiitokseni kaikille Teille, jotka olette kuluneiden 40 vuoden aikana olleet mukana tukemassa Suomen Karting Liiton toimintaa.

Liiton toiminta

Suomen Karting Liitto ry on valtakunnallinen, Formula Karting toimintaa harrastavien yhdistysten ja kerhojen yhdysside. Kyseessä on riippumaton, poliittisesti sitoutumaton itsenäinen järjestö, joka toimii yhteistyössä muiden autourheilu- ja nuorisotoimintaa tekevien järjestöjen kanssa. Liitto edistää yleisiä edellytyksiä Formula Karting harrastuksen parantamiseksi sekä raittiiden ja terveiden elämäntapojen omaksumiseksi nuorison keskuudessa.

Nykyinen toiminta

Karting Liitto on ollut turvaamassa erityisesti nuorten kasvatuksellista karting harrastustoimintaa yhdistys- ja yksilötasolla koulutuksella sekä julkaisuilla. Liitolla ei ole palkattuja toimihenkilöitä eikä toimitiloja. Kaikki toiminta perustuu vapaaehtoistyöhön. Toimielimen muodostaa 10-jäseninen liittohallitus ja puheenjohtaja. Hallituksen jäsenen toimikausi on kaksi vuotta ja puheenjohtajan yksi vuosi.

Toiminnan rahoittaminen perustuu seurojen jäsenmaksuihin, vakuutusten ja tarvikkeiden myyntiin sekä julkaisu- ja toiminnan tuloihin. Liitto saa lisäksi varsinaisiin toimintakuluihinsa Opetusministeriön nuorisotoiminnan avustusta veikkauvoittovaroista. Liiton jäsenmaksu on tänä vuonna 100 €/seura.

Suomen Karting Liitto toimittaa jäsenseuroilleen tiedotteita säännöllisesti. Näissä voi julkaista myös seurojen omaa valtakunnallisesti kiinnostavaa aineistoa.

Liitto julkaisi vuonna 1999 ja 2003 yhteistyössä AKK:n kanssa jäsenistöltä hyvän vastaanoton saaneen ”KARTING - Aloittelijan opas” kirjan, jossa neuvotaan perussääntöjä ja tekniikka aloitteleville kuljettajille. Lisäksi siinä on yhteystiedot kaikista Suomessa karting- toimintaa harjoittavista seuroista. Opas on erittäin hyvä lahja esim. seuralta uudelle karting- harrastajalle. Kirjaa voi tilata esim. Liiton sähköpostiosoitteesta info@kartingliitto.com.

Tiedotteet, jäsenseurat ja muuta kartingiin liittyvää löytyy liiton kotisivuilta www.kartingliitto.com. Sähköpostiosoite on info@kartingliitto.com.

Suomen Karting Liitto auttaa uusia harrastajia löytämään asuinalueeltaan vireästi toimivan karting- seuran.

Liitto myy vakuutuksia kaikille ajotoiminnassa mukana oleville. Vakuutus ei oikeuta osallistumaan AKK:n luvalla järjestettäviin kilpailuihin, mutta kattaa muun radalla ja matkalla tapahtuvan toiminnan.

Suomen Karting Liitto on mukana järjestämässä valtakunnallisia kartingin alkeisleirejä. Liitto hankkii kouluttajia ja antaa myös taloudellista tukea seuroille.



Kouluttaja Tomi Talja ja leiriläisiä Lahdessa.

Palkitaan ja tuetaan

Suomen Karting Liitto tukee kansallisesti ja kansainvälisesti menestyneitä karting- kuljettajia palkinnoin sekä stipendein. Stipendirahasto on perustettu jo vuonna 1981. Liitto valitsee vuosittain jäsenseurojensa järjestämistä pienten luokkien kansallisista kilpailuista mestaruussarjan. Mukana on nykyisin myös nelitahtisten epävirallinen TAG- luokka. Muiden luokkien tulokset lasketaan SM, SJM ja CUP- sijoitusten perusteella.

Liitto palkitsee eri luokkien parhaat kuljettajat mestaruusmitalein. Luokan voittaja saa kiertopalkinnon ja stipendin. Lisäksi valitaan Vuoden juniorikuljettaja ja Vuoden kuljettaja. Vuonna 2007 valituksi tulivat Jesse Lehtonen Espoon Urheiluautoilijoista (Mini) ja Miika Kunranta Autoliitto Kuopion osastosta (ICA). Muista palkituista kuljettajista löytyvät tiedot liiton nettisivuilta. Liitto jakaa jäsenseurojensa kuljettajille kansainvälisen kilpailutoiminnan (KV) matka-avustuksia ennen kilpailukautta laadittujen hakemusten ja syksyllä tehtyjen tulosilmoitusten perusteella. PM- kilpailut eivät kuulu tuen piiriin.

Vuonna 2007 valittiin myös Suomen Karting Liiton ”Vuoden Toimija”. Valituksi tuli Hannu Pulkkinen Lahden Formula K-kerhosta. Ansioiksi voidaan mainita mm. kerhon toiminnan johtaminen vuodesta 1996 ja loistavien kilpailujen järjestäminen (Kansalliset, SM ja PM).



Hannu Pulkkinen, Jesse Lehtonen ja Miika Kunranta



Leirin muistomitali

Avustavaa toimintaa

Suomen Karting Liitto kouluttaa kerhojen vetäjiä ja ohjaajia sekä kilpailutoimitsijoita seurojen pyynnöstä. Suomen Karting Liitto auttaa uusien ja entisten ratojen suunnittelussa sekä antaa tarvittaessa esityksiä ja lausuntoja rahoituksessa mukana oleville yhteisöille.

Liitto auttaa uusien mikroautokerhojen perustamisessa ja entisten seurojen karting- toiminnan uudelleen käynnistyksessä. Liitto toimittaa myös kirjallista materiaalia tukemaan tätä toimintaa.

Suomen Karting Liitto toimii yhteistyössä AKK-Motorsportin (AKK) kanssa karting- toiminnan kehittämiseksi. Liitto on AKK:n kannatusjäsen.

Suomen Karting Liitto harjoittaa yhteistyötä jäsenseurojensa ja muiden nuorisjärjestöjen kanssa toteuttaakseen tavoitteitaan ja kehittääkseen toimintojaan myös tulevaisuudessa.

Liiton jäsenmaksun suorittaneiden seurojen määrä oli 46 vuonna 2007 ja odotamme kasvua seuraavillekin vuosille.

Nuorena aloitettu Karting- harrastustoiminta on selvästi auttanut koko suomalaista autourheilukenttää saavuttamaan vuosien saatossa merkittävän aseman maailmalla. Lapsena aloitettu autoharrastus on myös usein tuonut nuorelle ammatin autoilun joltain osa-alueelta.



Leirin palkinnot

Eräänlainen historiikki 0-20v.

Toisen maailmansodan synkkien vuosien jälkeen ryhtyi amerikkalainen teininuoriso keksimään uusia vapaa-ajanvietto- ja huvittelutapoja sekä harrastusvälineitä. Osa näistä muodostui ennemmin tai myöhemmin maailmahiteiksi, esimerkiksi Surfboard, Hula-hoop, Frisbee ja Go-Kart.

Viimeksi mainittu syntyi vastauksena alle ajokortti-ikäisten vauhdinnälkään. Resepti oli yksinkertainen. Irrotettiin vain moottori perheen vanhasta ruohonleikkurista, hankittiin neljä kottikärryn pyörää, ratti romukaupasta tai autopurkamosta ja väännettiin vähän hetekanputkea mutkalle. Kas siinäpä oli oiva peli kilpailla naapurin tenavien kanssa.

Koska Euroopassa ei ollut samassa mitassa tarjolla joutilaita leikkureita, otettiin villityksen levitessä vanhalle mantereelle käyttöön paikalliset moottoripyörien ja mopojen voimanlähteet. Pohjoismaista löytyi paljon käyttökelpoisia moottoreita ajokkeja liikuttamaan. Kuusikymmenluvulla jo silloin kansainvälisessä kielenkäytössä Formula-Kartingiksi ristitty toiminta saavutti järjestäytyneet kilpailupuitteet ja levisi Suomeen sekä Itä-Eurooppaan aina Neuvostoliittoa myöten.

Suomessa toiminta alkoi silloisen Autoklubin (AK) nuorisosaosten sekä Suomen Moottoriliiton (SML) kerhojen parissa melko väljin säännöin. Turvamääräykset olivat tasolla "Kypärää ja ajolaseja suositellaan". Kilpailujakin ryhdyttiin järjestämään soveltaen AK:n ja SML:n kilpailusääntöjä. Aluksi ei vaadittu erityistä kilpailulisenssiä vaan kuljettajan tuli olla vähintään moottoripyöräkortin haltija ja täyttänyt 16 vuotta. Yksi ensimmäisistä kilpailuistamme käytiin 1961 Helsingin vanhalla raviradalla Käpylässä hiekan pölytyssä. Alkuvuosina kilpailtiin ja harjoiteltiin tilapäisradoilla sorapinnalla, kuten esim. raviradoilla tai asfaltoiduilla pysäköintialueilla. Suosituin oli kuitenkin jäärata piikkipyörillä.

Tilapäisradoistamme voi mainita mm. Helsingin Olympiastadionin pysäköintialue, jossa vuoden 1963 SM-kilpailua oli seuraamassa 5000 katsojaa.

Suomen Mestaruuksista alkoi kamppailu jo vuonna 1962 ja ensimmäiset mitalistimme olivat:

LUOKKA B		LUOKKA C	
Heikki Vuolevi	Oulu	Roland Sarlin	Helsinki
Pekka Salonen	Oulu	Kurt Flink	Helsinki
Lars Rosberg	Iisalmi	Herbert Lundström	Helsinki

Jos poimimme muutamia nimiä lajin pioneerien joukosta, tulee ensimmäisenä mieleen Roland Sarlin, "Suomen FK-autoilun isä". Perässä tulevat Lars Rapp, Heikki Vuolevi, Heikki ja Jaakko Korpjaakko, Kalevi luotolinna, Kari ja Toni Ruokonen, Heikki Grahn, Kalevi Kaukoaho sekä Lars Rosberg. Nimiluettelosta voimme todeta, että hilpeän 60-luvun alun harrastajajoukko on nykyään pappaikäistä porukkaa. Vasta 1965 alettiin kisoihin päästää alle 16-vuotiaita "junioreita", tämän päivä 10-vuotiaat. Jälki isoissa autoissa on sitten sen mukaista.

60-luvun lopun junioreiden joukosta voimme poimia nimet Keijo Rosberg ja Antero Lindqvist, jotka määrätietoisella otteellaan ja suhtautumisellaan sekä myös ajolahjoillaan löivät luun kurkkuun papparaisille.

Poikien saavutuksista poimittakoon SM-sijoituksia seuraavasti:

LUOKKA A	-65	-66	-67	-68	-69	-70	-71	-72
Keijo Rosberg	3.	1.	1.	2.	-	3.	1.	-
Antero Lindqvist	-	-	-	1.	2.	1.	2.	1.

Melkoinen sarja, johon tuskin tullaan pystymään. Tämän päivän trendinä on luokan vaihto parin vuoden välein sekä 18-vuotiaana "isoihin autoihin".

1960-luvun loppupuolella alkoi myös karting- harrastustoiminta yleistyä. Kuntien ja seurakuntien nuorisokerhoissa alkoivat isät ja pojat taivutella runkoputkia ja väsäillä Karting- autoja talvi- ja iltapuhteina. Ensimmäiset Mikroauto ja Formula Karting kerhot perustettiin.

Villin tilanteen selkeyttämiseksi pyrkivät Karting- harrastajat vuonna 1967 saamaan silloisen AK:n kiinnostumaan myös heistä. Kun kentän esitykset eivät saaneet vastausta, kokoontuivat 31.3.1968 viidentoista harrastajakerhon edustajat Jyväskylään perustamaan yhteistä etujärjestöään.

Suomen Karting Liiton syntysanat oli lausuttu.

Ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin mies, joka itsekin oli saavuttanut Kartingin SM-mitalin ja jonka poika oli parina edellisenä vuonna voittanut A-luokan Suomen Mestaruuden. Hän oli Lars Rosberg.

Ensimmäiset merkinnät Karting Liiton kirjanpitoon on tehty 6.5.1968 kun lisälmen UA maksoi 65 mk lisenssistä ja kilpailuluvasta. Lars Rosberg luopui Liiton puheenjohtajuudesta jo saman vuoden loppupuolella, jolloin liiton johtoon astui pitkän linjan Karting- mies Pentti Siutla Mynämäeltä. Seuraavassa liittokokouksessa puheenjohtajaksi valittiin tulisielulinen Björn-Olof Plutén Espoosta, tuttu kaikille harrastajille Bembölen radan reunalta. Plutén toimi Liiton johdossa aina kauden 1975 loppuun asti. Hänen johdollaan kirjoitettiin Suomen Karting Liitto ry:n peruskirja 13.10.1969. Allekirjoittajina olivat kolme sen ajan aktiivikerhoa: Helsingforsnejdens MHF, Keimola FK-kerho ja Mynämäen UA. Vaatimattomasta alusta on kehittynyt kahdessa vuosikymmenessä noin kahdeksankymmenen jäsenyhdistyksen valtakunnallinen keskusjärjestö.

Autoklubi ry, myöhemmin Autoliitto ry, maamme ylimpänä autourheiluauktoriteettina siirsi kansainvälisen Karting- järjestön CIK:n myöntämät kansalliset kilpailuoikeudet Suomen Karting Liitolle heti toiminnan alettua. Kilpailusääntöjen laadinta ja kilpailujen valvonta olivatkin melkoinen rasite silloin nuorelle järjestölle. Usein tapahtui, etteivät pelkästään asiat riidelleet vaan mukaan tahtoivat mennä miehetkin. Olikin ehkä siunaus suomalaiselle Karting- toiminnalle, että CIK:n liittyttyä FISA:n siipien suojaan, Karting-kilpailutoiminta siirtyi valtakunnallisen kattojärjestön Autourheilun Kansallisen Keskusliiton (AKK) valvontaan vuonna 1980 ja Karting Liitto saattoi keskittyä harrastus- ja nuorisotoimintaan.

AKK:n uudelleenorganisoinnin ja siihen liittyneiden Autoliiton sekä SUAL:n välisten "liittosotien" vuoksi joutui myös Suomen Karting Liiton hallitus silloisen puheenjohtajansa Juha Parmasuo johdolla käymään pitkiä ja hankalia neuvotteluja vuosina 1977-1980. Tämä kaikki tapahtui aikana, jolloin Liitolla olisi ollut runsaasti muutakin tekemistä kilpailujen valvonnan ja harraste- sekä kerhotoiminnan kehittämisen parissa valtakunnallisena keskusjärjestönä.

Karting Liiton neuvottelijat tekivät kaikkensa, jotta koko Karting- toiminta sekä harrastelu että kilpailu, olisi pysynyt yksissä käsissä; sen parhaiten hallitsevalla Karting Liitolla. SUAL, myöhemmin SAUL, ryhtyi samoihin aikoihin organisoimaan omaa Karting- toimintaansa. Se loi päällekkäistä organisaatiota vaikka kaikki varteenotettavat Karting- toimintaa harrastavat UA-kerhot olivat jo Suomen Karting Liiton jäsenkerhoina.

Kun SUAL:n ja AL:n neuvottelijat houkuttelivat myös Suomen Karting Liittoa liittymään perustettavaksi suunniteltuun Suomen Autourheiluliittoon (SAUL), ei voitu muuta kuin todeta, että se on mahdotonta ilman että Karting Liitto samalla vaarantaisi kovalla työllä saavuttamansa aseman valtionapuun oikeutettuna nuorisojärjestönä. Vielä vuonna 1979 puheenjohtaja Juha Parmasuo kamppaili sen puolesta, että Autoliitto FIA:n suomalaisena edustajana jättäisi samalla anomatta CIK:n kansallisten Karting- oikeuksien siirtämistä Suomen Karting Liitolta Autourheilun Kansalliselle Keskusliitolle (AKK).

Edellä mainittu valtionapukelpoisuus on ollut yksi merkittävimmistä virstanpylväistä Karting Liiton 20-vuotisella taipaleella. Puheenjohtaja Martti Torkkolan alulle panema hanke tuotti hedelmää vuodenvaihteessa 1976-77 kun saatiin tieto Liiton hyväksymisestä Opetusministeriön myöntämään valtionapuun oikeutettujen valtakunnallisten nuorisojärjestöjen joukkoon. Tätä kautta on saatu myös harrastuspaikat eli karting- radat ja huoltorakennukset rakennus ja ylläpitokuluiltaan valtionapuun oikeutetuiksi nuorisotyökohteiksi vuonna 1978. Tästä syystä niiden ei ole tarvinnut kilpailla urheilupaikkamäärärahoista jäähallien sekä hypyrimäkien yms. kanssa. Ilman silloisten Liittohallitusten pyyteetöntä ja pitkäjänteistä työskentelyä Karting- toiminnan hyväksi, olisi moni Karting- rata jäänyt haaveeksi maassamme.

Opetusministeriö lähetti 25.10.1978 yleiskirjeen kunnanhallituksille ja kuntien nuorisolautakunnille tiedottaen päätöksestä 8924/71/78, joka koski vuokra- arvojärjestelmän muutosta Mikroautoratojen avustamiseksi. Tämä tarkoitti sitä, että kunnat saivat Karting- ratoihin uhraamansa sadat tuhannet takaisin valtiolta. Tämä luonnollisesti lisäsi ratojen rakentamista 1980-luvun vaihteessa. Sitä ennen tilanne oli ollut huono verrattuna naapurimaihin.

Ensimmäinen Suomen kiinteä Karting- rata (465x7m) valmistui Artukaisten lentokenttäalueelle Turkuun vuonna 1964. Tällöin ruotsissa oli jo 22 etupäässä kuntien ylläpitämää Karting- rataa ja Neuvostoliitossa satoja. Vähän myöhemmin saatiin Karting- radat myös Mynämäkeen (400x6m) ja Espoon Oittaaalle legendaarinen Bembölen rata (620x7m). Jälkimmäinen oli silloisten mittapuiden mukaan ensiluokkainen kilparata. Myös Keimolan moottoristadionin pää- ja varikkosuoran yhdystiet oli suunniteltu muodostamaan kansainväliset mitat täyttävä FK-rata. Isojen autojen

päivittäinen ajoharjoittelu vain esti sen tehokkaan käytön. 1960-luvulla saatiin myös valtatie 7:n varteen (515x6m) Loviisan rata.

Keimolan moottoriradan hukkamaalle valmistui 1971 uusi karting- rata (687x6m) Täältä alkoi monen myöhemmin "isoissa autoissa" mainetta niittäneen keimolalaisen kuljettajan ura. Heistä mainittakoon mm. Henri ja Harri Toivonen, Mikko Sundström, Sami Pensala, Jyrki Järvillehto ja Mika Häkkinen sekä Mika Salo.

Vuonna 1978 ratatilanne Suomessa oli edelleen yhtä surkea. Maassamme oli vain edellä mainitut viisi kiinteää rataa ja tilapäisradat Ahvenistolla Hämeenlinnassa ja Jyväskylässä. Ruotsissa ajettiin silloin yli 40:llä radalla.

Lappeenrannassa ajettiin vihdoin avajaiskilpailu 27.8.1978 Suomen kuudennella radalla ja Kuopiossa 8.10.1978 seitsemännellä radalla. Tilanne ei korjaantunut pitkäksi aikaa sillä Keimola suljettiin seuraavana vuonna. Valtionavun turvin ratoja onnistuttiin rakentamaan niin, että 1988 niitä oli jo 40 kpl.

Karting- ratakartalla onkin enää vain muutama "valkoinen alue", Helsinki, Tampere, Turku Vantaa, Jyväskylä ja Espoo Oittaaan radan jatkuvista lopettamisuhistuista johtuen. Kaikilla näillä paikkakunnilla on kaikesta huolimatta aktiivisesti toimivia Karting- kerhoja ja joukoittain harrastajia ilman kunnollisia harrastuspaikkoja. Hankkeita on toki ollut vireillä jatkuvasti. Esim. Helsinkiin on omaa rataa suunniteltu jo vuodesta 1977.

Suomen Karting Liiton toisen toimintavuosisikymmenen aikana on Liiton hallitus erityisesti panostanut suhteiden luomiseen eri viranomaisiin niin kunnallisella kuin korkeimmalla päätävällä tasollakin. Liiton päästyä valtionavun piiriin järjestettiin Valtion Nuorisoneuvoston poliittisille päättäjäille tutustumisretki Keimolan radalle, missä heille esiteltiin perusteellisesti Karting- harrastusta. Eri kerhot ovat myös kyydinneet kunnallisia päättäjiä omilla radoillaan Karting- autoilla. Tähänastinen toiminta huipentui 3.7.1988 ministerivierailuun Kotkan Karting- radalla Liiton 20-vuotiskilpailun Salpausselkä- Cupin avauskisan merkeissä. Ministeri Anna-Liisa Piipari säteili tyytyväisesti.

Historiikki on kirjoitettu liiton 20-vuotisjulkaisuun.

Karting Liiton vuosikertomus vuodelta 1968

LIITON PERUSTAMINEN

FK-urheilun johtoeleimenä maassamme toimi vielä vuoden alussa Suomen Autoklubin avukseen kansallista autourheilutoimintaa johtamaan asettama Autourheilun Kansallinen Kilpailulautakunta perustamansa FK-jaoston välityksellä. Alkuvuodesta 1968 päätti AKK kuitenkin kokouksessaan sanoutua irti FK-urheilun johdosta perustellen päätöstään sillä, että sen mielestä **FK-urheilu ei ole autourheilua eikä näin ollen kuulu AKK:n toimintapiiriin**. Tästä syystä lähetti johtaja Roland Sarlin Helsingistä 25.3.1968 kirjeen FK-urheilun harrastajille, jossa hän esitti, että nämä kokoontuisivat Jyväskylässä 30.-31.3.1968 Hotelli Jyväshovin suojissa keskustelemaan syntyneestä tilanteesta sekä päättämään niistä toimenpiteistä, joihin tulisi ryhtyä FK-toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi maassamme. Hänen kutsuaan seurasi 20-henkinen alan harrastajien joukko,

joka 31.3.1968 päätti perustaa maahamme valtakunnallisen erikoisliiton johtamaan FK-urheilun kansallista toimintaa. Tilaisuudessa valittiin perustetulle Liitolle sääntöjen vahvistamisen jälkeen puheenjohtajaksi ensimmäiseksi kaksivuotiskaudeksi kaupungineläinlääkäri Lars E. Rosberg lisälimestä sekä Liittohallitukseen kahdeksan jäsentä, nimittäin:

Johtaja Roland Sarlin	Helsinki
Opettaja Pentti Siutla,	Mynämäki
Toimistonhoitaja Yrjö Ylijoki	Turku
Opettaja Kauko Puusniekka	Tikkakoski
Herra Björn-Olof Plutén	Espoo
Opettaja Eikka Sandelin	Hartola
Myymälänhoitaja Onni Naskinen	Jyväskylä

Lisäksi hallituksessa toimi Soini Kalpio AK:n edustajana.

Samalla päätettiin aloittaa välittömästi neuvottelut Suomen Autoklubin kanssa vastaperustetun liiton toimintaedellytysten varmistamiseksi siten, että Autoklubi myöntäisi Karting Liitolle vastaavan aseman FK-urheilun piirissä kuin AKK:lla on muun autourheilun kohdalla. Samalla esitettiin, että AK nimeäisi edustajansa Liittohallitukseen. Näin myös tapahtui, AK vahvisti Liiton aseman kokouspäätöksellään sekä nimesi Liittohallitukseen edustajakseen ekonomi Manne Westerbackin ja hänen varamiehekseen automyyjä Ahti Kurpan. Liittohallitus valitsi sihteerikseen johtaja Roland Sarlinin ja rahastonhoitajakseen herra Björn-Olof Plutenin.

TOIMINNAN ALKUUNSAATTAMINEN

Saadakseen Liiton toiminnan, joka päätettiin perustaa kerhojäsenyyden varaan, alkuun, vahvisti Liittokokous yhteispohjoismaisen FK-säännön, FK-kilpailusäännön, FK-SM säännön, Juniorien FK-CUP säännön, Liitolle tulevat erilaiset maksut ym. mikä kaikki ilmenee Liittohallituksen pöytäkirjoista. Liittohallitus on kokoontunut ensimmäisen toimintavuotensa aikana kaikkiaan 7 kertaa, nimittäin 31.3. Jyväskylässä, 20.4. Lahdessa, 5.5. lisälimestä, 8.6. Mynämäellä, 10.8. Turussa, 13.10. Lahdessa ja 24.11. Helsingissä. Näistä viimeksi mainittu oli samalla Liiton sääntömääräinen syyskokous

KOMITEAT

Liittohallitus on asettanut toimintansa tehostamiseksi kaksi komiteaa, nimittäin kilpailukomitean ja nuorisokomitean. Tämän lisäksi on Liitto saanut edustajansa Suomen Autoklubin kilpailutoimikuntaan. Molemmat Liiton asettamat toimikunnat esittävät oman vuosikertomuksensa, jotka ovat tämän vuosikertomuksen liitteinä.

KILPAILUTOIMINTA

Liito on järjestänyt vuoden 1968 Suomen Mestaruuskilpailun FK-autoille kahdessa luokassa, nimittäin A ja C neljän osakilpailun sarjana, vahvistamiensa sääntöjen mukaisesti. Tulokset muodostuivat seuraaviksi:

LUOKKA	A		
1.	Antero Lindqvist	Tapiola	33 pist.
2.	Keijo Rosberg	lisalmi	28
3.	Jaakko Korpijaakko	Espoo	23

4.	Kari Naskinen	Jyväskylä	20
5.	Matti Virtanen	Tapiola	20
6.	Heikki Korpjaakko	Espoo	20
7.	Jouko Suormala	Tapiola	15
8.	Kari Martelius	Mynämäki	6
9.	Jouko Kuokkanen	Helsinki	5
10.	Erkki Paukko	Oulu	4
10.	Timo Kaunisto	Helsinki	4
10	Matti Laakso	Helsinki	4
13.	Pentti Huttunen	Joensuu	3
13.	Veikko Lindberg	Heinola	3
15.	Esko Kasurinen	Isalmi	2
15.	Heikki Grahn	Helsinki	2
LUOKKA	C		
1.	Eino Pekkala	Oulu	29 pist.
2.	Jukka Aihinen	Turku	22
3.	Risto Malinen	Helsinki	16
4.	Niilo Saarela	Jyväskylä	16

Liitto on järjestänyt E1 ja E2 luokille juniorien FK-CUP kilpailun, jossa huomioitiin seuraavat kilpailut:

Mynämäki 9.6.1968, Keimola 4.8.1968, Turku 11.8.1968, Tulokset olivat seuraavat:

LUOKKA	E 1		
1.	Pekka Mäkelä	Laitila	27 pist.
2.	Hannu Hintikainen	Hartola	20
3.	Kalevi Mattila	Helsinki	19
4.	Martti Järvi	Hartola	18
5.	Mauri Laakso	Turku	9
6.	Reijo Aksela	Tikkakoski	8
6.	Mikko Örn	Helsinki	8
8.	Arto Ollila	Tikkakoski	7
9.	Esa Nieminen	Tikkakoski	6

LUOKKA	E 2		
1.	Heikki Saari	Turku	30 pist.
2.	Ari Helppi	Helsinki	18
3.	Hannu Örn	Helsinki	17
4.	Teppo Aspelin	Turku	16
5.	Jyrki Hemming	Lieto	13
6.	Lasse Jaatinen	Helsinki	8
6.	Jyrki Mänty	Helsinki	8

Tämän lisäksi on kilpailtu johtaja Roland Sarlinin lahjoittamasta kiertopalkinnosta "VUODEN PARAS FK-AJAJA", jonka sääntöjenmukainen äänestys suoritettiin Liittohallituksen lokakuun kokouksen yhteydessä.

Äänestyksen tulos oli seuraava:

1.	Antero Lindqvist	Tapiola	38 pist.
2.	Keijo Rosberg	Isalmi	34
3.	Heikki Korpjaakko	Espoo	17
4.	Jaakko Korpjaakko	Espoo	16

5.	Kari Naskinen	Jyväskylä	4
5.	Matti Virtanen	Tapiola	4

Vuoden 1968 aikana on maassamme suoritettu seuraavat Liiton hyväksymät ja valvomat Karting- kilpailut:

5.5.	Iisalmi , valvoja	Heikki Vuolevi
19.5.	Hartola	Roland Sarlin
23.5.	Kuopio	Lars Rosberg
26.5.	Espoo	Roland Sarlin
9.6.	Mynämäki	Matti Sällylä
4.8.	Keimola	Lars Rosberg
11.8.	Turku	Pentti Siutla
25.8.	Hartola	Roland Sarlin
31.8.	Kouvola	Eikka Sandelin
8.9.	Iisalmi	P-H Söderling
29.9.	Orivesi	Eikka Sandelin

Suomi suoritti FK-maottelun Ruotsia vastaan Rocklundan moottoriradalla Västeråsissa Ruotsissa 19.5.1968. Suomen Karting Liiton valitsema joukkue oli seuraava: Antero Lindqvist, Keijo Rosberg, Jaakko Korpijaakko, Heikki Korpijaakko, Heikki Grahn, Asko Kippo, Jouko Kuokkanen ja Matti Virtanen. Maaottelun voitti Suomi pistein 252 - 226, Antero Lindqvistin ollessa paras suomalainen pistemies.

Keijo Rosberg osallistui Ruotsin Grand Prix ajoon 15.6.1968 Hedemorassa sijoittuen 9. sijalle.

Suomi osallistui ensimmäisen kerran Euroopan Mestaruus-osakilpailuun 18.8.1968 Kristianstadissa, Ruotsissa joukkueella, johon Liitto oli valinnut seuraavat ajajat. Antero Lindqvist, Keijo Rosberg, Jaakko Korpijaakko, Heikki Grahn, Matti Virtanen, (varamies Heikki Grahnin ollessa estyneenä, ajoi joukkueessa varamies, Matti Virtanen). Suomi saavutti osallistuneiden 11 maan joukossa ensikertalaiseksi erinomaisen tuloksen, 8. sijan, voittaen Ranskan, Belgian ja Tanskan joukkueet.

Henkilökohtaisesti paras pisteiden tuoja Suomen joukkueessa oli Keijo Rosberg, joka saavutti 13. sijan.

Karting Liitto järjesti Kouvola-päivien yhteydessä 31.8.1968 Kouvolassa kansalliset FK-kilpailut taloudellisen tilansa kohentamiseksi. Onnistuneiden kilpailujen taloudellinen tuotto oli huomattava ja varsin suurimerkityksellinen Liiton toimintaedellytysten parantajana. Kilpailun johtajana ja pääjärjestäjänä toimi johtaja Lennart Kippo Kouvolasta, jolle paikallisine avustajineen Liitto saa olla avusta suuresti kiitollinen.

POHJOISMAISET SUHTEET

Karting Liitto on toiminnassaan pyrkinyt Pohjoismaisten suhteiden aikaansaamiseen ja parantamiseen. Puheenjohtaja on edustanut Liittoa Kristianstadissa pidetyssä yhteispohjoismaisessa neuvottelussa sekä Kööpenhaminassa järjestetyssä yhteispohjoismaisessa FK-kokouksessa.

Kilpailijavaihtoa maamme ja Ruotsin välillä on esiintynyt, vaikkakin sillä alalla, samoin kuin yhteistoiminnassa muiden Pohjoismaiden kanssa on aktivoimisen varaa tulevaisuudessa.

KOULUTUSTOIMINTA

Karting Liiton kilpailutoimikunta on laatinut monisteita käytettäväksi FK-kilpailujen toimitsijakoulutuksessa. Liiton nuorisotoimikunta järjesti 21.-22.9.1968 Hartolassa koulutustilaisuuden E-luokkaisille, erittäin monipuolisella ohjelmalla. Lisäalassa on pidetty, molempien vuoden aikana järjestettyjen kilpailujen edellä, toimitsijakoulutustilaisuuksia toimitsijatehtäviä kilpailuissa hoitaneille.

(TULO- JA MENOARVIO 1969: tulot & menot 5.500,- mk)

Himmeistä valokopioista selkokielelle 1988 tehnyt: Kari Tornivaara, Helsinki.

Historian jatko-osa 20-40v.

Hallituksen puheenjohtajana toimi Tapio Kallio Lahdesta vuosina 1986-1990. Hänen jälkeensä tehtävässä jatkoi Pekka Takamäki Turengista vuoden 1991. Riku Kaarna Lappeenrannasta oli puheenjohtajana vuosina 1992-1996 ja Harry Malmström Porvoosta vuosina 1997-2002.

Kolmas vuosikymmen oli taantuman taival. Hallitus panosti jäsenhankintaan 80-luvun lopulla, jolloin seurojen määrä nousi hiukan. Yhteydet AKK:n suuntaan olivat viileät. Osaksi hallituksen väärillä toimilla ja ulkopuolelta tulleesta painostuksesta liiton jäsenmäärä putosi voimakkaasti uudelleen. Talous joutui kriisiin ja liitto velkaantui. Kun hallituksen jäsenten matkakorvaukset mitätöitiin yhteisellä päätöksellä niin Opetusministeriö jätti vuosiaavustuksen maksamatta hyvän taloudellisen tuloksen vuoksi. Hallitus kirjoitti vekselin ja järjesti erilaista mainostavaran myyntiä. Talous saatiin korjattu näillä tuloilla vuodeksi.

Koko maassa oli lama sekä työttömyyttä ja tämä varmasti vaikutti seurojen jäsenmääriin ja taloudenpitoon. Seurojen saamat kuntien nuorisotoimen avustukset myös pienenevät.

Uuden Aloittelijan Opas-kirjan julkaisusta yhteistyössä pääsimme jälleen vuoropuheluun AKK:n kanssa vuonna 1997. Vuonna 1998 allekirjoitimme viralliset liittojen väliset uudet pelisäännöt.

Liiton ensimmäinen Karting – Aloittelijan Opas julkaistiin 1992. Seuraava opaskirja julkaistiin 1999 yhteistyössä AKK:n kanssa.

Teimme Karting- kuvakalenteria viiden vuoden ajan 1990-luvun lopulla. Kun kulut olivat samat kuin tuotot, niin julkaisusta luovuttiin.

Vuonna 1998 laadittiin 5-vuotissuunnitelma, joka rajasi toimintakulut minimiin ja matkakorvauksista syntyneille siirtovelloille tehtiin lyhennysaikataulu. Mistään Liiton perustoiminnoista ei luovuttu.

Neljäs vuosikymmen kului lähes puoliväliin ennen kuin veloista päästiin kokonaan eroon. Tällä hetkellä vuodesta 2003 alkaen puheenjohtajana on toiminut Ilkka Westman Lahdesta.

Kehitimme mestaruuskilpailujärjestelmäämme ja teimme Liittoa tunnetuksi suorilla yhteydenotoilla seurojen päättäjiin. Saimme jäsenmäärämme kääntymään pysyvään nousuun. Stipendien jakoperusteita muutettiin ja helppokäyttöinen ryhmävakuutus otettiin käyttöön.

Viimeisin Aloittelijan Opas päivitys julkaistiin 2003. Uuden teko olisi jo tarpeen kun lähes kaikki kilpaluokat muuttuvat 2008.

Nykyisessä hallituksessa toimiva Hannu Ahonen on ajanut karting kilpailuja jo 1960 luvun alussa ja Osmo Kytönen harrastajana 1980-luvulla.

Olemme varanneet juhluvuoden kunniaksi määrärahan alueellisen karting-valmennuksen tukemiseen.

Mestaruuskilpailumme ovat pyörineet jo yli kolmekymmentä vuotta. Ne on perinteisesti valittu jäsenseurojemme järjestämistä kilpailuista. Erytisen suosittu on ollut MINI- luokka, jossa on osanottajia 50-60 kpl. Vastaavaa kilpasarjaa ei ole AKK:n järjestämänä. Näissä sarjoissa on kilpailijoita noin 200 henkeä. Luvussa ei ole mukana CUP- ja SM- kilpailuja.

Vanhimmat kiertopalkinnot ovat vuosilta 1964, 1968 ja 1969. Niiden nimilistat ovat vakuuttavia. Muutamat palkinnot ovat joutuneet kadoksiin. Katso lista. Toivomme niiden palauttamista takaisin kiertoon jos löydätte niitä kaapistanne.



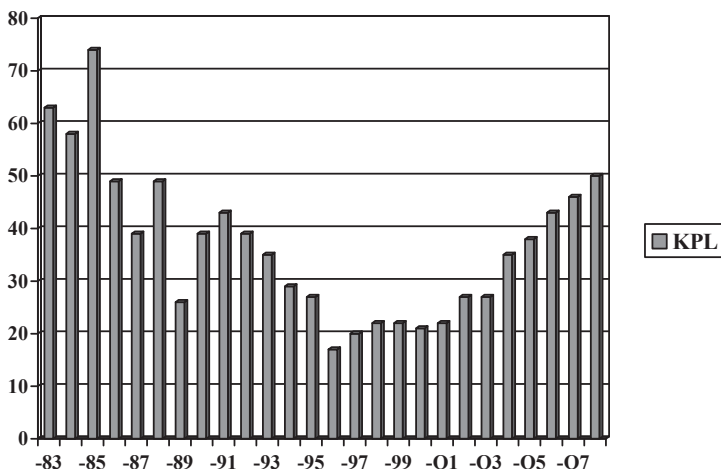
Tilastotietoja

Seuraavat seurat (16) ovat olleet jäseniämme vähintään 10 vuotta yhtäjaksoisesti. Kiitokset, että olette pysyneet rinnallamme.

Autoliitto Kuopion osasto, AUK Jämsän Äijät, Espoon Urheiluautoilijat, Etelä-Pohjanmaan Urheiluautoilijat, Euran Urheiluautoilijat, Helsingin fk-kerho, Imatran fk-kerho/Saimaa Karting, Kangasalan fk-kerho, Keimola fk-kerho, Kotkan fk-Kerho, Kouvolan fk-kerho, Kuopion Urheiluautoilijat, Lahden fk-kerho ja -ratayhdistys, Tampereen fk-kerho ja Ylöjärven fk-kerho.

Jäsenmaksumme on ollut noin 100 € vuodesta 1991 lähtien. Samoin harrastaja- ja huoltajavakuutusmaksumme on ollut noin 12 € vuodesta 1997. Tässä on mallia siitä, ettei hintoja ole joka vuosi tarpeen korottaa.

Jäsenmaksun maksaneiden seurojen määrä 1983-2008



Vuoden 2008 jäsenmäärä on tavoite. Kuten edellä olevasta kuvasta näkyy, olimme aallonpohjassa 1996. Nyt olemme jälleen vuoden 1986 tasolla. Nousu on ollut hidasta mutta vakaata.

Mietteitä radan reunalta

Kilpailun johtaja

Itse kuljettajaani aikanaan kilpailuihin vieneenä ajattelin lämmöllä kilpailun toimihenkilöitä, jotka uhrasivat vapaa-aikaansa järjestääkseen kilpailutapahtuman kuljettajalleni ja minulle. Päätin maksaa tämän kiitollisuudenvelan toimimalla kilpailujärjestelytehtävissä sen aikaa kun olimme itsekin kilpailleet. Nyt on tullut maksettua jo tämän velan korkojakin.

Kilpailun järjestäminen vaatii pitkäjännitteistä työtä mutta antaa myös tyydytystä, kun saa aikaiseksi sujuvan ja leppoisan kilpailutapahtuman. Yksi mies ei voi kilpailuja järjestää mutta jonkun tulee kantaa vastuu tapahtuman organisoinnista ja muiden henkilöiden mukaan saamisesta.

Kilpailunjärjestäjän tulee delegoida tehtäviä muille päähenkilöille ja myös hienovaraisesti valvoa niiden toteutumista. Päätoimihenkilöitä ovat mm. tuomarit ja valvoja, kilpailun johtaja, mahdollisesti erillinen kilpailutapahtumien johtaja, ratatuomarien päällikkö, turvallisuuspäällikkö, varikkopäällikkö, katsastuspäällikkö, tuloslaskentapäällikkö ja tiedottaja. Päätoimihenkilöiden poisjäämisen varalta on syytä hahmotella varajärjestelyt, jotta kilpailu saadaan kunnialla läpivietyä.

Jos haluaa oppia kilpailunjärjestelyä, kannattaa hankkiutua vapaaehtoiseksi toimihenkilöksi johonkin kilpailuun. Lisäksi järjestävä kerho lähettää kilpailujen päätoimihenkilöitä AKK:n kilpailujärjestäjäpäiville, jossa sovitaan tulevan kauden kilpailuissa noudatettavat menettelytavat. Päiviltä tuomisena on AKK:n kokoama muistilista kilpailujen järjestämisessä huomioitavista seikoista. Talvi-iltoina voi valita palkintokuvastoista kilpailuun sopivat palkinnot.

Kannattaa uhrata hetki KITI Kisapalvelun käytön opiskeluun. Kitin kautta tapahtuva verkkoilmoittautuminen on helpottanut kilpailujen byrokratiaa merkittävästi. Halutessa osallistumismaksutkin tulevat tilille ennen kilpailua. Käytännössä kilpailupaikalla ilmoittautumisjono vetää nopeammin eikä siellä tarvitse paljoakaan muutella ennalta ilmoitettuja tietoja. Kilpailujen tuloslaskenta saa KITItä hyvät pohjatiedot.

Lupa-asiat viranomaisten suuntaa tulee hoitaa kuntoon jo hyvissä ajoin. Järjestysmiesten nimet ja sosiaaliturvatunnukset vaaditaan ilmoitukseen yleisötilaisuuden järjestämisestä. Pelastusviranomaisille tulee ilmoittaa kilpailuista ja tehdä kilpailuista turvallisuussuunnitelma. Kilpailuissa tulee olla paikalla ambulanssi, ensiapuhenkilöstöä ja tarvittaessa lääkäri. Nämä asiat sivuavat sekä turvallisuus- että varikkopäällikön toimenkuvaa.

Toimihenkilöinä alan entiset ja nykyiset harrastajat ovat parhaita. Motivaatiota tehtäviin sekä kokemusta ja näkemystä lajin tapahtumista löytyy.

Kisojen talous vaatii yleensä vapaaehtoistyövoiman käyttöä. Päätoimihenkilöille maksetaan matkakorvauksia ja kauempaa tulevien majoitus järjestetään.

Kilpailun tiedottaja hankkii kilpailulle julkisuutta paikallisissa sanomalehdissä ja radioissa. Mediaa varten kirjoitetaan kilpailutapahtuman merkitystä korostava tiedote, jonka ilmaisjakelulehdet mielellään julkaisevat. Vanhoista kilpailuista kertyneitä valokuvia voi liittää jutun höysteeksi. Kilpailusta tehdään sivu seuran internetosoitteeseen, jonne myös talletetaan etukäteistiedotteet ja lopuksi kilpailujen tulokset. Kilpailun käsiohjelmalla voi saada autourheiluhenkilöiltä yrityksiltä mainostuloja, joilla voi kattaa kisan kustannuksia. Suomen mestaruustason kilpailuista voi hankkia hieman pääsylipputulotakin.

Kilpailijoilta ja huoltajilta saatu palaute, sekä positiivinen että negatiivinen pyritään ottamaan huomioon seuraaviin kilpailuihin valmistautuessa. Parhaat kilpailut ovat sellaiset, joissa on mukava olla osanottajana ja toimihenkilönä. Kilpailuissa tavataan!

Hannu Pulkkinen

Valvoja

Valvojan näkökulmaa minulta tähän historiikkiin pyydettyä joutuin kauan miettimään mitä kirjoittaisin. Mitä enemmän asiaa pohdin, huomasin, ettei valvojan tehtävä olekaan niin helppo kuin äkkipäätä luulisi.

Valvojan eli oikeammin tuomariston puheenjohtajan ja tuomariston tehtävä on toimia tiiviissä yhteistyössä kilpailun järjestävän organisaation kanssa sekä ennen kilpailua että sen aikana. Tuomaristo valvoo, että kilpailusääntöjä noudatetaan ja ratkaisee ongelma-tilanteet. Se käsittelee mahdolliset vastalauseet toimien sekä järjestäjän, että myös ennen kaikkea kilpailijan oikeusturvan takeena. Tämä tehtävä hoidetaan kuitenkin johtamatta itse kilpailutapahtumia – ei kuten aloittaessamme kuljettajani kanssa karting harrastuksen. Vain jos on tapahtunut tai on tapahtumassa selkeä säännönvastaisuus, voi tuomaristo puuttua kilpailutapahtumiin. Muussa tapauksessa on kilpailijan osoitettava tyytymättömyytensä kilpailun johdon ratkaisuihin esim. vastalauseella, jolloin tuomaristo käsittelee asian, kuulemalla ensin kaikkia osapuolia sekä mahdollisia todistajia.

Minulla on ollut mahdollisuus toimia valvojana ja muissa vastaavissa tehtävissä lähes kymmenen vuotta. Olen saanut tilaisuuden seurata paalupaikalta karting kilpailujen kehittymistä tähän päivään ennen kaikkea arvokilpailutasolla.

Säännöt ovat tänä aikana muuttuneet paljon ja ehkä tärkein niistä on, että nykyisin esim. SM- ja CUP-kilpailuihin valitaan koko sarjaan samat toimihenkilöt tuomariston puheenjohtajaksi ja kilpailun tapahtumajohtajaksi. Tämä menettely mahdollistaa, että jokaisessa osakilpailussa toimitaan samoin ”sääntötulkinnoin”. Poikkeuksen tietysti tekee, jos kesken kauden tarkennetaan sääntöjä, mikä ei ole toivottavaa ja jota pitäisi mahdollisuuksien mukaan välttää. Ongelma on luonnollisesti se, että tieto muutoksista ei välttämättä saavuta kaikkia osapuolia ajoissa ennen tapahtumaa, jolloin muutos on jo voimassa ja aiheuttaa sekaannusta.

Nykyiset kuljettajat hakeutuvat yhä enenevässä määrin ns. ammattitallien suojiin, jolloin ilmoittajien sääntötuntemus on todella hyvä ja heillä on myös kansainvälistä kokemusta. Tähän he usein ristiriitatilanteessa pyrkivät vetoamaan, mikäli se ajaa heidän kuljettajiensa etua. Aina se ei ole mukavaa, mutta avartaa näkemystä ja kertoo miten maailmalla toimitaan. Tunnettuahan on, että vaikka meidän kansalliset säännöt on mukautettu kansainvälisten kanssa mahdollisimman yhdenmukaisiksi, niin poikkeamia on.

Pidän ammattitalleja kaikesta huolimatta kaikin puolin hyvänä, vaikka se mahdollisesti nostaa kuljettajan kauden kustannuksia. Tuomariston on helpompi työskennellä teamien kanssa, koska ilmoittajien tunnepohjaiset reaktiot ristiriitoja käsitellessä ovat hallittuja verrattuna perinteisiin autokuntiin, joiden kannanotot ovat monasti kiihkeitä ja perustuvat luvattoman usein vanhoihin käytäntöihin ja jopa vanhentuneisiin sääntöihin.

Pulmallisimpia tilanteita tuomaristolla ovat esim. ohitustilanteissa tapahtuneet kolarit jos toinen osapuoli on täysin erimieltä tapahtumajohtajan tuomiosta. Asianomaisia kuultaessa molemmat osapuolet vakuuttavat viattomuuttaan ja ratahenkilökunta on raporteissaan lähes aina kovin varovaisia, suorastaan vältteleviä. Silloin tarvitaan todella ihmistuntemusta ja psykologista silmää erottamaan kuka kuulluista kertoo tapauksesta rehellisimmin, jotta voisi tehdä oikeudenmukaisia ratkaisuja.

Huolestuttavinta huomisen suhteen on kuitenkin, että yhä enemmän kehitys on kulkemassa juristiseen suuntaan. Sääntöjä luetaan pilkun tarkkaan ja vedotaan nopeasti sääntöjen epätarkkuuksiin huomioimatta säännön henkeä ja tarkoitusta. Tämä luo tietysti kovia vaatimuksia sääntöjen laatijoille, mutta myös tuomaristolle. Leikkiläisesti voisi sanoa, että tulevaisuudessa tuomariston jäsenillä on oltava ”juristin” koulutus voidakseen ratkaista syntyneitä ristiriitoja. Johtuukohan tämä siitä, että panokset autokunnissa ovat kasvaneet varsin korkeiksi, joskus mielestäni kohtuuttomiksi.

Suorituspaikat ovat viime kymmenen vuoden aikana kehittyneet ja kohentuneet silmännähdn ainakin SM- ja CUP- tason kilpailujen ratojen suhteen. On kiinnitetty huomiota kiitettävästi kilpailijoiden hyvinvointiin, mutta se ei tarkoita, että kaikki toiveet on täytetty. On siis vielä panostettava olosuhteiden ja ympäristön parantamiseen. Toivottavasti taloudellisten resurssien lisäksi niitä innokkaita vapaaehtoisia tekijöitä löytyy jatkossakin. Ennen kaikkea ratojen haltijoiden on huolehdittava ympäristön siisteydestä ja ulkonäöstä, niin saamme maahamme todella parhaisiin kansainvälisiin ratoihin vertailukelpoisia suorituspaikkoja.

Tämä vuosi (2008) tulee olemaan varsin haastava mitä tulee tekniikkaan, koska moottoriluokitukset muuttuvat ns. KV-luokissa. On mielenkiintoista nähdä miten se tulee vaikuttamaan yhteiseen harrastukseemme. Ennakkokäsitykseni mukaan uudet luokitukset eivät ainakaan helpota asetelmia. Toivottavasti lajimme kalleus ei säikäytä uusia tulijoita eikä vanhoja harrastajia, vaan voimme jatkaa kilpailamista yhä suurenevan joukon kanssa.

Lopuksi haluan toivottaa Karting Liiton jäsenseuroille jäsenineen valoisaa ja tuloksellista tulevaisuutta.

Juhani Stenfors

Valmentaja ja harrastajan huoltaja

Kartingin harrastaminen Suomessa aloitettiin noin 50 vuotta sitten. Parikymmentä vuotta sen jälkeen tutustuin ensimmäisen kerran mikroautoiluun. Siihen aikaan harrastustoimintaa järjestettiin mm. seurakuntien ja kaupunkien järjestämässä mikroautokerhoissa sekä joissakin autourheiluseuroissa. Ensimmäiset ajokokemukset koettiin kerhon hankkimilla mikroautoilla, saattoivatpa jotkut isät ja pojat rakentaa kerhoissa oman autonkin. Jo silloin yhdessäolo ja tekeminen olivat merkittävä osa harrastusta.

Itse tehdyt ja ostetut mikroautot tuotiin usein auton taakkatelineillä radoille. Peräkäräryä suurempaa kuljetuskalustoa oli varikolta vaikea löytää, muista varusteista kuten esimerkiksi varikkoteltoista puhumattakaan. Varsinaisia ratoja oli vain muutama Suomessa, joten kilpailuja järjestettiin monesti myös parkkipaikoille tehdyillä radoilla. Kovalla talkootyöllä saatiin Suomeen muutama rata lisää ja tänä päivänä ratojen määrä on moninkertaistunut. Samoin on käynyt myös harrastajien määrälle. Lajin kehittyessä ja kansainvälistyessä on mikroautojen sekä -autoilun sijaan alettu puhua kansainvälisemmin termein karteista ja kartingista.

Karting kerhojen määrä on niistä ajoista kasvanut huomattavasti, ja nykyisin huomattava osa harrastustoiminnasta on siirtynyt niihin. Valitettavasti tämä on tarkoittanut myös sitä, että monet autourheilukerhot ovat etääntyneet kartingista. Autourheilukerhojen olisikin hyvä muistaa kartingin kasvatuksellinen rooli. Karting on parhaimmillaan autourheilun junioritoimintaa, joka kasvattaa potentiaalisia harrastajia myös esimerkiksi rallin tai rata-autoilun pariin. Kartingista ajokokemuksensa hankkineiden kuljettajien perusajo- ja tienlukuominaisuudet sekä reaktiokyky ovat aivan eri tasolla kuin vasta ajokortti-iässä aloittaneiden kuljettajien.

Nykypäivän kartingin suurimpia haasteita ovat lajin kaupallistumisen ja liiallisen kilpailuhenkisyuden pitäminen kurissa, kun kyseessä ovat nuoret, iältään 5-11-vuotiaat kartingin harrastajat. Harrastus aloitetaan yhä nuorempana, mikä sinänsä ei huono asia, mutta jos jopa Cadet- ja Mini-luokissa on meneillään hurja ”kilpavarustelu”, niin silloin on harrastustoiminta väärillä urilla. Monesti tämä liian aikainen aloitettu menestymisen tavoittelu yliharjoittelemalla ja kilpavarustamalla johtaa tilanteeseen, jossa kuljettaja väsyä harrastukseen jo kauan ennen kuin varsinainen vakavampi lajiharjoittelu nuoren kehityksen kannalta olisi ollut järkevää aloittaa. Samaan aikaan on poltettu turhaan tukku huoltajan rahaa ehkä aivan väärin asioihin.

Karting on välineurheilua ja välineiden pitää olla kunnossa, jotta harrastaminen onnistuu. Huonokuntoisilla välineillä harrastaminen turhauttaa usein kuljettajaa, mikä myös saattaa johtaa harrastuksen lopettamiseen. Toisaalta välinehankinnoissa on syytä muistaa kohtuus. Naapurilta hankitun uuden nopean ykköskoneen sijaan olisi tärkeämpää kiertää rataa ja harjoitella ajamista, ohituksia, lähtöjä, rungon säätämistä jne. Näiden peruslajiominaisuuksien hallinnan hankkiminen varhaisiällä on ensiarvoisen

tärkeää siirryttäessä SM-tason karting luokkiin. Näissä luokissa kustannustaso on niin korkea, että ylimääräisten harjoitusten/kilpailujen läpivienti voi olla monen budjetille liian suuri haaste.

On äärettömän hyvä, että lajin pariin tullaan yhä nuorempana, mutta lajin leikinomaisuus pitäisi säilyttää ainakin 12 ikävuoteen saakka, unohtamatta muita harrastuksia. Nuoren fyysisen kehittymisen kannalta on tärkeää, että harjoittelussa huomioidaan taidon jakautuminen sekä yleis- että lajitaitoihin. Yleistaitojen harjoittaminen on äärimäisen tärkeää juuri ennen tuota mainittua 12 vuoden ikää. Tämän iän jälkeen painopiste siirtyy lajitaitoihin ja tekniikkaan perusvalmennuskaudella, josta siirrytään varsinaiseen huipulle valmistautumisen kauteen noin 15 vuoden ikäisenä. Vasta silloin aloitetaan keskittyminen lajikohtaisiin erikoisvalmiuksiin ja huippu-urheilijan perusvalmiuksiin.

Nykyinen lajiliitto AKK-Motorsport ry, jolle lajiliiton tehtävät siirrettiin Suomen Karting Liitolta, on aloittanut valmennusjärjestelmän systemaattisen rakentamisen. Nykyiset autourheiluhuiput ovat jo osallistuneet lajiliiton huippuvalmennusryhmiin, mutta varsinainen valmennustoiminnan ulottaminen aluetasolle aloitettiin vasta vuonna 2007. Tavoitteena on, että seurataso valmennus jää kerhojen hoidettavaksi ja kattaa kuljettajat aloittelevista harrastajista (5v.) ensimmäiseen kansalliseen kilpailuluokkaan Mini (11v.). Kun lajitaitojen kehittäminen tulee tärkeämmäksi noin 12 vuoden iässä, valmennusryhmät eri alueilla keräävät kiinnostuneet nuoret kuljettajat ja huoltajat yhteen harjoittelemaan syvällisempiä lajitaitoja sekä toimivat esiportaana kohti lajiliiton huippuvalmennusryhmiä.

Harrastuksena karting on mitä mainioin yhdessäolon muoto. Siinä lapsia ei vain kuljeteta harjoituksiin ja takaisin vaan harrastetaan sekä vietetään aikaa yhdessä. Kun kysyin 9-vuotiaan harrastajamme mielipidettä siitä, mikä kartingissa on parasta, sain seuraavan vastauksen; *”Jännittävä ilmapiiri, kavereiden tapaaminen ja hauskan pito heidän kanssaan. Radalla vauhti ja g-voimat kurveissa”*.

Jos halua ja tahtoa riittää, niin myöhemmin näillä nuorilla on mahdollisuus harrastaa lajia kilpaurheiluna jopa MM-tasolla ja jatkaa harrastusta rata-autoilussa tai muissa autourheiluluokissa. Murrosiän jälkeen jotkut lopettavat harrastuksen, jotta voivat mahdollisesti myöhemmin taas löytää tien takaisin mukavan harrastuksen pariin oman jälkikasvunsa kanssa.

Osmo Kytönen
Harrastajan huoltaja ja aluevalmentaja

Kilpailija

Aloitin kisaamisen vuonna 1999 syksyllä harrastaja-miniluokassa, kaksi kisaa, kaksi voittoa Osallistujia tosin vain 5 molemmissa kisoissa, joten hirveästi osallistujaryntäyksestä ei voinut puhua. Osallistumismaksu muistaakseni kisoihin oli 30 mk.

Ensimmäinen kausi kilpailtiin ikivanhalla Mevi- rungolla, hitsattu useampaan otteeseen, mutta eipä menoa haitannut. Moottorina vanha Raket 85 kone, saatiin rungon oston yhteydessä ”kylläisenä”. Hintaa paketilla oli 300 mk. Uuteen runkoon investoitiin vasta kaudelle 2001 kun Mevi ei kerta kaikkiaan enää pysynyt kasassa. Koneita meillä oli tasan tarkkaan 1 kpl, jolla sitten ajettiin kaikki treenit ja kilpailut aina vuoteen 2002 asti. Isä vaihtoi aina ennen kisaa vain männän ja mustan männänrenkaan ja näillä mentiin ja kovaa. Isällä ei ole minkäänlaista autourheilustausta eikä kokemusta mekaanikon hommista, joten olihan se aikamoista säätöjen hakemista alkuun, kun ei oikein ymmärtänyt lajista mitään. Mutta pakon edessä oli pakko opetella, kun ei rahaa ollut nk. ”ammattimekaanikon” palkkaamiseen. Todella pienellä budjetilla silloin 2000-luvun vaihteessa ajettiin. Uudet renkaat laitettiin vasta aika-ajoon, ei koskaan treenattu uusilla renkailla. Ihmeteltiin kyllä monesti toisten touhuja ja lähinnä sitä, kuinka paljon rahaa jotkut jo silloin saivat harrastukseen uppoamaan, eikä se välttämättä tuloksissa näkynyt. Muistan kuinka useatkin tulivat kysymään meiltä ehkäpä vähän säälien, eikö teillä tosiaankaan ole kuin yksi kone, eihän silloin voi pärjätä.

Vasta kaudelle 2002 oli pakko hankkia ihan uusi Raket 85, kun lähdettiin kokeilemaan mihin sitä yltää Raket yleisessä ja miten korkealle sitä voisi onnistuessaan nousta Raket Cupin yhteispisteissä. Tuloshan oli sitten loppujen lopuksi parempi kuin kukaan uskalsi ennustaa, sillä voitin Cupin ja sain kunnian olla ensimmäinen Mika Häkkisen lahjoittaman Mestarin Malja –palkinnon saaja. Voittoon ja menestymiseen ei tarvittu kymmeniä koneita, kaasuttimia, useita runkoja, ammattimekaanikkoja eikä muita taustavoimia. Menestys tuli vaatimattomalla budjetilla. Ehkäpä taito ja nopeus oli kuitenkin se tärkein, millä voitto otettiin.

Kaudesta 2004 lähtien on huomannut miten paljon enemmän homma maksaa. Kun ikää tuli tarpeeksi ja aloitin ICA junior -luokassa, kulut nk. pikkuluokkiin verrattuna ovat kasvaneet huomasti. Lisäksi euron tulon myötä ainakin ilmoittautumismaksut ovat moninkertaistuneet. Kotimaiset kisat veivät helposti rahaa parisen tuhatta euroa vaikka mahdollisimman pienillä kuluilla yritettiin selvitä. Joskus vähän harmittikin se, että me emme pystyneet treenaamaan uusilla renkailla, kuten monet muut tekivät, mutta pääasia että sain ajaa ja kilpailla. Siihen nähden olimme tosi tyytyväisiä kauden 2004 jälkeen, sillä saavutin luokassa SM pronssia.

Seuraava iso harppaus kuluissa tuli sitten kun lähdimme ajamaan ulkomailla. Kausilla 2005 ja 2006 ajoimme EM-karsinnat ja -finaalit ulkomailla. Enemmänkin olisi kisaa ulkomailla ajettu mutta siihen ei ollut itsellä varaa, eikä tukijoita ollut liiemmästi jonossa. Kuopiossa yritysmaailma satsaa tukensa mieluummin joukkuelajeihin, joten tällaisen yksilöurheilijan on todella vaikea saada tukea. Tuki on korkeintaan muutaman satasen, millä ei tässä lajissa pitkälle pötkitä.

Kausilla 2005 ja 2006 oli myös kaluston kanssa suuria ongelmia. Vaikka olin hyvissä asemissa kisan aikana, niin todella usein tuloksena oli keskeytys teknisen vian takia. Kyllähän se rupesi jo ”miestä syömään”, kun joutui usein katselemaan radan varresta muiden ajoa. Kuitenkin halusin jatkaa edelleen

ajamista Birelin kalustolla, joten useista kyselyistä huolimatta en vaihtanut runkomerkkiä. Syksystä 2003 alkaen olen ajanut Birel-Parilla kalustolla ja tiedän, että maahantuojakin arvostaa sitä ja pyrkii kaikkiin keinoin hankkimaan minulle jatkossakin parhaan mahdollisen kaluston.

Kausi 2007 on ollut tähänastisista paras. Viime talvena päätettiin perheen kanssa yhdessä, että nyt kun satsataan enemmän ulkomaille on parempi saada ammattimaista apua. Lisäksi isäni aloitti yrittäjänä, joten hänellä ei enää ole aikaa olla kisojen takia poissa töistä, vaan on tehtävä todella pitkää päivää pystyäkseen kustantamaan kaikki kulut. Valitsimme talliksemme PTN Racing -tiin ja olemme tähän asti olleet enemmän kuin tyytyväisiä valintaamme. Sen lisäksi, että mekaanikon hommat hoituvat, myös kaikki muu mitä kilpailemiseen liittyy on nyt hyvissä käsissä. Vaikka totta kai kulut tiimikuskina ovat nousseet huomasti, olemme kyllä siihen rahaan saaneet aika paljon myös vastinettakin. Olemme olleet todella tyytyväisiä ja jatkamme myös tulevalle kaudelle PTN Racingin kanssa yhteistyötä.

Kisoissa kiertäminen ei ole minua koskaan rassannut, vaan sitä oikein odottaa, milloin taas starttataan seuraavalle reissulle. Myös koko perheeni on alusta asti tukenut minua kovasti ja olleet aina valmiina lähtöön. Nykyisin vanhemmat eivät enää ole joka kisassa mukana, mutta kauden tärkeimmät kilpailut he tulevat paikan päälle katsomaan. Tulevalla kaudella ainakin EM- ja MM -kisoihin vanhemmat tulevat paikan päälle kannustamaan. Myöskin molemmat vanhemmat sisareni ovat aina olleet "hengessä mukana".

Viime kaudella olin reissussa maalisi- syyskuun aikana noin 12 viikkoa. Pisimmät matkat kestivät kolmisen viikkoa. Ehkäpä rankinta oli istua autossa tuhansia kilometrejä, sillä kisamatkat kuluivat muutamaa lentomatkaa lukuun ottamatta pakettiautolla mekaanikkojen kanssa. Kuluja yritettiin saada pienemmiksi mm. valitsemalla todella edullisia hotelleja, mitään luksusta ei tarvittu. Tietysti sitten pitkät junamatkat välillä Kuopio - Helsinki - Kuopio aina ennen ja jälkeen kisamatkan rupesivat välillä tympimään. Kuopiosta on pitkä matka joka paikkaan, se oli vain kestettävä. Onneksi minulla on sellainen opettaja, joka itsekin entisenä aktiiviurheilijana ymmärsi, että kisamatkoja tulee paljon, joten sieltä puolelta ei ole ollut ongelmaa.

Minulla on aina ollut paljon kavereita sekä kartingin parista ja muualta. Monet sellaisetkin, jotka eivät enää itse aja kartingia pitävät edelleen yhteyttä. Silloin aikanaan kotimaan kisoissa oli aina kiva mennä kisapaikoille, kun siellä isolla porukalla kokoontuttiin yhteen. Vaikka radalla käytiin todella kovaa kisaa ja kolhujakin joskus tuli, niin kisan jälkeen pystyttiin olemaan taas kavereita. Myös vanhemmat olivat aina innoissaan lähdössä kisoihin, sillä heille oli tärkeää päästä näkemään "samanhenkisiä" kavereitaan. Muutamista perheistä on tullut vuosien aikana ihan läheisiä perhetuttuja, joiden kanssa tapailaan muutenkin kuin kartingin yhteydessä.

Vaikka karting harrastuksena on vienyt meiltä kymmeniä tuhansia euroja niin olemme kyllä vastaavasti saaneet tosi paljon näiden vuosien aikana. Äitini onkin sanonut, että hänen mielestään se öljyn, bensan ja kuuman asfaltin haju on parasta mitä voi ajatella. Se kisafililis, jännitys ja odotus ennen starttia

on jotain mitä ei mistään muusta saa. Ei olla päivääkään kaduttu, että tähän karting harrastukseen lähdettiin mukaan, päivittäin. Mahtavia kesiä on saatu viettää milloin missäkin päin Suomea ja Eurooppaa kiertäen.

Miika Kunranta
Suomen Karting Liiton "Vuoden Kuljettaja 2007"

Formula Karting harrasteena

Meidän perheessä karting-harrastus alkoi, kun poika oli viiden. Pari kesää käytiin ajamassa vuokra-autolla ja katsomassa isojen poikien kilvanajoa Suomen radoilla. Kartingin pariin toi varmaankin isän rallitausta ja kiinnostus moottoreihin.

Vuonna 1999 rakennettiin oma autoentiseltä harrastajalta saaduista osista. Käytiin paljon ajamassa lähiradalla poudalla ja sateella, aina samoilla sileillä renkailla. Syksyllä 2000 mentiin ensimmäiseen kilpailuun, joka oli aluemestaruus. Se olikin jännittävää, kun ei ollut varmuutta, miten toimia ja koko ajan pelotti, että tekee jonkin virheen eikä poika pääsekään ajamaan. Kaikki sujui kuitenkin hyvin ja tuloksena oli pikku Minin 4. sija. Montaakaan ihmistä ei silloin tunnettu, mutta kaikki olivat hyvin avuliaita ja ystävällisiä. Jälkeenpäin on ollut hauska katsoa valokuvista, ketä siellä silloin olikaan ja on löytynyt monta hyvää kaveria, jotka edelleen ajavat kilpaa. Kuljettaja oli riemuissaan sijoituksesta ja innostui ajamisesta todella, toisaalta minulla heräsi kiinnostus tietää enemmän kilpailuiden järjestämisestä ja niiden säännöistä.

Kaudet 2001 ja 2002 ajettiin Mini-luokkaa vanhana ostetulla rungolla. Kansallisia kisoja kertyi molempina vuosina liki parikymmentä, lisäksi alueellinen Cup-kilpailu sekä paljon harjoittelua.

Isä toimi mekaanikkona, minä pidin kirjaa jokaisesta harjoituksesta ja kilpailusta, jotta löydettäisiin parhaat mahdolliset säädöt. Välillä muistin laittaa ruokaakin. Näinä vuosina aloitin myös kilpailujen sihteerinä. Ensin harjoittelin alueellisessa Cup-kisassa ja kansallisen kilpailun sihteerin apuna, sitten vain puikkoihin. Tukea ja neuvoja on kyllä aina tarvittaessa saanut koko organisaatiolta.

Seuraavat kaksi vuotta ajettiin Raket JR ja Raket-luokkaa. Silloin ostettiin ensimmäinen uusi runko, jota ei kylläkään koskaan saatu toimimaan. Sijoituksia alkoi tulla vasta, kun palattiin vanhaan runkoon. Näihin aikoihin perheessä oli todellista vipinää, kun puolitoista vuotta nuorempi tytärkin ajoi kilpaa. Isän onneksi hän lopetti kahden Mini-kauden jälkeen. Mekaanikon paukut eivät näet tahtoneet riittää tasapuoliseen panostukseen. Viimeiset kolme vuotta on ajettu Yamaha-luokkaa.

Näin täysipainoiseen harrastamiseen kuin meillä, täytyy olla tahdon lisäksi myös mahdollisuus.

Voisi sanoa, että puoli vuotta elämme kartingille ja kartingista. Niin kauan kuin poika haluaa ajaa, me tuemme häntä mahdollisuuksien mukaan. Keväällä on mukava lähteä ensimmäiseen kisaan tapaamaan tuttuja ja vaihtamaan

kuulumisia. Pakkaamisessa olemme vuosien varrella kehittyneet nopeiksi ja käteviksi –muistetaan jopa ottaa Poriin talvitakki mukaan. Työajat on pystytty järjestämään niin, että on päästy lähtemään kilpailuihin. Varsinkin viime vuodet, kun on ajettu Yamaha Cupia, ovat kilpailuviikonloput olleet pitkiä. Myös koulusta on aina saanut hyvin vapaata kilpailuja varten. Rehtorin periaatteena on ollut, että kun perhe tekee jotain yhdessä, siihen annetaan aina mahdollisuus.

Karting on nuorisotyötä parhaimmillaan. Kisoissa oppii kestämään pettymyksiä ja iloitsemaan myös toisten saavutuksista. Sieltä saa paljon kavereita, joita voi tavata myös kauden ulkopuolella. Kilpailu radalla ei estä ystävyyttä. Joskus tuntuu, että kilpaa ajavat tytöt ja pojat hallitsevat nämä asiat paremmin kuin monet aikuiset. Karting on useimmiten myös hauskaa ja huumori kukkii sekä aikuisten että lasten jutusteluissa. Huoltajat myös auttavat toisiaan tiukan paikan tullen.

Meillä karting on aina ollut koko perheen juttu. Kun kuljettaja on kasvanut nuoreksi mieheksi, tärkein tuki on mekaanikko-isä. Äitiä ei enää tarvita ”säätämässä”, joten voin keskittyä kynsien pureskeluun radan varrella. Vaikka muitakin yhtä pahoja jännittäjiä löytyy seuraksi, olen keksinyt, mikä helpottaa. Kannattaa ilmoittautua töihin. Kun joutuu katsomaan kokonaisuutta, se oma kuljettaja menee siellä joukon mukana eikä ehdi niin paljon pelätä, että tuleeko kolari, hajoaako moottori, ovatko rengaspaineet pielessä tai jotain muuta yhtä kamalaa. Niinpä olen ollut lippumiehenä, ratatuomarina ja ajotapatarkkailijana ja sydämeni kestää paremmin.

On ollut mukava huomata, miten seurojen yhteistyöllä pystytään järjestämään tasokkaita kilpailuja Suomessa. Kilpailujen järjestäminen on vastuullista puuhaa ja siihen pitää sitoutua hyvin, koska kaikkein tärkeintä on lastemme turvallisuus. Tekijät ovat kuitenkin vähenemään päin, joten toivoisin muidenkin radan varrella jännittävien tulevan mukaan järjestelypuolelle. Se on oikeasti kivaa – paitsi jos sataa kaatamalla, kuten muistini mukaan viime kesänä aika usein. Olen kokenut rikkautena sen, että tiedän niin paljon kilpailun järjestämisestä kilpailuun osallistumisen lisäksi.

On paljon helpompi ymmärtää vapaaehtoistyöntekijöitä järjestelypuolella ja tietää, että päätökset on tehtävä nopeasti ja varmasti. Asiat myös usein näyttävät erilaisilta radan varrelta kuin varikolta.

Osa kilpailijoista ja huoltajista tekee tavoitteellista työtä, osalle – kuten meille – karting on harrastus. Se vie paljon aikaa ja maksaakin jonkin verran, mutta kasvattaa meitä kaikkia.

Seija Laurila, kilpailijan äiti
Vapaaehtoistyöntekijä



Kuva: Tapio Sällylä 1964, Turku



Kuva: Tapio Sällylä

Ansiomitalijärjestelmä

Liittohallitus päätti kokouksessaan 21.11.1978 perustaa Liitolle ansiomitalijärjestelmän, jonka mukaan voidaan jakaa Liiton mitali Kartingin toimintaa edistäneille henkilöille hallituksen päätöksellä.

PRONSSISTA mitalia voivat kerhot anoa kerhotoiminnassa aktiivisesti palvelleille jäsenille. Pronssimitali myönnetään aina vuoden FK-kuljettajalle.

HOPEISEN mitalin myöntää Liittohallitus, mutta sitä voivat myös kerhot esittää jäsenelleen, joka on toiminut joko valtakunnallisella tai alueellisella tasolla tai erittäin merkittävästi omalla paikkakunnallaan Kartingin hyväksi.

KULTAINEN mitali myönnetään vai erityisen ansiokkaasta toiminnasta Kartingin hyväksi valtakunnallisella tasolla. Myöhemmin hallitus on myös tehnyt periaatteellisen päätöksen, että kultainen ansiomitali myönnetään myös henkilökohtaisesta Kartingin Euroopan- tai Maailmanmestaruudesta.

Myönetyt kultaiset ansiomitalit

Lars Rosberg	1978
Roland Sarlin	1978
Björn-Olof Blutén	1978
Pentti Siutla	1978
Martti Torkkola	1978
Kurt Sjödahl	1981
Leo Lampinen	1981
Juha Parmasuo	1985
Risto Laine	1985
Jukka Virtanen	1985
Keijo Rosberg	1986
Tapio Kallio	1997
Risto Kaarna	1997
Harry Malmström	2007



Juhani Stenfors ja Harry Malmström

Vuoden FK- Junior kiertopalkinto

LAHJOITTAJA: TAISTO LAINE, LAHTI 1982

Ns. Mika Salon palkinto, lahjoitti liitolle ehoitta kiertoon (ent. sopimus purettu 1997). Sisältää myös muistopalkinnon.

Pokaalin saajan päättävät Liiton jäsenkerhot tekemällä ehdotuksia henkilöistä, jotka he katsovat olevan kelvollisia palkinnon saajaksi. Erityisohjeena on huomioida muutkin saavutukset kuin kuljettajan kilpailumenestys Näitä ovat mm. ystävällisyys, avuliaisuus, käytös ja huoltajan toiminta varikolla. Jos esityksiä ei ole, niin palkinto on yleensä myönnetty MINI- luokan voittajalle.

1982	<u>Mika Häkkinen</u>	Keimola fk-kerho
1983	Janne Röntynen	Jyväskylän fk-kerho
1984	Mika Laine	
1985	Klaus Seiro Jr.	Helsingin fk-kerho
1986	Marko Markkanen	Helsingin fk-kerho
1987	Risto Virtanen	Pirkkalan fk-kerho
1988	Teemu Harjula	Helsingin fk-kerho
1989	Jukka Ahonen	Laukaan Moottorimiehet
1990	Jussi Lailavuo	Kotkan fk-kerho
1991	Minna Leppälä	Ruokolahden Karting team
1992	Marko Touhunen	Säterin Moottorikerho
1993	Antti Hyvärinen	Kotkan fk-kerho
1994	Heikki Väisänen	Kouvolan fk-kerho
1995	Jiri Seppälä	Lahden fk-kerho
1996	Juha Ristolainen	Kangasalan fk-kerho
1997	Erik Lindholm	Espoon Urheiluautoilijat
1998	Anu Parikka	Ruokolahden Karting team
1999	Nikke Luukkanen	Espoon Urheiluautoilijat
2000	Janne Huovinen	Jyväskylän fk-kerho
2001	Jani Heinonen	Lahden fk-kerho
2002	Jesse Laine	Keimola fk-kerho
2003	Petri Suvanto	Etelä-Pohjanmaan Urheiluautoilijat
2004	Aaro Vainio	Espoon Urheiluautoilijat
2005	Matias Köykkä	Keimola fk-kerho
2006	Ville Mäntylä	Autourheilukerho Jämsän Äijät
2007	Jesse Lehtonen	Espoon Urheiluautoilijat



Vuoden FK- kuljettaja kiertopalkinto

Liittohallitus (1+10) päättää suljetulla lippuäänestyksellä. Kultakin jäseneltä viisi nimeä luokista riippumatta. Pisteet järjestyksessä 10, 8, 6, 4, 2. Paras yhteenlaskettu pistemäärä voittaa. Palkinnon saa itselleen, jos sen saa viisi kertaa tai kolme kertaa peräkkäin. Palkittu saa myös pronsin ansiomitalin ja muistopalkinnon.

1968	Antero Lindquist	Tapiola
1969	Antero Lindquist	Tapiola
1970	<u>Keijo Rosberg</u>	Helsinki
1971	Irene Kivinen	Hämeenlinna
1972	<u>Henri Toivonen</u>	Haukilahti
1973	Sakari Halonen	Varkaus
1974	Jorma Kaukoaho	Hämeenlinnan UAK
1975	Lars Jaatinen	Vihti
1976	Mikael Sundström	Keimola
1977	Hemmo Laaksonen	Vihti
1978	Risto Laine	Lahti
1979	Sami Pensala	Keimola
1980	Sami Pensala	Keimola
1981	Risto Laine	Lahti
1982	Jari Koiranen	Lahti
1983	Sami Pensala	Keimola
1984	Jukka Virtanen	Helsinki
1985	Mika Rinta-Jaskari	Lappeenranta
1986	Teppo Suvanto	Forssa
1987	Mika Rinta-Jaskari	Lappeenranta
1988	Juha Pajula	Laukaa
1989	Kimmo Kaarna	Lappeenranta
1990	Juha Pajula	Laukaa
1991	Juha Pajula	Laukaa
1992	Mikael Santavirta	Espoon Urheilutoimijat
1993	Risto Virtanen	Ylöjärven fk-kerho
1994	Jaakko Ruotsalainen	Autoliitto Kuopio
1995	<u>Kimmo Liimatainen</u>	PR-Racing
1996	Antti Hyvärinen	Kotkan fk-kerho
1997	<u>Kimi Räikkönen</u>	Espoon Urheilutoimijat
1998	Jussi Kohtala	Etelä-Pohjanmaan Urheilutoimijat
1999	Kalle Ahonen	Tampereen fk-kerho
2000	Jussi Kohtala	Espoon Urheilutoimijat
2001	Jussi Kohtala	Espoon UA Urheilutoimijat
2002	Sami Erkkilä	Keimola fk-kerho
2003	Atte Mustonen	Lahden fk-kerho
2004	Atte Mustonen	Lahden fk-kerho
2005	Valtteri Bottas	Lahden fk-kerho
2006	Valtteri Bottas	Lahden fk-kerho
2007	Miika Kunnranta	Autoliitto Kuopio

Vuoden Karting Toimija kiertopalkinto

Esimerkillinen ja pitkäjänteinen toiminta kartingin hyväksi omalla alueellaan. Voi liittyä myös paikallislehtien toimittajien laija kannustaviin kirjoituksiin. Seurat esittävät ehdokkaat. Myönnetään henkilölle tai yhdistykselle. Liittohallitus päättää saajan. Sisältää myös muistopalkinnon.

2007 Hannu Pulkkinen Lahden fk-kerho

Muut kiertopalkinnot



KARTING LIITON LUOKKA A, 100 CM³ KIERTOPALKINTO LAHJOITTAJA: ROLAND SARLIN 1964

1964	Lars Rapp	
1965	Teppo Kallio	
1966	<u>Keijo Rosberg</u>	Helsinki
1967	<u>Keijo Rosberg</u>	Helsinki
1968	Antero Lindquist	Tapiola
1969	Heikki Korpjaakko	
1970	Antero Lindquist	Tapiola
1971	<u>Keijo Rosberg</u>	Helsinki
1972	Antero Lindquist	Tapiola
1973	Tomas Ehrnrooth	
1974	Sakari Halonen	
1975	Lars Jaatinen	Vihti
1976	Pekka Pirkola	Vihti
1977	Henri Rönberg	
1978	Pekka Pirkola	Vihti
1979	Sami Pensala	Keimola
1980	Sami Pensala	Keimola
1981	Jari Koironen	Lahti
1982	Jari Koironen	Lahti
1983	<u>Mika Salo</u>	Keimola
1984	Jukka Virtanen	Helsinki
1985	<u>Mika Häkkinen</u>	Keimola
1986	<u>Mika Häkkinen</u>	Keimola
1987	Mika Rinta-Jaskari	Lappeenranta
1988	Tommi Anttalainen	
1989	Mika Tiikkainen	Kotka
1990	Jan Kukkasniemi	Vihti

1991	Mika Kaareskorpi	Helsinki
1992	Teppo Suvanto	Forssa
FORMULA A		
1993	Jani Fokin	Helsingin fk-kerho
1994	Marko Markkanen	Helsingin fk-kerho
1995	Jani Fokin	Helsingin fk-kerho
1996	Toni Saarinen	Helsingin fk-kerho
1997	Jani Fokin	Helsingin fk-kerho
1998	Jussi Kohtala	Etelä-Pohjanmaan Urheiluautoilijat
1999	Jani Fokin	Helsingin fk-kerho
2000	Jussi Kohtala	Espoon Urheiluautoilijat
2001	Jussi Kohtala	Espoon Urheiluautoilijat
2002	Sami Erkkilä	Keimola fk-kerho
2003	Mika Leirilaakso	Lahden fk-kerho
2004	Atte Mustonen	Lahden fk-kerho
2005	Simo Puhakka	Vammalan Urheiluautoilijat
2006	Valtteri Bottas	Lahden fk-kerho
2007	Matias Laine	Joensuun Urheiluautoilijat

KARTING LIITON LUOKKA C, 125 CM³ KIERTOPALKINTO
LAHJOITTAJA: TAISTO LAINE 1981

1981	Kimmo Hirsimäki	
1982	Jari Haavisto	
1983	Jyrki Heikkilä	
1984	Sauli Laihin	
1985	Teemu Tuominen	
1986	Juha Paasonen	
1987	Kari Lehtinen	Espoo
1988	Juha Pajula	
1989	Kimmo Kaarna	Lappeenrannan Urheiluautoilijat
1990	Juha Pajula	
1991	Kai Selkämaa	Ylöjärven fk-kerho
1992	Kai Selkämaa	Ylöjärven fk-kerho
LUOKKA C-125		
1993	Jari Hirvonen	
1994	Jouni Jauhiainen	Espoon Urheiluautoilijat
1995	Jouni Jauhiainen	Espoon Urheiluautoilijat
1996	Mikael Lindberg	Helsingin fk-kerho
LUOKKA YAMAHA JUNIOR		
1997	Pauli Mälkki	Kouvolan fk-kerho
1998	Jussi Vartiainen	Kuopion Urheiluautoilijat
1999	Oskar Pallas	Lahden fk-kerho
2000	Toni Dahl	Kouvolan fk-kerho
2001	Ville Kivelä	Etelä-Pohjanmaan Urheiluautoilijat
2002	Matti Kolu	Kangasalan fk-kerho
2003	Mika Kuoppala	Jyväskylän fk-kerho
2004	Elmeri Mäki-Kulmala	Laukaan Moottorimiehet
2005	Jonna Rantala	Euran UA Urheiluautoilijat
2006	Kim Miettinen	Espoon Urheiluautoilijat
2007	Sanna Karhumäki	Etelä-Pohjanmaan Urheiluautoilijat

KARTING LIITON LUOKKA E, 250 CM³ KIERTOPALKINTO
LAHJOITTAJA: MEVI 1980

1980	Tapani Koski	
1983	Markku Savolainen	
1984	Jukka Iivonen	
1986	Risto Laine	Lahti
1987	Markku Markkanen	Helsinki
1988	Juha Fred	Ylöjärven fk-kerho
1989	Hannu Toronen	
1990	Juha Fred	Ylöjärven fk-kerho
1991	Juha Pajula	
1992	Juha Fred	Ylöjärven fk-kerho

LUOKKA FORMULA 250

1993	Jaakko Ruotsalainen	Autoliitto Kuopio
1994	Jaakko Ruotsalainen	Autoliitto Kuopio
1995	Jaakko Ruotsalainen	Autoliitto Kuopio
1996	Marko Rainio	Kotkan fk-kerho
1997	Marko Rainio	Kotkan fk-kerho
1998	Jaakko Ruotsalainen	Kuopion Urheiluautoilijat
1999	Jaakko Ruotsalainen	Kuopion Urheiluautoilijat
2000	Kalle Ahonen	Tampereen fk-kerho
2001	Kalle Ahonen	Tampereen fk-kerho
2002	Kalle Ahonen	Tampereen fk-kerho
2003	Tero Tomppo	Kotkan fk-kerho
2004	Tero Tomppo	Kotkan fk-kerho
2005	Tomi Talja	Lahden fk-kerho
2006	Toni Joronen	Vihdin Urheiluautoilijat
2007	Turo Salmi	Lahden fk-kerho

KARTING LIITON LUOKKA F KIERTOPALKINTO
LAHJOITETTU 1988

1988	Mika Roti	
1989	Jari Saarinen	Autourheilukerho Jämsän Äijät
1990	ei ajettu	
1991	ei ajettu	
1992	ei ajettu	

LUOKKA YAMAHA JUNIOR

1993	Vesa Uuspelto	Vihdin Urheiluautoilijat
------	---------------	--------------------------

KATEISSA

KARTING LIITON LUOKKA F-MINI KIERTOPALKINTO
LAHJOITTAJA: MYNÄMÄEN FK-KERHO 1989 (pieni lautanen)

1989	Markku Putus	Helsinki
1990	Markku Putus	Helsinki
1991	Marko Touhunen	Valkeakoski
1992	Marko Touhunen	Valkeakoski

LUOKKA MINI

1993	Antti Hyvärinen	Kotkan fk-kerho
------	-----------------	-----------------

1994	Heikki Väisänen	Kouvolan fk-kerho
1995	Jiri Seppälä	Lahden fk-kerho
1996	Juha Ristolainen	Kangasalan fk-kerho
1997	Erik Lindholm	Espoon Urheiluautoilijat
1998	Henri Portaanpää	Kangasalan fk-kerho
1999	Nikke Luukkanen	Espoon Urheiluautoilijat
2000	Janne Huovinen	Jyväskylän fk-kerho
2001	Jani Heinonen	Lahden fk-kerho
2002	Jesse Laine	Keimola fk-kerho
2003	Petri Suvanto	Etelä-Pohjanmaan Urheiluautoilijat
2004	Aaro Vainio	Espoon Urheiluautoilijat
2005	Matias Köykkä	Keimola fk-kerho
2006	Ville Mäntylä	Autourheilukerho Jämsän Äijät
2007	Jesse Lehtonen	Espoon Urheiluautoilijat

KARTING LIITON VUODEN F-JUNIORI KIERTOPALKINTO
LAHJOITTAJA: VARKAUDEN AUTO 1974

1974	Vesa Karhu	Lahti
1975	Vesa Karhu	Lahti
1976	Jukka Virtanen	Helsinki
1977	Jari Laine	
1978	<u>Mika Salo</u>	Keimola
1979	Taru Rinne	Turku
1980	<u>Mika Salo</u>	Keimola
1981	<u>Mika Salo</u>	Keimola
1982	Taru Rinne	Turku
1983	Janne Röntynen	Jyväskylä
1984	Janne Röntynen	Jyväskylä
1985	Teppo Suvanto	Forssa
1986	Marko Markkanen	Helsinki
1987		
1988	Juha-Pekka Petjala	
1989		
1990	KATEISSA	

KARTING LIITON SUOMEN JUNIORI-MESTARI, LUOKKA F-JUNIOR
KIERTOPALKINTO, NS. TERJO-MALJA
LAHJOITTAJA: TERÄSJOUSI OY 1983

1983	Janne Röntynen	Jyväskylä
1984	Janne Röntynen	Jyväskylä
1985	Teppo Suvanto	Forssa
1986	Mia Heinonen	
1987	Mika Laine	Vihdin Urheiluautoilijat
1988	Jani Koivukari	
1989	Sari Liimatainen	Säterin Moottorikerho
1990	Harri Kananen	Lapinlahden fk-kerho
1991	<u>Kimmo Liimatainen</u>	Säterin Moottorikerho
1992	<u>Kimmo Liimatainen</u>	Säterin Moottorikerho
LUOKKA RAKET		
1993	Marko Touhunen	Säterin Moottorikerho

1994	Sami Lijendahl	Hämeenlinnan Autourheilukerho
1995	Tomi Hulmi	Euran Urheiluautoilijat
1996	Janne Sutela	Kouvolan fk-kerho
1997	Niko Mikkola	Autourheilukerho Jämsän Äijät
1998	Mika Metsämäki	Mynämäen Urheiluautoilijat
1999	Mikko Sutela	Kouvolan fk-kerho
2000	Juha-Pekka Wikman	South West Karting
2001	Petteri Tölli	South West Karting
2002	Miika Kunranta	Autoliitto Kuopio
2003	Miika Kunranta	Joensuun UA Urheiluautoilijat
2004	Nico Helppolainen	Kangasalan fk-kerho
2005	Christian Saari	Autourheilukerho Jämsän Äijät
2006	Teemu Suninen	Team Hyvinkää
UUSITTU		
2007	Juuso-Matti Pajuranta	Vammalan Urheiluautoilijat

KARTING LIITON LUOKKA G, 100 CM³ KIERTOPALKINTO
LAHJOITTAJA: VAKUUTUSYHTIÖ POHJOLA 1969, NS. KARHU-POKAALI

1969	Harry Kivinen	
1970	Jukka Wendelius	
1971	Harry Kivinen	
1972	Hannu Nieminen	
1973	Jorma Kaukoaho	Hämeenlinnan AUK
1974	Jorma Kaukoaho	Hämeenlinnan AUK
1975	Ari Karhu	Lahden fk-kerho
1976	Vesa Karhu	Lahden fk-kerho
1977	Sami Pensala	Keimola fk-kerho
1978	Risto Savolainen	
1979	Risto Savolainen	
1980	Petri Halme	
1981	Marko Timonen	Lappeenrannan Urheiluautoilijat
1982	Pasi Koistinen	Lahden fk-kerho
1983		
1984	Tero Simonen	
1985	Tommi Savolainen	
1986	Marko Laaksonen	
1987	Juha-Pekka Pulkkinen	
1988	Sami Käpylä	
1989	Toni Teittinen	Leppävirta Racing Team
1990	Juha Jalonen	Säterin Moottorikerho
1991	Sami Ojalainen	Helsingin fk-kerho
1992	Marko Nevalainen	Helsingin fk-kerho
YAMAHA		
1993	Janne Kulin	Autoliitto Kuopio
1994	Carita Friman	Euran Urheiluautoilijat
1995	Marko Touhunen	PR-Racing
1996	Sami Erkkilä	Autourheilukerho Jämsän Äijät
1997	Niko Nurminen	Mynämäen Urheiluautoilijat
1998	Janne Sutela	Kouvolan fk-kerho
1999	Ville Parri	Imatran fk-kerho
2000	Mika Metsämäki	South West Karting
2001	Pekka Seppänen	Imatran fk-kerho

2002	Kalle Kerminen	Porin fk-kerho
2003	Kalle Kerminen	Porin fk-kerho
2004	Petteri Tölli	South West Karting
2005	Kari-Pekka Syysmäki	Ulvilan fk-kerho
2006	Tero Saari	Heinolan Urheiluautoilijat
2007	Sami Inkiläinen	Kangasalan fk-kerho

KARTING LIITON LUOKKA FORMULA NORDIC (FN) KIERTOPALKINTO
LAHJOITTAJA: PEKKA PIRKOLA 1980

1980	Tomi Parmasuo	
1981	Ilpo Marttinen	
1982	<u>Mika Salo</u>	Keimola
1983	<u>Mika Häkkinen</u>	Keimola
1984	<u>Mika Häkkinen</u>	Keimola
1985	Jari Laine	
1986	Tero Simonen	
1987	Marko Aaltonen	
1988	Jukka Litmanen	
1989	Sami Lahokoski	Ylöjärven fk-kerho
1990	Sari Liimatainen	Säterin Moottorikerho
1991	Jani Fokin	Helsingin fk-kerho
1992	Risto Virtanen	Ylöjärven fk-kerho
1993	Hannu Viinikainen	Helsingin fk-kerho
1994	Teppo Suvanto	Blue Rose Team
1995	Antti Hyvärinen	Kotkan fk-kerho

INTERCONTINENTAL A (ICA)

1996	Sami Kalliokoski	Autoliitto Kuopio
1997	<u>Kimi Räikkönen</u>	Espoon Urheiluautoilijat
1998	Jussi Kohtala	Etelä-Pohjanmaan Urheiluautoilijat
1999	Jussi Kohtala	Etelä-Pohjanmaan Urheiluautoilijat
2000	Jussi Kohtala	Espoon Urheiluautoilijat
2001	Jussi Kohtala	Espoon Urheiluautoilijat
2002	Sami Erkkilä	Keimola fk-kerho
2003	Sami Erkkilä	Keimola fk-kerho
2004	Aleksi Mustonen	Espoon Urheiluautoilijat
2005	Simo Puhakka	Vammalan Urheiluautoilijat
2006	Valtteri Bottas	Lahden fk-kerho
2007	Miika Kunranta	Autoliitto Kuopio

KARTING LIITON LUOKKA FORMULA C KIERTOPALKINTO
VALTAVA LAUTANEN, LIITTO 20-VUOTTA
LAHJOITTAJA: LAHDEN FK-RATAYHDISTYS 1988

1990	Kimmo Kaarna	Lappeenrannan Urheiluautoilijat
1991	ei jaettu	
1992	ei jaettu	
1993	Saku Aho	Espoon Urheiluautoilijat
1994	ei jaettu	
1995	ei jaettu	
JUNIOR A		
1996	Antti Hyvärinen	Kotkan fk-kerho

1997	Pekka Saarinen	Autourheilukerho Jämsän Äijät
1998	Pekka Saarinen	Lahden fk-kerho
1999	Pauli Talikka	Helsingin fk-kerho
2000	Erik Lindholm	Espoon Urheiluautoilijat
2001	Atte Mustonen	Lahden fk-kerho
ICA JUNIOR		
2002	Atte Mustonen	Lahden fk-kerho
2003	Atte Mustonen	Lahden fk-kerho
2004	Valtteri Bottas	Lahden fk-kerho
2005	Matias Laine	Joensuun Urheiluautoilijat
2006	Petri Suvanto	Autoliitto Lapuan osasto
2007	Aaro Vainio	Espoon Urheiluautoilijat

KARTING LIITON LUOKKA SENIOR-100 KIERTOPALKINTO
LAHJOITTAJA: ESPOON UA 1996

1996	Timo Filppu	Autoliitto Helsinki
1997	Jouko Puustinen	Kouvolan fk-kerho
1998	Mika Kaareskorpi	Helsingin fk-kerho
1999	Tomi Veijalainen	Lahden fk-kerho
2000	Tomi Veijalainen	Lahden fk-kerho
2001	Mika Kiviniemi	South West Karting
2002	Jani Mäkilä	South West Karting
2003...		Ei ajettu

KARTING LIITON LUOKKA C-125 KIERTOPALKINTO
KIERTÄÄ KUNNES 3 KERTAA PERÄKKÄIN SAMALLA KULJETTAJALLA
LAHJOITTAJA: RACING SERVICE JAATINEN 1997

1997	Jan Kuovi	Lahden fk-kerho
1998	Jarno Kalliomäki	Turun Urheiluautoilijat
1999	Kalle Ahonen	Tampereen fk-kerho
2000-2006		ei SM-kilpailuja
ICC		
2007	Simo Puhakka	Kangasalan fk-kerho

KARTING LIITON LUOKKA RAKET- JUNIOR KIERTOPALKINTO
LAHJOITTAJA: PENTTI SIUTLA 1997 (liiton perustaja)

1997	Mikko Sutela	Kouvolan fk-kerho
1998	Martti Pietilä	Lahden fk-kerho
1999	Tony Isoksela	Espoon Urheiluautoilijat
2000		ei jaettu
2001	Mika Holopainen	Kuopion Urheiluautoilijat
2002	Juho Timberg	Lahden fk-kerho
2003	Marko Salokoski	Heinolan Urheiluautoilijat
2004	Max Vikkelä	Espoon Urheiluautoilijat
2005	Leopold Ringbom	Kangasalan fk-kerho
2006	Jeremias Leppänen	Suomenselän Karting
2007	Joni Ruuskanen	Espoon Urheiluautoilijat

KARTING LIITON LUOKKA BILAND SA 250/155(165) KIERTOPALKINTO
LAHJOITTAJA: KENTAURUS NESSOS 2003

2003	Mikko Kimiläinen	Keimola fk-kerho
2004	EI KILPAILUJA	
2005	Mikko Melkkilä	Espoon Urheiluautoilijat
LUOKKA TAG		
2006	Niko Silvennoinen	Keimola fk-kerho
2007	Mika Hirvonen	Lahden fk-kerho



Kuva: Lars Jaatinen, 70-luku

Suomen Karting Liitto r.y:n yhdistyssäännöt

Säännöt on käsitelty ja hyväksytty yksimielisellä päätöksellä liiton kokouksessa 1.3.1986.

- 1 § Yhdistyksen nimi on Suomen Karting Liitto r.y. ruotsiksi käännettynä Finlands Karting Förbund r.f. Yhdistyksen kotipaikka on Helsingin kaupunki. Näissä säännöissä yhdistyksestä käytetään nimitystä liitto.
- 2 § Liiton tarkoituksena on:
- olla Suomessa toimivien Formula Karting toimintaa harrastavien yhdistysten ja kerhojen yhdyssiteenä,
 - edistää yleisiä edellytyksiä Formula Karting harrastuksen parantamiseksi sekä raittiiden ja terveiden elämäntapojen omaksumiseksi nuorison keskuudessa.
- 3 § Tarkoituksensa toteuttamiseksi liitto
- harjoittaa koulutus-, tiedotus-, valistus- ja julkaisu toimintaa,
 - antaa ohjeita ja neuvoja uusien Formula Karting toimintaa harrastavien yhdistysten perustamiseksi ja jo toiminnassa olevien työn tehostamiseksi,
 - edistää Formula Karting harrastajien kansainvälistä toimintaa ja yhteyksiä,
 - tekee aloitteita ja antaa lausuntoja Formula Karting harrastusta varten tehtävistä ja jo tehdyistä harrastuspaikoista,
 - edustaa jäsenyhdistyksiään ja neuvottelee valtion ja kunnallisten nuorisoviranomaisten kanssa yhdistystensä yleisiä etuja koskeissa kysymyksissä,
 - harjoittaa yhteistyötä kilpailu- ja koulutustoimintaa järjestävien keskusliittojen kanssa.
- 4 § Liiton jäseneksi voi hallitus hyväksyä sellaisen rekisteröidyn yhdistyksen, perus- tai piirijärjestön, joka haluaa toimia liiton vahvistamien sääntöjen ja päätösten mukaan.
- Liiton hallituksella on oikeus hyväksyä kannatusjäseniksi yksityishenkilöitä tai oikeuskelpoisia yhteisöjä, jotka haluavat tukea liiton toimintaa. Kannatusjäsenillä ei ole äänioikeutta liiton kokouksissa.
- 5 § Liiton hallituksella on oikeus erottaa liitosta sellainen jäsen, joka muistutuksista huolimatta toimii vastoin liiton sääntöjä tai kokousten päätöksiä, taikka muuten vaikeuttaa liiton toimintaa. Jäsen, joka haluaa erota liitosta, tehkoon siitä kirjallisen ilmoituksen liiton hallitukselle tai sen puheenjohtajalle tai suullisen ilmoituksen liiton kokouksen pöytäkirjaan.
- 6 § Kunkin perusjärjestön on suoritettava liitolle jäsenmaksua vuosittain ja tarvittaessa ylimääräistä jäsenmaksua, joka ei saa olla suurempi kuin vuosijäsenmaksu.
- Jäsenmaksun suuruudesta tai ylimääräisen jäsenmaksun perimisestä päättää liiton syyskokous vuodeksi kerrallaan.

Kannatusjäsen maksaa jäsenmaksun vuosittain tai suorittaa maksun kertakaikkisena, maksun suuruus on kymmenkertainen (10) sillä hetkellä voimassa olevaan jäsenmaksuun nähden.

Piirijärjestö ei suorita liitolle jäsenmaksua.

7 § Jäsen, joka laiminlyö jäsenmaksunsa suorittamisen aikanaan, voidaan erottaa liitosta, mutta voi liittyä takaisin suorittamalla maksamatta jääneet jäsenmaksunsa, mikäli liiton hallitus sen jäseneksi hyväksyy.

8 § Liittoa edustaa sen hallitus, jota sanotaan liittohallitukseksi ja johon kuuluu vuodeksi kerrallaan valittava puheenjohtaja, jota kutsutaan liiton puheenjohtajaksi, sekä kymmenen (10) varsinaista jäsentä. Hallituksen jäsenen toimiaika on kaksi (2) vuotta. Puolet varsinaisista jäsenistä eroaa vuosittain, ensimmäisellä kerralla arvan mukaan ja sen jälkeen kukin vuorollaan. Hallitus kokoontuu puheenjohtajan tai hänen estyneenä ollessaan varapuheenjohtajan kutsusta. Hallitus on päätösvaltainen viiden (5) jäsenen ollessa läsnä.

Hallituksen tehtävänä on:

- johtaa liiton toimintaa kokonaisuudessaan ja panna toimeen kokousten päätökset, sekä hoitaa liiton taloutta,
- hyväksyä kirjallisen hakemuksen perusteella liiton jäsenet ja erottaa jäsenet sääntöjen määräämällä tavalla,
- kutsua koolle liiton kokoukset ja valmistella kokouksille esitettävät asiat,
- valita liiton edustajat kansallisiin ja kansainvälisiin tilaisuuksiin,
- laatia vuosittain liiton toiminta- ja tilikertomukset sekä toimintasuunnitelma ja talousarvio,
- huolehtia liiton tiedotus- ja kustannustoiminnasta,
- seurata Formula Karting toiminnan kehitystä kotimaassa ja ulkomailla,
- edistää yhteistoimintaa muiden valtakunnallisten nuoriso-, raittius-, matkailu-, urheilu- ja moottorijärjestöjen kanssa,
- täyttää ne muut velvollisuudet, jotka sille yhdistyslain ja sääntöjen mukaan kuuluvat.

9 § Liiton hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan sekä ottaa sihteerin, rahastonhoitajan ja muut tarvittavat virkailijat, joko keskuudestaan tai hallituksen ulkopuolelta.

10 § Liiton nimen kirjoittavat puheenjohtaja, varapuheenjohtaja sekä sihteeri aina kaksi (2) yhdessä.

11 § Liiton syyskokous pidetään lokakuussa hallituksen määräämässä paikassa. Syyskokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

- valitaan tarpeelliset kokousvirkailijat,
- päätetään jäsenten edustus oikeudesta perusjärjestöjen pöytäkirjaotteen tai valtakirjan perusteella,
- päätetään toimintasuunnitelmasta,
- päätetään jäsenmaksun ja tarvittaessa ylimääräisen jäsenmaksun suuruudesta,

- päätetään hallituksen jäsenille sekä tilintarkastajille ja muille toimihenkilöille suoritettavien palkkioiden ja matkakorvausten suuruudesta,
 - päätetään talousarviosta,
 - valitaan hallituksen puheenjohtaja yhdeksi vuodeksi,
 - valitaan erovuoroisten tilalle hallituksen jäsenet kahdeksi vuodeksi,
 - valitaan kaksi tilintarkastajaa ja heille varamiehet,
 - valitaan hallituksen esittämät toimikunnat,
 - käsitellään muut kokoukselle esitettävät asiat.
- 12 § Liiton kevätkokous pidetään maaliskuun loppuun mennessä hallituksen määräämässä paikassa.
- Kevätkokouksessa käsitellään seuraavat asiat:
- valitaan tarpeelliset kokousvirkaillijat,
 - päätetään jäsenten edustusoikeudesta perusjärjestöjen pöytäkirjaotteen tai valtakirjan perusteella,
 - esitetään hallituksen antama toimintakertomus,
 - esitetään tilikertomus ja tilintarkastajien lausunto,
 - päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta sekä tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä tilivelvollisille,
 - käsitellään muut kokoukselle esitettävät asiat.
- 13 § Kutsu liiton kokouksiin on lähetettävä jäsenille vähintään kolmekymmentä (30) päivää ennen kokousta. Kokouskutsu liitteineen lähetetään jäsenille kirjeellisesti.
- 14 § Mikäli jäsen haluaa saada jonkun asian käsiteltäväksi liiton syys- tai kevätkokouksessa, on siitä tehtävä kirjallinen esitys liiton hallitukselle vähintään kolmekymmentä (30) päivää ja mikäli asia koskee liiton sääntöjen muutosta vähintään kuusikymmentä (60) päivää ennen liiton kokousta.
- 15 § Liiton kokouksissa on äänivalta kullakin perusjärjestöllä, joka on oikeutettu lähettämään kokoukseen yhden (1) edustajan. Piirijärjestö on oikeutettu lähettämään kokoukseen yhden (1) edustajan, jolla kokouksissa on ainoastaan puhevalta.
- 16 § Liiton hallituksen jäsenillä ja toimihenkilöillä on, mikäli he eivät ole samalla perusjärjestön edustajia, syys- ja kevätkokouksissa puhevalta, mutta ei äänoikeutta.
- 17 § Liiton toiminta- ja tilikausi käsittää kalenterivuoden. Tilintarkastajien on toimikausittain suoritettava liiton toiminnan ja tilien tarkastus ja sen perusteella annettava lausuntonsa liiton kevätkokoukselle. Tilit, toimintakertomus sekä muut liiton toimintaa valaisevat asiakirjat on annettava tilintarkastajien käytettäväksi vähintään kaksikymmentäyksi (21) päivää ennen liiton kokousta. Tilintarkastajien on vähintään seitsemän (7) päivää ennen liiton kokousta jätettävä lausuntonsa liiton hallitukselle.

- 18 § Piirijärjestön rajat määrää liiton hallitus, joka myös valvoo piirijärjestöjen toimintaa.
- 19 § Toimintansa rahoittamiseksi liitto voi vastaanottaa lahjoituksia, avustuksia ja testamentteja, järjestää asianomaisen luvan saatuaan rahankeräyksiä ja arpajaisia, harjoittaa kioski liikettä sekä omistaa kiinteistöjä ja arvopapereita.
- 20 § Liiton hallitus voi päättää liiton kuulumisesta jäsenenä valtakunnallisiin harrastus-, matkailu- ja moottorijärjestöihin.
- 21 § Henkilöt, jotka pidemmän ajan ovat edistäneet liiton tarkoituksien toteuttamista tai muuten toimineet liiton hyväksi esimerkillisellä tavalla, voidaan liiton kokouksen päätöksellä kutsua liiton kunniajäseneksi. Liiton ansiomerkit myöntää liiton hallitus perusjärjestön tai liiton hallituksen oman esityksen perusteella.
- 22 § Liiton sääntöjä voidaan muuttaa liiton kokouksen päätöksellä, jos vähintään kolme neljäsosaa (3/4) annetuista äänistä on muutosta kannattanut. Liittoa ei voida purkaa, jos viisi (5) jäsentä liiton kokouksessa ilmoittaa haluavansa jatkaa sen toimintaa.
- 23 § Liiton purkautuessa tai tullessa lakkautetuksi, käytetään liiton varat purkamispäätöksen tehneen liiton kokouksen määräämällä tavalla Formula Karting harrastusta edistäviin tarkoituksiin.
Tällä sääntömuutoksella ei loukata jo saavutettuja jäsenoikeuksia.



Puheenjohtajat Tapio Kallio, Riku Kaarna ja Harry Malmström

Jäsenseurat

Tilanne 31.1.2008. Uudet seurat on alleviivattu.

Ahveniston Autourheilijat ry
Autoliitto Kuopion osasto ry
Autoliitto Lapuan osasto ry
Autourheilukerho Jämsän Äijät ry
Espoon Urheiluautoilijat ry
Etelä-Pohjanmaan Urheiluautoilijat ry
Euran Urheiluautoilijat ry
Finndrive ry
Heinolan Urheiluautoilijat ry
Helsingin Formula K-kerho ry
Honkajoen Moottorikerho ry
Huittisten Urheiluautoilijat ry
Hyvinkään Urheiluautoilijat ry
Joensuun Urheiluautoilijat ry
Kainuun Moottorikerho ry
Kangasalan Formula K-kerho ry
Kauhajoen Urheiluautoilijat ry
Keimola Formula K-kerho ry
Kokemäen Formula K-kerho ry
Kokkolan Urheiluautoilijat ry
Kotkan Formula K-kerho ry
Kouvolan Formula K-kerho ry
Kuopion Urheiluautoilijat ry
Kurikan Urheiluautoilijat ry
Lahden Formula K-kerho ry
Lahden Formula K-ratayhdistys ry
Lammin Urheiluautoilijat ry
Lappeenrannan Urheiluautoilijat ry
Laukaan Moottorimiehet ry
Mikkelin Urheiluautoilijat ry
Naantalın Seudun Urheiluautoilijat ry
Pertunmaan Urheiluautoilijat ry
Porin Formula K-kerho ry
Porvoon Seudun Urheiluautoilijat ry
Riihimäen Urheiluautoilijat ry
Saimaa Karting ry
Savonlinnan Urheiluautoilijat ry
Raahen Urheiluautoilijat ry
South West Karting ry
Suomenselän Karting ry
Suonenjoen Urheiluautoilijat ry
Tampereen Formula K-kerho ry
Turun Urheiluautoilijat ry
Uvilan Formula K-kerho ry
Uudenmaan Autourheilijat ry (Vantaan AU + Hyrylän UA)
Vaasan Urheiluautoilijat ry
Vammalan Urheiluautoilijat ry
Vihdin Urheiluautoilijat ry
Ylöjärven Formula K-kerho ry

KARTING

ABC



Aloittelijan opas



Opaskirja on tuhti tietopaketti aloittelevalle karting- harrastajalle ja Mini-luokan kuljettajalle sekä huoltajalle. Kirjan hinta on 6 €/kpl ja postikulut tai vähintään 10 kpl erissä 5 €/kpl ja postikulut 6 €.

Tilaukset: Pentti Vuohijoki, puh. 0400-405 832, ville.vuohijoki@luukku.com tai info@kartingliitto.com. Kirjaa saa myös rajoitetusti Karting Liiton hallituksen jäseniltä ilman postikuluja.



Kuva: Tapio Sällylä 1965



Kuva: Tapio Sällylä 1966, Söderling (26) ja Sällylä (38)

Mestarien merkit karttingiin!



Kyllä! Kilpailukykyinen kalusto kaikkiin luokkiin, harrastajia unohtamatta. Kaikki saman katon alta ja palvelun laadusta tinkimättä. Olit sitten aloittelija tai kivenkova kisakuski, luota ammattilaisen sanaan. Nimittäin, meillä tätä ammattia harjoitetaan jo toisessa sukupolvessa.

PIRKOLA
Juvantasku 5 C
02920 Espoo
puh. 09-2233441
fax 09-2233448
www.pirkola.fi

LIPPUMERKIT



Sininen
Merkinanto
ohittamisesta



Vihreä
Rata selvä



Valkoinen
Hitaasti
liikkuva
ajoneuvo



**Musta/
Valkoinen**
Varoitus

7



Keltainen
Vaara



**Musta
oranssikiikko**
Mekaaninen vika

3



**Keltainen/
punainen**
Liukas pinta



**Musta
numerolla**
Ratavarikolle

3



Punainen
Lopeta
kilpaileminen



Sinivalkoinen
Radan
avauskierros
kilpailun
lähtömerkki



Ruutulippu
Maalilippu



**Sininen
pun.vinoristi**
Ohituslippu,
aja varikolle

SUOMEN KARTING LIITTO RY

PL36, 15151 LAHTI
www.kartingliitto.com
info@kartingliitto.com