

AUTOMOBILI

Rakkaudesta vanhoihin ajoneuvoihin

2
2016

7,50 €



Ralliteemanumero s. 4–15, s. 38

KILPA-AJOA HARRASTELIJAPOHJALTA?

Kuvat ja lehtileikkeet Veijo Pääkkösen arkisto
Haastattelut ja teksti Petri Huovinen sekä Timo Pääkkönen

"Mikä mies on Pääkkönen?" kysyy nimimerkki "Sunnuntaiautoilija" Aamulehdessä ja jatkaa: "Jyväskylän suuraajoissa saavutti seitsemännen tilan Veijo Pääkkönen. Millaisella autolla hän ajoi? Mistä hän on kotoisin? Onko auto hänen omansa? Hän ajoi mielestäni hyvin, mutta en löytänyt tekstiä lehdestänne." Aamulehden toimitus vastaa. "Veijo Pääkkönen on kajaanilaisia, ammattiltaan autoliikkeen hoitaja. Hän ajoi Suuraajoissa Martti Tiukkasen kanssa, joka on luotsannut aiemmin Pauli Toivosta. Pääkkönen on harrastanut autourheilua monen vuoden ajan – ei ihan säännöllisesti. Hän ilmestyy yllättäen aina johonkin ralliin, muutamaan vuodessa. Hänen vakiokilpailunsa ovat Pohjola-ralli ja Itä-ralli. Pääkkösen ajokkina on kakkosryhmän Sunbeam 900, joka on hänen ja maahantuojaan yhteinen".



Jääradan Suomenmestari vuodelta 1966 luokassa alle 1600 cm³.



Tästä kaikki alkoi. Kainuun Suurajot 1959. Octavia vauhdissa Kajaanin Paltaniemellä. Skoda tupakoi kansipahvinsa ja harmillinen keskeytys seurasi sijaluvulta 2.

RALLIA SEITSEMÄLLÄ VUOSIKYMMENELLÄ

Veijo Pääkkösen ensimmäinen kilpailukokemus on jo vuodelta 1959. Kainuun Suurajot -nimiseen ralli-kilpailuun oli ilmoittautunut mukaan aikakautensa yksi suurimmista nimistä, itse **Esko Keinänen** Skoda Octavialla. Juuri 21 ikävuottaan täytäneellä autoilusta kiinnostuneella Veijolla (s. 1938) oli omistukseensa samanlainen Skoda, siis kilpailemaan. Pölykapselit pois vanteista ja Ohei-pottakypärä päähän, kaveri pelkäämään viereiselle istuimelle; näin valmistelut kilpailua varten tuli tehdyiksi. Tuohon aikaan ei autolla ollut kummoisiakaan varustevaatimuksia. Myöhemminkin 1960-luvulla ajettiin paljolti villapaitasillaan avokypärä päässä sidottuna normaalipenkkiin "kolmipistesyöksyvyyllä". 1959 kil-

pailu sujui Esko Keinäsen vanavedessä suorastaan loistavasti, sijoituksen ollessa kakkossijan tuntumassa, kunnes jossain komeassa loikassa jäähdytti otti kiinni tuuletajan siipiin tuhoisin seurauksin. Jäähdytti oli kiinni pultattuna vain alareunastaan, yläreunan kiinnityksestä huolehti ainoastaan ylävesiletku. Kypärä sai nyt uuden käyttötarkoituksen kantovälineenä, missä vain vähänkin vettä oli saatavilla. Ralli päättyi Veijon osalta



Näyttävää menoa kymmenennessä Hankirallissa 1963. Angliassa alla uudet Kometa-Hakkapelitta renkaat.

keskeytykseen kannentiivisteen tuhoutuessa täydellisesti Kajaanin Paltaniemelle.

Seurasi parin vuoden tauko kilpailutoiminnassa. Vauhtikärpänen oli kuitenkin purrut nuorta miestä peruuttamattomasti. Seuraava ralli mihin Veijo Pääkkönen osallistui, oli Pohjola-ralli 1961 tuhatkuutioisella Ford Anglialla. Tuloksena heti erinomainen yleiskilpailun 4. sija. Kyseistä Angliaa oli muisteluiden mukaan viritetty höylämällä sylinterinkannesta millin pois. Ford kulki lujaa ja hyvän sijoituksen innoittamana Veijo päätti jatkaa ralliharrastusta. Seurasi Itäralleja, Hankiralleja, Jyväskylän Suurajoja, Salpausselänralleja, 500-ralleja, Hakkapelittaralleja, Teekkariralleja, siis kaikkea mitä sen ajan kilpailukalenteresta vain löytyi. Lisäksi ajettiin kaikki mahdolliset paikallistason kilpailut. Anglian puikoissa Veijo viihtyi 1961–1964 ja 1967. Varsinkin 1200-kuutioisen Anglian hän muisteli olleen "melkoinen menijä"! "Anglia olisi ollut voittaja-auto, elleivät takaiskuvaimentimet olisi kuluneet loppuun niin nopeasti". Veijon kalustoon kuuluivat Ford Cortinan GT- ja Lotus-versiot, milloin Anglia ei ollut käskettävänä. Fordien viritämisestä ja kunnossapidosta huolehti Veijon luottomies **Erkki Raitanen**. Ilman Erkin apua Veijon mielestä hänen kilpailutoiminnastaan ei olisi

tullut mitään. Kukaan ei voi menestyä rallissa tai rata-ajossa ilman taitavaa ja asiasta innostunutta huoltajaa.

Seuraavassa suora lainausta Moottoriviestistä N:o 1/1965 koskien Pohjola-rallia:

”Yli 1000 km:n lenkillä ja lähes 200 km:n pikaisilla osuuksilla otti voiton Euroopan mestariksi ja mannermaalla ajanut Rauno Aaltonen, jonka taktillinen älykkyys, pitkäjännitteisyys, harkinta ja mestarillinen ajotaito taas kerran osoittautuivat arvoisekseen... ja lehti jatkaa... Loppuosuuden omia kyläpolkujaan vesi kielellä odotellut erinomaisen rohkea ja taitava Cortinan yksityisajaja Veijo Pääkkönen joutui jälleen epäonnen mustalle listalle. Hänen sijoittumisensa yleiskilpailussa hupenivat renkaan puhkeamiseen pitkän hypyn jälkeen. Veijo kävi suossa kupeellaan, mutta jatkoi sikukkaasti tämän EK:n maaliin ja saman tien Ouluun saakka ajaen vielä Kajaanin tunnussa olevilla neljällä pikataipaleella pohja-ajat... Lainaus jatku: Euroopan mestarille kuuluvaksi huippunäytteeksi muodostui viimeinen EK ja sitä ennen 28 kilometrin mittainen tiheässä sumussa ajettu vaikea ja vaarallinen EK 17 Lehtovaaran ja Viinämän välillä. Veijo Pääkkönen kuitenkin ajoi ihmeellisesti 11 sekunnin pohjan, mutta tunnusti reiluna miehenä tunteneensa tien paremmin kuin omat taskunsa. - ”Silti Pääkkösen suoritus on täysin ällistyttävä”, totesi EM Rauno Aaltonen. Ja hän sen parhaiten tiesi!”

Itärallissa 1965 sijoituttiin komeasti yleiskilpailussa neljänneksi tutulla Ford Cortina GT OGA-77:llä. Suori-



Seura-lehden kuva Veijo Pääkkösen ilmalennosta Itärallissa 1965.



Matka jatkuu kohti maalia vaikka kaasuvivusto puuttuen. Itäralli ja Kuopion ravirata 1965.



Jääradalta irtosi Suomen Mestaruus 1966 Ford Cortina GT:llä.

tusta huomioitiin laajemmin myös viikkolehdistä, esimerkiksi Seura-lehti kirjoittaa kuvatekstissään ”Lentäen Itärallissa”. Kuvassa Cortina on upeassa tasapainoisessa loikassa. Kilpailu sujui hyvissä asemissa pitkään, kunnes Kuopion raviradalla erikoiskoikeessa kaasuttajan vivusto irtosi, jolloin pätkä ajettiin loppuun konepelti auki kaksohjaaja **V. Pirisen** istuessa konehuoneessa hoitaen kaasuvivuston virkaa. Maaliin konstillalla millä tahansa, keskeyttämisen ei tullut kuuloonkaan. Ilman tätä kommellusta Pääkkönen-Pirinen -pari olisi ollut vankasti kiinni yleisvoitossa.

Kainuun Sanomat kirjoittaa numerossa 28 1966 seuraavasti:

”Monte Carlon kävijöitä ei kunnioitettu ensimmäisessä Napapiirin Tunturirallissa, joka värikkäiden vaiheitten jälkeen päättyi sunnuntaina Rovaniemelle. Alusta saakka kireänä säilyneen kilpailun voittajapariksi tuli Kari Sohlberg-Y. Rouhunkoski. Kajaanilainen pari Veijo Pääkkönen-Vilho Pirinen taisteli kaikki rallin vaiheet kärjessä ja tuloksena oli toinen sija. Mm. Simo Lampinen-Kari Sohlberg, AarnioWihuri-Kolari ja Kossi-

la-Ahava saivat tunnustaa kajaanilaiset paremmikseen”.

Että näin tulosta syntyi vaikka liikkeellä oltiin käytännössä harrastelijapohjalta, palkintokaappi alkoi täytyä kotona Kajaanissa.

”Pääkkösen Lotus kulki ketterimmin Oulujärven rallin pikataipaleilla” otsikoi Kainuun Sanomat numerossaan 155/1968. Tekstissä kerrotaan seuraavaa. ”Veijo Pääkkösen Lotus, jonka pelkkäjän paikalla istui rohkeasti Pekka Jaala, kulki ketterimmin Oulujärven rallin pikataipaleilla ja kajaanilaisparille merkittiin yleisessä sarjassa ylivoimainen voitto. Pääkkönen hankkiutui rallissa kärkipaikalle jo ensimmäisellä pikataipaleella”. Kainuun Sanomat jatkaa: ”Kommelluksitta Pääkkönen ei kilpailusta selviytynyt ja lähellä oli, ettei Lotuksen matka katkennut neljännellä pikataipaleella. Pääkkönen ajoi eräässä mutkassa vauhdilla ulos, auto käväisi kyljellään, mutta pyörähti takaisin rattaalleen ja voimakkaalla kaasutuksella Pääkkönen pääsi takaisin tielle ja jatkamaan kilpailuaan”. Pohja-ajan Veijo ajoi tässä kilpailussa neljällä pikataipaleella, ollen yhdessä toisena ja kahdessa kolmantena. Vakuuttavan ylivoimainen suoritus.

Oman mielenkiintoisen lisänsä 1960-luvun kilpailutoimintaan Englialla toivat YAL:n ja SAL:n valtakunnalliset ajotaitomestaruuskilpailut. (YAL, Yleinen Autoliitto, perustettu 1927 Suomen Automobiiliklubin rinnalle. Yhdistyi 1926 perustetun Maaseudun Autoliiton, MAL, kanssa Suomen Autoliitoksi 1966). Ajomestaruuskilpailuihin kuuluivat tehtävinä mm. ”tynnyripujottelu etu- ja takaperin, pysäköinti, talliin peruutus ja pujottelu”. Kainuu-Kuusamo alueellinen mestaruus lohkesi ylivoimaisen pienellä vir-



Nuoren kuljettajalupauksen palkintohyllystä alkoi täyttyä jo 1960-luvun alkuvuosina.



Suurajoissa 1967.

hepistemäärällä ja valtakunnallisissa kilpailuissa Kouvolassa sijoitus oli koameasti 4/15 vain yhden virhepisteen erolla pronssisijasta.

Autonkäsittelytaito tuli Veijon itsensä perustelevana traktorinmyyjäajoilta mm. Hyrynsalmen alueelta. Kiireinen aikataulu vaivasi jo tuolloin, asiakassuhteista piti pitää huolta ja moneenkaan maatalouteen ei ollut tuolloin puhelinta saatikka sähköpostia. Kirjeellä tai virallisella postikortilla sovittuun tapaamiseen oli mahdollisesti kiirekin ja elettiin vapaiden nopeusrajoitusten aikaa sorapäällysteisten teiden Kainuussa.

JÄÄRATAA JA SUOMEN MESTARUUS 1966

Jäärata-ajoihin Veijo innostui vuoden 1962 talvella, jolloin hänellä vielä oli ajokkina 1000-kuutiainen Ford Anglia. Seuraavana talvena hän

ajoi jo astetta tehokkaammalla Anglia 1200:lla ja vuoden 1964 huhtikuussa autoksi vaihtui Ford Cortina GT. Paikallisiin ja kansallisiin jääratakilpailuihin osallistuttiin säännöllisesti ja jos ei aina voittoa tullut, niin nimi löytyi sentään tuloluetteloiden alkupuoliskolta. Jääradan Suomenmestaruuden alle 1600 cm³ -luokassa Veijo kertoo vaatimattomana miehenä tulleen ”yllätyksenä”. Kertomansa mukaan hän osallistui ensimmäiseen SM-osakilpailuun Kankaanpäässä vain mielenkiinnosta, nähdäkseen kuinka lujaa ensimmäiset Ford Cortina Lotukset kulkevat. Ne kulkivat kuulemma lujaa, mutta vielä kovempaa Cortina GT. Tästä kokemuksesta innostuneena hän ilmoittautui myös seuraavaan osakilpailuun, joka ajettiin Helsingissä Westendissä. Siellä

hajosi auto ja tulos oli sen mukainen, mutta rakkaus ja intohimo lajiin säilyi. Mäntässä sitten tulikin toinen sija ja päätöskilpailussa Iisalmessa samoin, joten pisteet yhteen laskettuna se merkitsi parasta saalista SM-kilpailuissa 1966. Pahimpina kilpailijoinaan Veijo piti aiemmin mainittuja Lotus Cortinoita ja tieteenkin myös Volkswageneita, jotka kuitenkin osoittautuivat jäällä selkeästi hitaammiksi. Jääradan Suomenmestaruutta juhlistettiin kovassa seurassa. Muita nimiä olivat samana vuonna: **Leo Kinunen** alle 1000 cm³, **Timo Mäkinen** alle 1300 cm³, **Kalevi Koivisto** yli 1600 cm³ ja **Liisa Lammin-Koskinen**, naiset. Vielä 2016 tammi-kuussa kysyttäessä muistorikkainta ja omasta mielestä arvokkainta palkintoesinettä Veijo Pääkkösen käsi hammaa palkintokaapista kultaisen mitalin.

FAARIN MATTI OAF-17 JA KARTTURINTEHTÄVIÄ

Ruotsalainen Motorsport-lehti kirjoittaa numerossaan 10/1970 Jyväskylän Suurajoja käsittelevässä artikkelissaan puolen sivun kokoisen kuvan yläpuolella vapaasti käännettynä; –”Sensaatiovaunu numero 1. – Sunbeam 900, joka ylivoimaisesti voitti luokkansa ja sijoittui yleiskilpailun kahdeksanneksi Veijo Pääkkösen ja Martti Tiukkasen käsissä”. Jyväskylässä oli tuona vuonna Veijon kertoman mukaan peräti 54 erikoiskoetta. Hän muistelee tuon kilpailun koetelleen sekä auton kuntoa että miehistön voimia. Pituutta kilpailussa oli 2600 kilometriä. Ajo kävi hänelle raskaaksi. Taukopaikalla hän ehti juuri ja juuri nukahtaa kolme tuntia. Vuosina



Anglialla Jyväskylän Suurajoissa 1967.

Kartanlukijana Matti Lammiselle Jyväskylän Suurajoissa 1966.



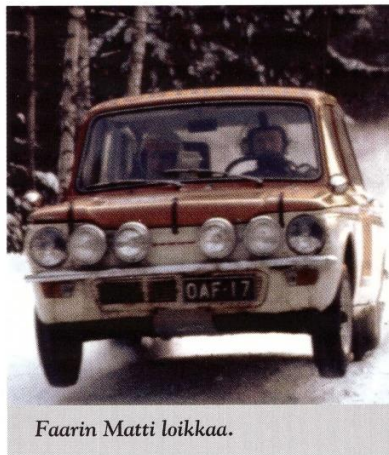
1969–1971 kainuulainen Veijo Pääkkönen kuului **Pauli Toivosen** ylläpitämään Oy Autola Ab:n rallitalliin. Autolan joukkoja kutsuttiin myös Härmän Häjyiksi. Autot nimettiin mm. "Isontalon Antiksi", tietenkin myös "Rannanjärveksi". Nimiä löytyi myös esimerkiksi "Karvarin Kyösti", "Vallesmannin Komia" ja "Hanssin Jukka". Veijo Pääkkönen osti "Faarin Matin" omakseen ja kilpaili sillä erinomaisella menestyksellä. Tuolloin hän oli tavallaan puoliammattilainen, sillä Sunbeamin maahantuoja maksoi kilpailuista aiheutuneet kulut ja osallistui muutenkin esimerkiksi järjestämällä kakkoskuskeja, kuten Pauli Toivosen luottoluotsaajan Martti Tiukkasen. Sunbeam 900 oli "häjy isommilleen"!

Sunbeam IMP -kauden jälkeen Veijo ryhtyi Saabin myyjäksi. Nyt tarjoutui mahdollisuus testata myös etumootorisen etuvetoisen ominaisuuksia rallipoluilla. Mutta, tottumus on toinen luonto myös auton ohjaimissa. Itse hän kertoo, ettei Saab vain jotenkin sopinut ajo-ominaisuuksiltaan juuri hänelle. **Simo Lampinen** ja **Stig Blomqvist** olivat sen ajan Saab-osaajia.

Yksi ensimmäisistä kartanlukijakokemuksista Veijo Pääkkösellä on Jyväskylän Suurajot 1966 Matti Lammisen kanssa, tuolloin sijoitukseksi yleiskilpailussa kahdeksastoista punaisella Ford Cortinalla. Sanomalehti Karjalainen uutisoi numerossaan 325/1974. "Joensuun Urheiluautoilijain Ari Vatanen 22 v. kartanlukijanaan Veijo Pääkkönen päätti menestyksellisen läpimurtovuotensa Pohjola-rallin toiseen sijaan sunnuntaina Oulussa. Edelle jäi vain Timo Mäkinen 41 sekunnin turvin". Pohjola-rallissa pisimmällä pika-
taipaleella kovassa vauhdissa ja täri-
nässä katosi Opel Asconasta takalasi. Kumpikaan Ari eikä Veijo huomanneet

rallin kuumissa tunnelmissa lasin puuttuvan, ennen kuin maalissa toimitsijat ihmettelivät tehokkaampaa tuuletusta. Pohjola-rallin 1974 Ari ja Veijo hävisivät siis 41 sekunnilla vastikään RAC-rallin voitaneelle Timo Mäkiselle, seuraaviksi tullesiin **Nils-Gustav Wiikiin** ja

Ulf Grönholmiin oli eroa yli kymmenen minuuttia! Veijo työskenteli Vatasen kartanlukijana koko kauden 1974. **Ari Vatasen** kanssa tehtiin yhteistyötä myös Tunturi-rallissa 1975, jolloin kuitenkin tuli keskeytys kolmannelta



Faarin Matti loikkaa.

sijalta. Muita merkittäviä kartanlukutehtäviä Veijo Pääkkösen uralle sattuu **Onni Vilkkaan** kanssa Tunturi-rallissa BMW:llä 1972. Myös Tunturissa hän esiintyi Pauli Toivosen luotsaajana sekä Paulin pojan **Henri Toivosen** kartturina Pohjola-rallissa.



Sunbeam-kauden jälkeen Veijo palasi jälleen Fordin pariin. Kwassa Ford Escort RS BDA Iisalmen maastoissa.

OPETUSTOINTA SEKÄ MYÖHEMPIÄ VUOSIKYMMENIÄ

Veijo Pääkkösen panos suomalaiseen autoilukulttuuriin ei rajoittunut pelkästään autoliikkeenhoitoon ja kilvanajoon. Hänet kutsuttiin usein mukaan myös kouluttajatehtäviin 1960-luvulla. Esimerkkinä tästä voidaan käyttää Kuopion UA:n järjestämää "Jäärata-ajajien tekniikkakurssia". Vaikka tilaisuus oli tarkoitettu pääasiassa aktiivikilpailijoille, muutkin asiasta kiinnostuneet olivat tervetulleita. Kurssilla oli mukana yli kolmekymmentä osanottajaa. Aamupäivä oli omistettu ajotekniikan teoriapuolen opiskeluun. Teoriaosion aikana Veijo oli painottanut erityisesti alan toimijoiden käyttäytymistä liikenteessä. "Kilpailija Pääkkönen" ei kilpaile normaali liikenteessä, hän viestitti. Kuitenkin liikenteessä sattuu ajoittain täpäriä tilanteita, jolloin kilpailuissa hankitusta ajoneuvonkäyttelytaidosta on hyötyä. Tätä samaa hän korostaa edelleen haastateltaessa 2016. Samoin hän nostaa edelleen esiin riittävät etäisyydet ajoneuvojen välillä, ajettaessa liian lähellä edellä menijää tajuntaan iskevän kauhusekunnin aikana ehtii tapahtua vaikka mitä. Samoin harkitsematon muista tienkäyttäjistä piittaamattomat ohitukset karmivat myös. (Enska Itkosen vanhat liikenneohjelmat olisivat vielä nykypäivänäkkin täyttä asiaa: -"Malti on valttia." ja -" tur ... val ... li ... suus ... vä ... li!" Kirj. huom.) Iltapäivällä siirryttiin kurssilaisten kanssa Neulalahden jälle ajoharjoitteluun. Ensimmäinen kierros ajettiin omalla tyyllillä, toisella kuunneltiin vieressä istuvan Veijon ohjeita ja kolmannelle istahdettiin Veijon

Hieman tuoreempi BDA Escort suistumaisillaan tien oheen.



jon itsensä viereen. Huomattiin, ettei oma tyyli ole nopein. ”Yleisin syy mihin syyllistytettiin oli liika yrittäminen. Autoa kuljetettiin liikaa sivuluisissa, mikä on kyllä näyttävä, muttei nopein tapa”, Veijo Pääkkönen valmensi oppilaitaan. Kaikki kurssilaiset olivat päivän päätteeksi tyytyväisiä opetukseen ja olivat sitä mieltä, että tällaisia tilaisuuksia pitäisi järjestää lisää. Myös viikonloppuseminaareja, joissa olisi mukana myös eri firmojen ja esimerkiksi rengastehtaiden edustajia, esitettiin järjestettäväksi.

Suonenjoen rallipäiville samalla vuosikymmenellä osallistui jo yli 80 ralliharrastajaa. Ohjelmassa oli mainittu teemaksi ”nuotittaminen”. Aamupäivän aikana pohdiskelivat sekä kilpailijat että toimitsijat yhdessä kaikkea ralliasiaan liittyvää. Iltapäivällä ryhmät eriytyivät ja kilpailijat saivat koulutusta SAL:n toiminnanjohtaja Urpo Vihervaaralta ja ”monissa suuraajoissa kunnostautuneelta” kajaanilaiselta Veijo Pääkköseltä. Iltapäivän päätteeksi järjestettiin Suonenjoen lentokentän lähistöllä pieni nuotitusharjoitus, jonka onnistumista sitten testattiin maastossa pimeän laskeuduttua

maitten ylle.

Impi-kausi ja hieman keskinkertaiset kokeilut Saabin ohjaimissa palauttivat Veijon jälleen Fordin pariin. Nyt oli vuorossa Anglioiden ja Cortinoiden jälkeen Escort RS BDA. Iisalmi-rallissa 30.-31.7.1977 Pääkkönen-Hyyryläinen saavutti Ford Escort RS BDA:lla yleiskilpailun voiton. Iisalmen Sanomat kirjoittaa seuraavaa: ”Veijo Pääkkösen sinivalkoinen auto starttasi numerolla 12 ja erottui edukseen joukosta jokaisella erikoispätkällä. Pääkkönen teki kokeneena ajajana tasaisen varmaa työtä pitäen autonsa tukevasti tiellä siinä, missä moni pölytteli pöheiköitä. OP-rallissa 26.-27.3.1983 parivaljakko Pääkkönen-Palmuaro oli Escort RS BDA:lla yleiskilpailun 2. heti Lasse Lammen jälkeen. Takavedolla alkoi jälleen syntyä tulosta.

Myöhempään aikakauteen kuuluu myös kokeiluja erimerkkisillä ja tyyppisillä ralliautoilla. Pohjola-ralli 1975 Volkswagen Kupla OBB-382:lla tuotti Veijolle ja kartanlukija Vähäsarjalle yleiskilpailun neljännen sijan. OP-ralli helmikuussa 1988 Opel Asconalla, sijoitus yleiskilpailun kuudes. Iisalmen Sanomat otsikoi tuolloin: ”Kokemus

loisti Veijo Pääkkösen ja kartturi Matti Matikaisen ajossa.” Kilpailun voitti Kyösti Hämäläinen Ford Escortilla. Viimeisimmät kilpailunsa Veijo on ajanut Volvoilla. Oulujärvi-ralliin 2009 hän osallistui sukulaispoikansa Petri Pääkkösen kakkosryhmäläisellä Volvo 142 Historic-autolla ja 2012 Piippola-ralli ajettiin vielä omalla Volvo 240:llä.

Pientä kaipuuta ralliurille ja nopeiden autojen pariin on havaittavissa vielä 2016 Vanhaa Mestaria haasteltaessa. Porsche tai R-Volvo olisivat hankintalistan kärjessä. Rallikisat ovat aina koetelleet kuljettajien kukkaroa. Veijo kertoo, ettei hän oikein koskaan osannut ottaa vastaan sponsoroitua. Taloudellisesti takavuotina ralliautoilu oli huomattavasti kevyempää aloittaa kuin nykyään, autot olivat siviiliautoja ja kolmen pisteen vyöt pitivät villapaitasillaan ajavan kuljettajan penkissä. Nykyään kustannukset ovat karanneet käsistä, harmittelee Veijo.

”Auto hipoo puita ja kallionlohkareita, nousee jo tienpenkalle kuin menäkseen ulos, mutta palaakin viime hetkessä takaisin. Kaasua ja jarrua, mutta enimmäkseen kaasua. Rohkeita vetoja, lentävää lunta, liejua tai hiekkaa, hätäisesti etsiviä valokeiloja; tämä on rallia, kerrassaan kesytöntä menoa. ”Rallin viehätys piilee oudoissa reiteissä ja arvaamattomissa tilanteissa”, sanoo Veijo Pääkkönen kajaanilainen rallimies, jolla on jo nimeä laajemminkin piireissä” maalaile Kainuun Sanomat perjantaina tammi-kuun 24. p:nä 1964. ■

*Veijo Pääkkönen, s. 11.1.1938
Sotkamossa. Vaimo ja yksi tytär.
Asuu ja viettää aktiivisia eläkepäiviään
Kajaanissa.*

Veijo ajoi 2009 Oulujärvirallin sukulaispojan kakkosryhmäläisellä Historic Volvo 142:lla.

