



(c) 2005 J.H./HePo ry

P.S./HePo ry

Harrastepyöräily Opas Seuroille

P. Sirkiä (toim.) & SPU:n harrasteliikuntavaliokunta

**SPU:N HARRASTEOHJAAJA-
KURSSI**

Varalan urheiluopisto, Tampere

KOULUTUSMATERIAALI

-- Vain koulutuskäyttöön --

15.1.2011 P.S./HePo ry



Suomen Pyöräilyunioni, Radiokatu 20, 3.kerros, 00093

SLU, puh. 045 2322 644, spu@kolumbus.fi,

www.pyoraily.fi



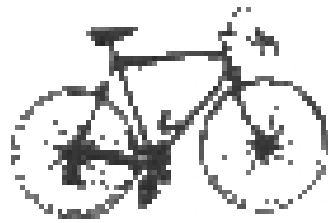
Vain oikolukua varten

Harrastepyöräily. Opas seuroille.

P. Sirkiä (toim.)
&
SPU:n harrastepyöräilyvaliokunta

Vain oikolukua varten

Vain oikolukua varten



*"Monipuolinen, useita harrastamisen tapoja tarjoava pyöräilyseura
kestää vuosien ja vuosikymmenten aikana tapahtuvat
vaihtelut jäsentensä aktiivisuudessa
yksipuoliseen toimintaa keskittynyttä seuraa
paremmin."*



-
- 1 Harrastepyöräilyllä tarkoitetaan *ei-kilpailullisen* pyöräilyn harrastamista joko virkistyksen tai kuntoilun vuoksi. Rajanveto (huippu)kuntoilun ja kilpapyöräilyn välillä on häilyvä.
 - 2 Pyöräilyä ilmoittaa harrastavansa noin 845 000 suomalaista (Kansallinen liikuntatutkimus, Kuntoliikuntaliitto, 2010).



1 Toimiva pyöräilyseura

1.1 Miksi kuulua tai liittyä pyöräilyseuraan?

Pyöräilyseuraan *kuulumisen* voi perustella monella tavalla. Yleisimpiä perusteluja ovat:

- harjoitus- ja kilpailuelämykset
- mukavat ajokaverit, juttuseuraa lenkeillä
- kuntoilu(motivaatio) parempi seurassa
- mielenvirkistys ja uudet kokemukset
- ryhmämatkailu- ja kuljetuspalvelut
- tekninen osaaminen kehittyy jne.

Pyöräilyseuran kautta löytyy pyöräilyyn joko suoraan tai välillisesti liittyvät palveluita ja tietoja, joita yksin ajellessa ei saa.

Muita, vähemmän ilmeisiä syitä kuulua seuraan ovat: "sitä tekee mitä parhaiten osaa", "nuorena tuli opittua", "pinttynyt tapa", "sukurasitus", "kuntoilun ja kilpailun nälkä", "on liian iäkäs opettelemaan uusia harrastuksia", "eläkkeelle jäätyään ei ole keksinyt muutakaan järjellistä tekemistä", "ei ole kehdannut erota, kun on seuran perustajajäsen", "lapset/lapsenlapset vielä harras-

tavat", "ei ole seurassa kenelläkään muulla vataavaa tuomarikorttia" jne.

Pyöräilyseuraan *liitytään* - edellisen perustelujen lisäksi - ennen kaikkea seuran tarjoamien *sosiaalisten pyöräilyelämysten* vuoksi. Etenkin seurapyöräilyn sosiaalinen ulottuvuus, liikunnallinen yhdessäolo muiden samanhenkisten kanssa, koetaan erittäin merkittäväksi tekijäksi.

Kun ajaa yksin pitkiä matkoja (ja etenkin, kun kääntyy paluumatkalle vastatuuleen), oivaltaa seurapyöräilyn monet edut.

Tavallisin seuratoimintaan mukaan tulemisen "tarina" on, että muutaman kokeilukerran jälkeen seuran lenkillä tai retkellä ajaminen alkaa tuntua "omalta", ajoseura hyvältä, ja parhaassa tapauksessa harrastaja huomaa pian olevansa myös seura-aktiivi.

Ajoseuran lisäksi *keskeisiä seuran tarjoamia palveluja* ovat:

- asiantuntevasti johdetut harjoitukset (kunto-, kilpa-, maasto-, taito- jne.)
- sopiva vauhti ja kokonaisrasitus omalla kunto- tai osaamistasolla, joissa voi edel-



leen kehittyä ja siirtyä tasolta toiselle

- yhteiskuljetukset pyöräilytapauksiin
- monipuoliset koulutukset (sis. mm. valmennus-, huolto- ja korjauspalvelut)
- vertaistuki ja osaaminen (kokeneempien neuvot, reittiopastus jne.)
- vaikutusmahdollisuudet paikkakunnan liikennejärjestelyihin (liikennepolitiikka ja -suunnittelu)
- pyöräilytarvikkeet (esim. alennukset tekstiileistä ja varaosista paikkakunnan pyöräliikkeissä)
- pyörän huoltopaikka (ja -välineet)
- myös terveys- ja virkistysliikunta (painonhallinta, retkeily jne.)

Ehkä merkittävin yksittäinen syy liittyä pyöräilyseuraan on samanhenkisen ajoseuran löytäminen, toisin sanoen *sosiaalinen pyöräily*, joka on kaiken pyöräilyn seuratoiminnan "napa ja keskiö".

1.2 Pyöräilyn kulut, seuran jäsenmaksu, takuu ajoseurasta, vauhdista sekä taito- tai osaamistasosta

Pyöräily harrastuksen ei maksa alkukulujen, ts. pyörän ja pyöräilytarvikkeiden hankkimisen jälkeen juuri mitään. Pyöräilyseuran tulisi omia palveluja hinnoitellessaan muistaa, että vaihtoehtona seuran jäsenyydelle on (lähes) maksuton omatoiminen pyöräily.

Pyöräilyseuran merkittävä jatkuvuuden ja menestyksen taakka on, että sen tarjoamat palvelut ovat suhteessa jäsenmaksun ja/tai muiden seurakulujen suuruuteen. Yleensä tämä saavutetaan siten, että seuran palvelut ovat joko maksuttomia tai ne on hinnoiteltu omakustannushintaisiksi.

Jäsenmaksun suuruuden pitäminen kurissa on hyväksi havaittu keino edistää positiivista jäsenkehitystä. Tällöin tulee muistaa, että seuran tarjoaminen palvelujen määrän (kuten laadunkin) tulee kasvaa jäsenmäärän mukana. Jäsenmaksun jakaminen useampaan maksuluokkaan tai porrastaminen jäsenten seuralle aiheuttamien kulujen mukaan on hyväksi havaittu keino tarjota jäsenille sellaisia palveluja, joita he haluavat käyttää.

Tärkeää on pyrkiä antamaan eräänlainen "takuu" seuran tuottamien palvelujen tasalaatuisuudesta ja säännöllisyydestä. Vähimmillään seuran tulisi pyrkiä takaamaan tuottamiensa lenkkien säännöllisyys sekä ennakkotiedoissa ilmoitetut vauhti, rasitus, matka/aika jne.

Lenkille osallistuvien kuskien määrää ei tietenkään voida taata, kuin ei myskään antaa takeita sää- tai tieoloista tai muista seuran ulkopuolisista seikoista (vetäjien sairastumiset jne.).

1.3 Harrastepyöräilyn erityispiirteet

Harrastepyöräily voidaan määritellä pyöräilyksi, joka on ei-kilpailullista, ja harrastajat voidaan jakaa karkeasti kolmeen ryhmään: virkitys-, hyöty- (arki-) ja kuntopyöräilijöihin³.

Selvimmän eron toisistaan virkitys- ja kuntopyöräily. Virkistyspyöräilyn ensisijainen tavoite ei ole kunnan kohottaminen (hyperkompensaation avulla), vaan mahdollisimman miellyttävä ajokokemus ilman saottavaa fyysistä ponnistelua.

Arki- (tai hyöty)pyöräilyssä, jossa pääasiallinen tavoite on siirtyä paikasta a paikkaan b, voivat yhdistyä (tai olla yhdistymättä) pyöräilyn virkistykelliset ja kuntoilulliset näkökulmat.

Suomalaisen elämäntavan muuttuessa yhä passiivisemmaksi, voivat liikuntaa harrastavat omalla esimerkillään innostaa vähemmän aktiivisia kansalaisia liikkumaan. Tällöin puhutaan terveysliikunnasta, eli suurille harrastajamäärille suunnatuista (matalan kunto- ja osaamistaso) virkistyspalveluista, joita pyöräilyseurojen tulisi yhä enemmän pyrkiä järjestämään sekä kansanterveyden että oman jäsenkehityksensä vuoksi. Pyöräilyn kehittämistä massojen liikuttamisen suuntaan on saatu hyviä kokemuksia esim. Saksasta⁴.

3 Kuntopyöräilijät voidaan karkeasti jakaa tavoitteellisiin "kilpakuntoilijoihin" sekä vähemmän motivoituneisiin terveysliikkujiin. Kilpailullisemmat kuntoilijat suosivat enemmän vaihtelevan rasituksen lenkkejä käytännön lenkkitoiminnassa, mutta ero usein "veteen piirretty viiva".

4 Saksassa aktiivisina pyöräilyn harrastajina itseään pitävät jo noin 2000 km kaudessa ajavat (Tour 2005/10, s. xxx). Suomessa tulisi pyrkiä vastaavaan ajatteluun, jotta seurojen jäsenkehitys turvattaisiin jatkossa, monien muiden kilpailevien harrastusten ja lajien paineessa.

1.4 Seuran putkimalli

Toimivan pyöräilyseuran voisi kuvata "putkeksi", jonka toisesta päästä tulee sisään uusia, aktiivisia jäseniä ja toisesta päästä tipahtaa vanhoja, passiivisia jäseniä pois.

Seuratoiminta tulee suunnitella siten, että "putkessa" on jatkuvasti aktiivisia jäseniä, jotka käyttävät mahdollisimman paljon seuran tarjoamia pyöräilypalveluja.

Aktiivinen jäsenistö – olipa sen lukumäärä sitten parikymmentä tai parisataa – takaa, että jäsenten joukosta löytyy tarvittaessa myös riittävä määrä seuran eri toimintoihin ja hallintoon osallistuvia henkilöitä.

Uusien jäsenten ja toiminnasta poistuneiden lukumäärät on vähintään pyrittävä pitämään vähintään samalla tasolla. Seuran toiminta on kestäväällä pohjalla kuitenkin vasta, kun uusia jäseniä tulee seuraan enemmän kuin vanhoja poistuu.

Jokaisen seuran hallinnon tulisikin ennen kaikkea pyrkiä varmistamaan "sukupolvenvaihdos" seuran hallinnossa tulevien vuosien aikana, ts. uusien aktiivien rekrytointi ja opastaminen "seurakulttuuriin".

Aktiivien sukupolven vaihtaminen on tehtävä siten, ettei seuran toiminnan jatkuvuus vaarannu. Käytännössä on järkevintä, että uuteen hallitukseen tulee jättää vähintään yksi, mutta mieluummin usempia edellisen (vanhan) hallinnon toimihenkilöitä kertomaan, miten hallintoasiat seurassa on aiemmin järjestetty. Näiden "vanhojen partojen" ei tule asettua seuratoiminnan kehittämisen tielle tai esteeksi, kuten helposti tapahtuu.

Uuden hallinnon tulee sitten kehittää seuratoimintaa vastaamaan ajankohdan ja toimintaympäristön (maantieteellisen alueen, ko. paikkakunnan) haasteita ja muutoksia.

Erään tutkimuksen mukaan seuran perustajajäsenet jaksavat omin voimin korkeintaan 8-13 vuotta, jonka jälkeen seuran toiminta lakkaa, ellei uusia jäseniä (em. aktiivien sukupolven vaihtumisen kautta) saada toimintaan mukaan.



1.5 Henkilöstöresurssi(t)

"Jäsenet ovat seuratoiminnan arvokkain voimavara."

Tämä juhlapuheissa toistuva ja lähes puhkikulunut fraasi pitää yhä edelleen paikkansa: mitä enemmän seuralla tai yhdistyksellä on jäseniä, sitä enemmän sillä on myös resursseja ja mahdollisuuksia monipuoliseen toimintaan.

Kourallinen aktiiveja voi pitää seuran toimintaa käynnissä vuosia tai jopa vuosikymmeniä kapealla harrastussektorilla. Toiminnan hiipuminen ja loppuminen seuraavat kuitenkin väijäämättä - ennemmin tai myöhemmin - jos harrastustoimintaan ei saada värvättyä uutta sukupolvea.

Pidemmillä aikavälillä riittävän suuresta jäsenmäärästä ja monipuolisesta toiminnasta on seuralle pelkästään hyötyä. Suuremmasta jäsenmäärästä löytyy helpommin osajia seuran erityistoimintoja hoitamaan.

Eri asia tietysti on, että kuinka monen (pienen) paikkakunnan ja (pienen) seuran resurssit riittävät monipuolisen toiminnan pyörittämiseen. Helposti keskitytään vain ydinosaamiseen (esim. kilpailuun) ja unohdetaan kaikki muut pyöräilyharrastukset.

sen ulottuvuudet. - Suuremmilla paikkakunnilla pyöräilyseuroja voisi hyvin olla kaksi, tai jopa usempikin: jotkut niitä keskittyisivät kilpailemiseen, jotkut puhtaasti harrastepyöräilyyn. Pienemmät työpaikka- tai muut harrasteryhmät vielä tämän lisäksi. Saman paikkakunnan seurat voivat olla SPU:n jäseniä, jolloin ne saavat SPU:n ja SLU:n organisaation monet palvelut ja edut (mm. toiminnanturvavakuutuksen, koulutukset jne.).

Harvan pyöräilyseuran jäsenmäärä enää nykyaikana kasvaa niin suureksi⁶, että siitä aiheutuu "volyyymiongelmia", ts. seuran palvelut eivät pysy kysynnän tasalla. Paljon yleisempää on, että seuran jäsenmäärä alkaa muutaman "lihavan" toimintavuoden jälkeen pudota ja/tai jäsenistön keskiikä nousta. Samaan aikaan myös uusien aktiivien rekrytointi seuran hallintoon vaikeutuu (ns. negatiivinen seurakehitys).

Tehtäviensä tasalla oleva seuranjohto tietää, että aktiivisuuden vaihtelut eri harrastealueilla kuuluvat normaaliin seuratoimintaan. Hallinto tietää myös, että hyvinä aikoina seuran tulisi varautua huonoihin aikoihin, erityisesti jäsenpohjaa (ja siinä samalla hallintoa) laajentamalla ja nuorentamalla, josta tarkemmin seuraavassa.

2 Jäsenhankinnan perusteet

Jäseniä voi houkutellessa mukaan seuratoimintaan pääasiassa vain yhdellä, kestäväällä tavalla: tarjoamalla jäsenille sellaisia etuja ja palveluja, joita nämä haluavat.

2.1 Seura tukee harrastajaa

Vanhemmat harrastajat saattavat kuulua seuraan "tavasta", "sukurasisuudesta" tai jopa "aatteellisista" syistä. Mutta nuorempi harrastajakunta, erityisesti omaan hyvinvointiinsa ja sen edistämiseen keskittyneet kuntoilijat hakee seuroista erilaisia palveluja sekä aivan konkreettista tukea harrastukselleen.

Jopa nykynuoriso haluaa kuulua pyöräilyseuraan, jos seuralla on nuorille merkityksellistä annettavaa. Jos näitä palveluja (esim. samanikäisten lenkkejä) ei ole, ei

seuraan hakeuduta eikä kuuluta.

Pyöräilyseuran tulee tarjota eri ikäisille aloittelijoille turvallinen ja vakaa "alusta" päästä alkuun ja kehittyä harrastuksessaan. Nykyaikaisessa pyöräilyharrastuksessa on kyse enemmän asenteesta, tuesta ja tunnelmasta (fiiliksestä), ei "kilometreistä ja kilpailuvietistä", kuten vanhempina aikoina.

Eri intressejä omaavien pyöräilijöiden houkuttelemisen seuratoimintaan on siis enemmän asennekasvatusta ja myönteisten mielikuvien ja mahdollisuuksien luomista kuin kilometrimäärien tai (tosi)harrastuksen "vakavuuden" korostamista.

Yhtenä osana perinteisen (kilpa)pyöräilyseuran "palvelupakettia" on ollut - ja on toki edelleen - perinteinen yhteislenkki maantielä tai maastossa kerran, pari viikossa. Nämä kovavauhtiset, vaihtuvan rasiituksen (intervalli)lenkit ovat olleet lähinnä eri-ikäisille kilpailijoille, tai vähintään kilpailullisesti motivoituneille eliittikuntoilijoille suunnattuja.

Kuntoilijat, retkeilijät ja muut vähemmän motivoituneet harrastepyöräilijät haluvat yhtäläillä yhteislenkkeillä, ja niitä pitää heille järjestää. Näiden lenkkien tehtävä (funktio) ei ole niinkään (kilpailu)harjoittelu kuin yhdessäolo tai yhdessä tekeminen (vrt. ed. mainittu "fiilis"). - Niillä opetellaan usein myös aloittelijoille tarpeellisia ryhmäajotaitoja, mitä ei sovi unohtaa.

Mutta nykyaikaiselta pyöräilyseuralta halutaan mutakin palveluja - pelkkä yhteislenkkien järjestäminen ei enää riitä.

2.2 Seura ei tue harrastajaa

Moni kuntoilija vieroksuu paikkakunnan "puhdasta" kilpaseuraa siksi, ettei näe sillä olevan itselleen mitään tarjottavaa. Kilpaseuratoiminta saatetaan nähdä (nykyaikana) aivan liiallista sitoutumista vaativana. Kuntoilija ei halua jäseneksi seuraan, joka tarjoaa lähinnä kilpailutoimintaa ja siihen tiiviisti liittyviä aktiviteetteja, vaan seuraan, jossa on monipuolista toimintaa (kilpailullisuus ehkä yhtenä, mutta ei hallitsevana osana) sekä täsmäpalveluja kuntoilullisesti suuntautuneille harrastajille.

6 Jäsenmäärän voimakkaaseen kasvuun tulee varautua, etenkin suuremmilla paikka- tai seutukunnilla. Pyöräilypalveluiden tarjonnan lisääntyminen laajentaa samalla ko. palvelujen kysyntää.



Ongelma on viime aikoihin asti ollut siinä, että kuntoilijat ovat pitäneet kilpapyöräilyseuroja lähinnä kilpailuorganisaationa, eivätkä suinkaan laaja-alaisia palveluja tarjoavina nykyaikaisina, monipuolisina pyöräilyseuroina. Tähän ovat syynä vanhat perinteet, joissa seuran jäseniä ei nähdä asiakkaina (myös: seuran voimavarana), vaan materiaalina, josta joko tulee tai ei tule kilpailijoita.

Monessa tapauksessa edellä selostettu pitää paikkansa: kilpailumattomalle harrastajalle ei kilpailusuuntautuneessa seurassa ole ollut mitään annettavaa. Kuntoilijalle (puhumattakaan muista harrastepyöräilijöistä) ei ole haluttu (tai vieläkin useammin: ei ole yksinkertaisesti voitu) tuottaa palveluja.

Selitys tälle on siinä, että kaikki seuran vähäiset resurssit ovat perinteisesti suunnattu sekä menneet kilpailutoiminnan ylläpitämiseen. Kuntoilijoille ei ole järjestetty tukea heidän harrastuksessaan - ei edes ryhmäajon opastusta, puhumattakaan tasoryhnnistä tai muusta (jatko)koulutuksesta. Samoin kilpaseurassa toimivat henkilöt yleensä olleet 100 %:sti kilpailullisesti suuntautuneita, ainakin aktiivisin osa heistä.

Kaikki nämä yhdessä ovat olleet seikkoja, jotka ovat karkottaneet vähemmän motivoituneet peruskuntoilijat ja muut eikilpailullisen pyöräilyn harrastajat pois seuratoiminnasta.

2.3 Useampi seura voi profiloitua

Jos nykyaikainen pyöräilyseura haluaa lisätä jäsenmääräänsä ja monipuolistamaan toimintojaan jatkuvuutensa takaamiseksi myös tulevaisuudessa, on seuran ryhdyttävä tarjoamaan palveluja harrastepyöräilijöille. - Jos tämä ei ole mahdollista emoseurassa, on perustettava tai tuettava erillisen harrastepyöräilyseuran perustamista paikkakunnalle. Kaksi tai useampia seuroja samalla paikkakunnalla ei ole "kielteistä kehitystä", vaan rikkautta - etenkin jos seurat voivat profiloitua erilaisia harrasteryhmiä palveleviksi "harrastusaloiksi".

Vain monipuolinen pyöräilypalvelujen tarjonta tietyllä maantieteellisellä alueella (tai suuremmassa taajamassa/ kunnassa) houkuttelee uusia jäseniä (ja pitää vanhatkin mukana toiminnassa, vaikka oma kilpailu-ura

olisi jo ohitse).

Olisi tärkeää huomata, että vaikka kuntoilijat eivät kilpaile, moni heistä haluaa tavoitteita harjoittelulleen. Näitä voivat olla osallistuminen kuntoajoihin, seuran sisäiset, epäviralliset kilpailut tai testilenkit (tempoajot) jne. Kuntoilijat kaipaavat yhtäläillä koulutusta ja teknistä apua kuin kilpailijatkin.

Monipuolisesti toimivan pyöräilyseuran tulee tarjota myös harrastepyöräilijöille tukea harrastuksessaan, esim. kuljetusapua kuntoajoihin, teknistä neuvontaa ja muuta koulutusta, ennen kaikkea tietysti sopivaa lenkivauhtia ja -seuraa.

Tärkeää on myös, että ketään vapaaehtoisesti seuran järjestämille yhteislenkeille osallistuvaa ei pidä yrittää saada "puolipakkola" maksamaan seuran jäsenmaksua.

Nykyaikana harrastajat haluvat kokeilla ensin, ja ehkä vasta myöhemmin liittyä, jos kokevat ja näkevät jäsenmaksua vastaan saavansa tiettyjä palveluita tai mahdollisuuksia.

Ensisijainen tavoite pitäisi jokaisessa seurassa olla, että seuran säännöllisesti järjestämille lenkeille osallistuu runsaasti väkeä. Ja jos suurin osa osallistujista on jäsenmaksunsa maksaneita, niin tämä on tietysti toivottavaa, mutta ei enää nykyaikana välttämätöntä.

3. Seuran tarjoamat pyöräilypalvelut

Pyöräilyseuran tarjoamista palveluista tärkein on sosiaalinen pyöräily, toisin sanoen ajo- ja harrastusseura, jota pyöräilyseuraan liittyvä harrastaja löytää helpommin kuin yksin ajelewa.

3.1 Jatkuvuus ja säännöllisyys tärkeitä seuran lenkkipalveluissa

Ajaminen seuroissa on tavallisimmin siten organisoitua, että lähtöpaikat ja ajat ovat ennaltamäärättyjä, usein myös vauhdit ja matkat. (Nykyisin aikoja ja paikkoja tosin sovitaan/muutellaan internetissä.) Tätä voisi pitää pyöräilyseuran jäsenyyden

takaamana jatkuvuutena ja säännöllisyytenä harrastuksessa.

Edellisissä kappaleissa jo sivuttiin takuuta lenkkiseurasta ja ennakkotietojen mukaisesta vauhdinpidosta ja rasituksesta. Näihin molempiin palaan konkreettisten tapausesimerkkien yhteydessä (ks. luku x.x).

3.2 Ikurien neuvot auttavat, mutta samantasoinen ja -ikäinen seura tukee

Etenkin aloittelijalle tärkeää on seuran ajoporukan tarjoama henkinen ja tiedollinen tuki. Ajoporukassa on usein mukana perusteellisesti pyöräilyyn perehtyneitä henkilöitä, joilla on vuosien kokemus niin pyörän tekniikan kuin pyöräilyllä tapahtuvan kuntoharjoittelun alalta. Näiden "ikurien" neuvojen ja vihjeiden - ja jopa pelkän länsäolon rauhoittavan vaikutuksen - avulla aloittelija pääsee luonnollisesti harrastuksessaan eteenpäin helpommin kuin yksin opettelemalla.

Tärkeää on tavata seuran lenkeillä myös toisia (mieluiten vielä samanikäisiä) aloittelijoita, jotta voi vertailla kokemuksiaan ja kehittymistään heidänkin kanssa. Aloittelija ei myöskään tällöin tunne olevansa ainoa "osaamaton" kokeneempien joukossa. Tämä pätee erityisesti naisharrastajiin.

Toimivassa pyöräilyseurassa onkin eri ikäistä ja eri osaamis- ja kuntotasoilla olevaa väkeä (sekä miehiä että naisia) aktiiviassa vuorovaikutuksessa keskenään.

3.3 Seuran tukipalvelut

Myös naisille ja alaikäisille (teini-ikäiset ja lapset vanhempiansa seurassa) tulee seuran tarjota tukea pyöräilyharrastuksessa. Erikoisryhmien erityisvaatimukset tulee ottaa huomioon nykyaikaisessa seuratoiminnassa. Mm. naisten omista lenkeistä, tarkemmin myöhemmin (ks. luku x.x).

Yhteislenkillä ajaminen on myös turvallisempaa kuin yksin liikkuminen. Samoin yhteislenkillä ei tarvitse olla reittien tuntemusta samalla tavalla kuin yksin ajettaessa; voi luottaa lenkin vetäjän paikallistuntemukseen ja keskittyä nauttimaan ajamisesta - ei kartan lukemiseen.

Pyöräilyseuran tarjoama tuki voi olla myös erilaisia huolto - ja korjauspalvelut sekä matkustus palveluja (esim. koti- ja ulkomaisiin kuntoajoihin).

Harrastepyöräilypuolellakin ovat hyvin organisoidut *yhteiskuljetukset* kuntoilutapahtumiin merkittävä etu seuran jäsenille, ja voipa kuljestusapu kauden pääkuntoilutapahtumaan olla keskeinen syy seuran jäsenyydellekin.

Vaikka pyöräilyseura ei yleensä ole suorainen matkanjärjestäjä, niin - samoin kuin perinteisiä kilpailumatkoja - voivat yksittäiset jäsenet voivat organisoida ja koordinoida keskinäistä pyörämatkailua ja antaa hyviä neuvoja pyöräretkiä tai kuntolenkkejä suunnitteleville.

Kesäharjoittelun ohella *sisäharjoittelu talvella* (osin kesälläkin) houkuttaa jäseniä. Mahdollisuus erilaisiin alennuksiin esim. kuntosaleille tai harjoituspaikoille on hyvä syy kuulua pyöräilyseuraan.

Yksi parhaista toimintamuodoista on - etenkin kaupunkialueella toimivalla seuralla - *oma toimitila*, jossa seuran jäsenet voisivat tehdä (pieniä tai vähän suurempiakin) korjauksia ja huoltoja ajokkeihinsa. Myös seuran hallinto saa uutta säännöllisyyttä, kun sillä on oma kokoontumistila, toimisto tai "klubihuone", jonka voi täyttää harrastamiseen liittyvällä materiaalilla sekä mahdollisesti harrastaa pienimuotoista pyöräien huolto- ja korjaustoimintaa.

Aivan konkreettisesti kokoneempien retkenvetäjien tai lenkinjohtajien tarjoama palvelu on *paikallistuntemus*. Etenkin muualla (suuremmalle) paikkakunnalle muuttaneet harrastajat eivät ehkä edes osaa liikua uudessa ympäristössään. Jos he itse ajelevat, heidän on jatkuvasti luettava karttaa. Johdetussa porukassa heidän ei tarvitse tähän käyttää aikaa; he voivat nauttia pyöräilystä ilman, että heidän tarvitsee tietää jatkuvasti, mihin suuntaan käännytään ja mihin ajetaan.

Myös paikallisten pyöräilytarvikeliikkeiden tuntemus - kuten myös niiden kautta saatavan palvelun laatu/laajuus tai laatu-hintavertailu - on saatavilla pyöräilyseurojen kautta.

3.4 Seuran yhtenäisyyden ja yhteishengen luominen

Etä puolestaan voi esimerkiksi olla

jäsenkorttiin kytketty *alennus urheiluvälinekaupoissa*. Monesti seuran (alennus)jäsenkortti on pääasiallinen syy liittyä seuraan, vaikkei näin pitäisikään olla.

Seuran kautta hankittavat *yhteistilaustuotteet* - ajoasut, renkaat, varaosat jne. - ovat samoin houkute jäsenille tulla mukaan toimintaan - ja myös pysyä siinä mukana.

Muut *yhteiset tilaisuudet* ajokauden aikana (esim. seuran oman nimikkopäivän viettäminen) ja *ajokauden alku- ja päätöstilaisuudet* - puhumattakaan virallisemmista kokoontumisista yhdistyksen kevät- ja syyskokousten merkeissä - hitsaavat harrastajia yhteen. Kokoontumiset ovat myös tilaisuus vaihtaa ajatuksia ja kokemuksia kiireettömästi - myös sellaisten jäsenten kesken, jotka eivät ehkä normaalissa seuratyössä kohtaa (ts. ajavat eri ajoryhmissä, erilaisilla pyörillä, erilaisia matkoja ja keskinopeuksia jne.).

Seuran (*sisäinen*) *tiedotustoiminta* - www-sivut, sähköpostilistat, mahdolliset jäsenlehdet jne. - ovat myös merkittävän etu ja syy liittyä mukaan seuran toimintaan. Samoin pääsy seuran yhteisiin tiloihin - esim. lukemaan alan uusia ja vanhoja lehtiä ja muita julkaisuja on houkuttelee sekä uusia että vanhoja jäseniä.

Mahdollisuus vaikuttaa lähialueiden pyöräilymahdollisuuksiin, esim. paikkakunnan *liikennepolitiikkaan* houkuttaa etenkin nuorempien ikäluokkien jäseniä seuraan. Työmatkapyöräilijät ja muut lyhyempiä asioimismatkoja ajelevat harrastajat näyttävät olevan myös erityisen aktiivisia liikennepolitiikan saralla.

4 Jäsenten pitäminen mukana toiminnassa

Seuratyössä tarvitaan monipuolisia palveluja ja etuja, sillä monipuolinen palvelu- ja etutarjonta yhdessä houkuttelevat erilaisia intressejä (harrastealoja) omaavia jäseniä.

4.1 Erityisryhmät - lapset, nuoret, naiset - seuratyössä

Yksipuolinen, vain tiettyä kapeaa sektoria



potentiaalisesta jäsenkunnasta palveleva ja huomioiva toiminta (saattaa) johtaa seuran toiminnan näivettymiseen, etenkin jos tälle kapealle sektorille ei saada tasaisesti uusia jäseniä.

Lasten ja varhaisnuoren saaminen mukaan seuratoimintaan on sekä panostus tulevaisuuteen että monen kunnallisen tuen saamisen ehto. Nuorisotyötä voi tehdä myös muuten kuin perinteisten ajo- ym. harjoitusten muodossa. Esimerkiksi kouluvierailut⁴ - niin yksinkertaiset asiat kuin lasten pyörien huoltaminen ja liikennevalistus - ovat merkittävä osa-alue modernin, ympäröivään yhteiskuntaan ja yhteisöön kiinnittyneen seuran toimintamuotona (ks. tarkemmin luku 4.3).

4.2 Keski-ikäiset - seuran kantava voima

Eriytyinen huomio tulisi suunnata keski-ikäisiin, 30-40 -vuotiaisiin aikuisiin, miehiin ja naisiin, jotka ikääntymisen myötä haluavat aloittaa uudelleen nuoruuden liikuntaharrastuksen kuntoaan kehittääkseen tai sitä ylläpitääkseen.

Moni on saattanut pitää välivuosia

7

Liikunnanopettajat ottavat mielellään tunneilleen eri liikuntalajien esittelyitä. Samoin paikallinen kansan- tai työväenopisto tai muu yleissivistävä oppilaitos saattaisi olla kiinnostunut järjestämään joko erityisen pyöräilykurssin (huolto- tms.) tai lajin (lajien) yleisesittelyluentosarjan (yhteistyössä muiden seurojen kanssa). Myös muut kestävyyslajit (hiihto- ja juoksu) voisivat olla kiinnostuneita kuulemaan pyöräilyharjoittelusta eism. täydentävänä kesäharjoittelun muotona.

liikuntaharrastuksessaan - tai herätä aloittamaan uuden harrastuksen ikääntymisen myötä. Ylipainon ja/tai nivelongelmien vuoksi pyöräily saattaa olla monelle keski-ikäiselle jopa parempi laji kuin vanha (esim. joukkuepelit).

Keski-ikäisillä on yleensä myös jo vähän isompia lapsia, jotka saattavat tulla mukaan seuratyöhön vanhempiensa esimerkin innostamina. Osa lapsista voisi (vanhempien ja seuran innostamana) jopa kokeilla kilpailemista, jos vain kynnyksensä siihen (tai yleensä pyöräilyseuraan) on tarpeeksi matala.

Jäsenten seurassa pitäminen sekä heidän lukumääränsä lisääminen olisi oltava keskeisenä tavoitteena kaikessa seuratyössä - etenkin seuran johtoportaan tulisi ymmärtää jäsenistön merkitys.

Ei pidä tuudittautua uskoon, että seuraan kerran liittyneet jäset pysyvät (eli maksavat jäsenmaksunsa) hamaan ikuisuuteen, vaikka heille ei mitään palveluja tarjottaisikaan - näin ei reaali maailmassa enää tapahdu.

Monella - ja erityisesti nuorisolla - on paljon muutakin tekemistä kuin pysytellä sellaisen organisaation jäsenenä, joka ei enää heitä millään tavalla palvele tai edes huomioi.

Nykyaikaisessa seuratoiminnassa tärkeintä on pitää yllä hyviä, toimiviksi havaittuja rakenteita - ja kehittää uusia toimintamuotoja ja -tapoja. Näin vanhan jäsenistön mielenkiinto pysyy yllä ja uusiakin jäseniä saadaan.

4.3 Palvelujen ja etujen tuottaminen - yksin tai yhteistyössä

Urheilu- ja kuntoiluseuran perustehtävä on tuottaa jäsenilleen kilpailu- ja kuntoilupalveluita. Palvelujen tulisi olla mahdollisimman monipuolisia, jotta jäsenistö löytäisi niistä itselleen sopivat. Kapea palvelutarjonta tuottaa ennen pitkää ongelmia jäsenmäärän ja sitä kautta henkilöstöresurssien suhteen.

Lajinomaiset (kilpailu-)palvelut voit seura



pääosin tuottaa itse, mutta jos seura ei voi laajemmin harrastepyöräilijöiden palveluja ja etuja tuottaa omin voimin, eikä niiden järjestäminen muutenkaan omin resurssein ole mahdollista, on tarpeen harkita yhteistyötä (ts. kyseisen palvelun "ulkoistamista") paikkakunnalla toimivan toisen tahon kanssa.

Jos paikkakunnalla ei ole toista pyöräilyseuraa, voisi yhteistyötä harkita paikallisen kestävyysurheiluseuran (juoksu-/hiihto-/luisteluseuran jne.) kanssa. Myös retkeilyjärjestöt, esim. Suomen Latu, ovat suositeltavia yhteistyökumppaneita.

Paikallisten koulujen ja muiden oppilaitosten (kansan- ja työväenopistojen ym.) ja jopa yksittäisten työpaikkojen kanssa (joissa voidaan perustaa pyöräilykerhoja tai alkaa työpaikan porukan kanssa valmentautua tiettyyn kuntoilupähtymään jne.) voi tehdä yhteistyötä.

Kouluissa ja muissa laitoksissa (jopa suuremmilla työpaikoilla!) voi käydä - joko yksin tai yhteistyössä paikkakunnan muiden urheiluseurojen kanssa - esittelemässä pyöräilyä. Ei pitäisi olla myöskään mitään estettä sille, että (esim.) toisissa kestä-

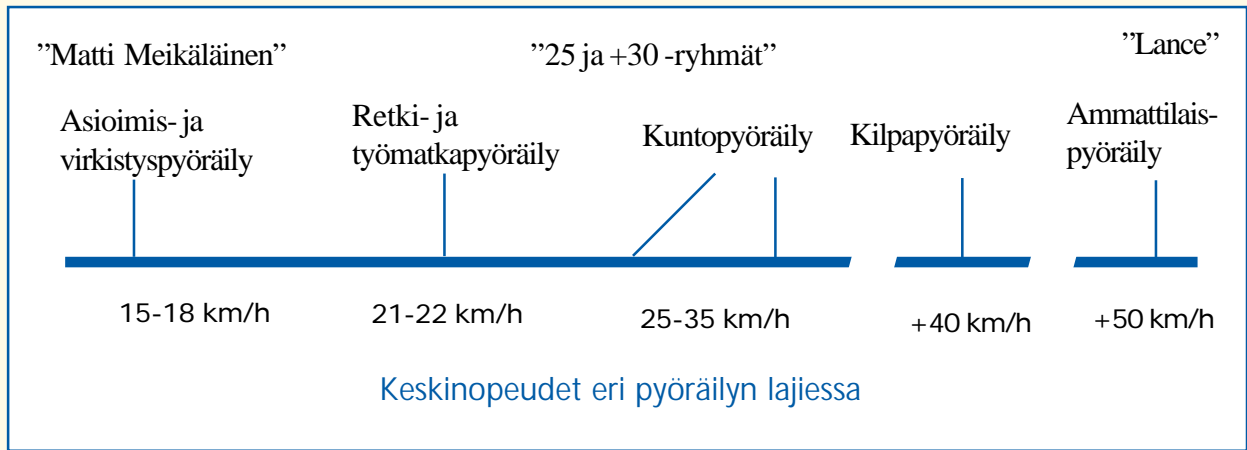
vyyslajien seuroissa voisi silloin tällöin käydä kertomassa pyöräilyn eduista ja hyödyistä toisten lajien kuntoilijoille (joiden jalat, esim., eivät kestä enää juoksemista tai muita aiemmin harrastettuja lajeja).

Käytännössä lajiesittelyjä voi toteuttaa yhteistyössä muiden seurojen kanssa; esim. lajien esittelysarja paikallisessa työväen- tai kansanopistossa saattaisi piristää talvikauden muuten hiljaista toimintaa seurassa. Samoin erilaiset koulutus- ja huoltotapah- tumat palvelisivat sekä seuran omia jäseniä että potentiaalisia uusia harrastajia. Tällainen ennen ja jälkeen ajokautta tapahtuva toiminta palvelisi koko lajin ja yksityisen seuran julkuuskuvan kehittämistä.

5 Kuntopyöräily

5.1 Kuntopyöräilyn määrittelyä

Kuntopyöräilyn - aivan kuin minkä tahansa pyöräilyn lajin - voi sijoittaa pyöräilyn ns. keskivauhtijanalle (ks. Kuvio 1) sen mukaan, millaista keskinopeutta kuntoilijat tavallisimmin käyttävät.



Kuvio 1. Pyöräilyn eri lajit keskinopeuksien jatkumona

Kuntoilun erottaminen muusta, hitaampaa tai nopeampaa keskinopeutta käyttävästä pyöräilystä (retki-, työmatka-, kilpapyöräily) on varsin keinotekoisia. Ns. kuntovauhti saattaa olla toiselle kuntoilijalle retkivauhtia, ja päinvastoin.

Yleensä kuntovauhtina pidetään 25 km/h - 35 km/h keskinopeuksia. Kuntoilijoille ei voida yhtäpitäviä kriteereitä antaa. - Ellei sitten määritellä, että kuntoilussa tavoitteena on "kunnon kohottaminen ja ylläpitäminen" tai "hikinen olo ja lihasten väsyminen", jolloin tullaan jo arveluttavan lähelle kilpailuharjoittelua.

5.2 Mitä kuntoilijat haluavat pyöräilyseuralta?

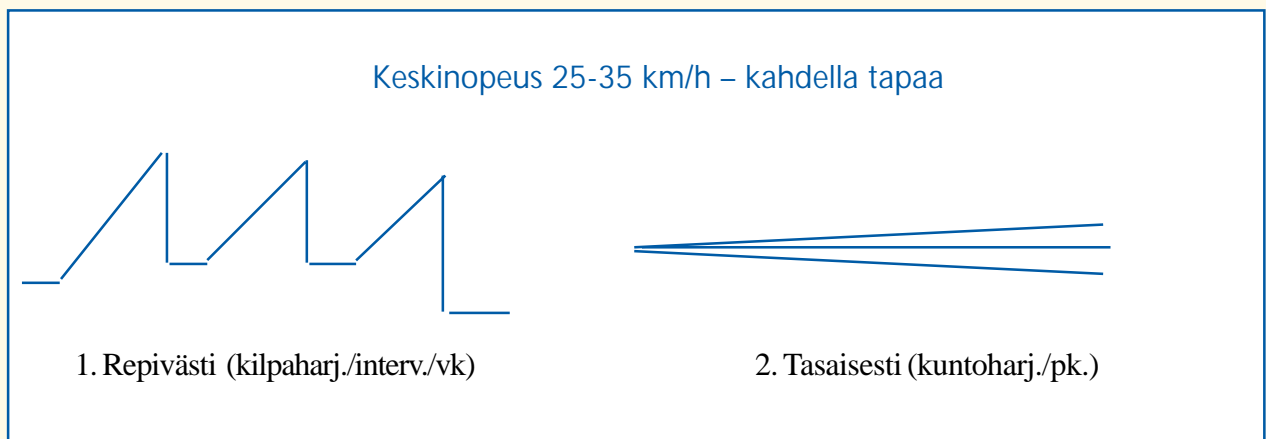
Kuntopyöräilijät haluavat seuratoiminnasta ennen kaikkea kahta asiaa: kuntotasoaan vastaavaa ajoseuraa ja sopivaa vauhdinpitoa. Mieluiten vielä niin, että näis-

tä molemmista edellä mainituista on "takuu" seuran jäsenyyden vastineeksi.

Kuntopyöräilyä harjoittavan pyöräilyseuran tulee siis taata kuntoileville jäsenilleen (niin miehille kuin naisille) ennen kaikkea kuntotasoltaan sopivaa ajoseuraa sekä sopiva, tasainen vauhtia.

Koska kuntoilijat ovat hyvin erilaisia: vanhoja että nuoria, pitkään harrastaneita ja aloittelijoita sekä - etenkin - kuntotasoltaan erilaisia, tulisi seuratoiminnassa ottaa kuntoilijoiden lähtötasot mahdollisimman pitkälle huomioon.

Isommissa seuroissa eri tasoisten (ts. useita keskinopeuksia, näistä ks. tarkemmin luku X.x.) lenkkien järjestäminen on toki mahdollista paremmin kuin pienissä. Pienissä puolestaan voidaan joustavammin reagoida kuntoilijoiden muihin tarpeisiin; esim. antaa yksilöllisempää (teknistä, valnennuksellista) neuvontaa jne.



Kuvio 2. Kuntoilijoiden ja kilpaharjoittelijoiden ajotavan ero

Käytännössä kuntoilijoiden tarpeiden huomioiminen tarkoittaa lenkkien räätälöimistä kuntoilijoiden toivoman ajoseuran ja vauhdin mukaisiksi.

Erilaisten vaihtoehtoisten lenkkien tarjoaminen on kuntoilijoille paljon tärkeämpää kuin kilpailijoille (joiden harjoittelun motivaatiotaso on yleensä suurempi ja tavoitteet yhdenmukaisempia).

Jos kuntoilijat eivät ole seuran palveluihin - erityisesti ajoseuran ja vauhdin osalta - tyytyväisiä, he äänestävät jaloillaan. (Näin voi käydä jo yhden pääjoukosta tipahdamisen seurauksen; tästä tarkemmin jäljempänä.) Kuntoilijoiden joukossa on toki (potentiaalisia tai lähes valmiita) kilpailijoita, jotka pitävät tasaisen vauhdin sijasta kilpailuharjoittelunomaisesta (vk./ intervalityyppisestä) ts. "repivämmästä" vauhdinpidosta.

Mutta etenkin aloittelijoissa on ylivoimainen enemmistö niitä niitä, joille sopii huomattavasti paremmin tasainen tai vain vähän nousevan tai laskevan rasiituksen vauhti (ks. ed. kuvio 2).

Kuntolenkki, jolla ei vastuuhenkilöä eli vetäjää tasaista vauhtia ylläpitämässä ja - tärkeää - valvomassa, menee helposti yhteislenkin sijasta yhteislähdöksi (ts. kovakuntoiset kaappaavat lenkin, ks. luku X.) tai jopa vaihtelevan rasiituksen kilpaharjoitteluksi.

Myös kuntoilevien naisten ja nuorten erityistoiveet tulee ottaa huomioon. Puuttumatta naisten pyöräilyn erityispiirteisiin tarkemmin voidaan todeta yleisesti, että naisille pyöräileminen on lajin teknisyydestä (ja osin myös lajin miehisyystä) johtuen ongelmallisempaa kuin miehille.

Seuran tulisi oivaltaa naisten pyöräilyharrastuksen miesten harrastamisesta eroavaluonne ja tulla naisia vastaan, esim. naisille räätälöityjen pyöränhuoltokurssien ja muiden teknisten palveluiden osalta. Naiset ajavat yhteiskuntolenkeillä siinä missä miehet, mutta sietävät miehiä huomommin rytminvaihteluja ja vauhdikasta ylämäkijämistä (eroja naisten välillä on tässä suhteessa on samoin kuin miehilläkin). Yleensä paras vaihtoehto on järjestää naisille oma peruslenkki, jossa osanottajien määrästä ja toiveista riippuen voi olla pari, kolme erivauhtista pien- tai alaryhmää. (Myös miehet voivat osallistua naisten lenkeille, ja

päinvastoin, kunhan naisten lenkin ajetaan naisten ehdoilla - tai ainakin ajotapa ja -vauhti säilyttäen.)

Ylisummaan tasainen vauhdinpito ja teknisissä seikoissa avustaminen ja vastaantulo on naisten pyöräilyn lisäämisen ehdoton edellytys. Seurojen toimivan johdon tulisi tiedostaa tämä ja pyrkiä mahdollisuuksien mukaan vastaamaan naisten pyöräilyn erityistoiveisiin.

Nuorten (tässä: teini-ikäisten) kuntoilussa tulee ottaa huomioon, että nuoret ovat usein vanhempia harrastajia halukkaita kokeilemaan kilpailemista. Heille tulee taata mahdollisuus siirtyä joustavasti seuran kilpailutoimintaan (kuten myös sieltä pois) ja erilaisin järjestelyin tukea heidän (ajo)teknisten taitojensa kehittämistä kilpailulliseen suuntaan, jos he itse sitä haluavat.

Yhtälailla vanhempia kuntoilijoita tulee tukea, jos he haluvat kokeilla ajamista ikämiesten- ja naisten kilpailusarjoissa.

Nuorimmille lapsille tulisi tarjota pyöräilypalveluja ennen kaikkea omien vanhempien valvonnassa, jos seuralla ei ole erityistä nuorisotoimintaa.

2.2 Kaksi takuuta - ajoseura ja vauhti

Maantiepyöräilijät ovat hyvin erilaisia kuntotasoltaan. Tavallisin kuvio on, että talven jäljiltä ollaan "rapakunnossa". Aikaisin keväällä aloitettu harjoittelu johtaa sitten kuntoutumiseen syksyyn mennessä. Seurojen lenkeillä käy kokeilemassa myös aloittelijoita, joiden kuntotaso saattaa olla varsin kehittyvät vielä kesällä, jopa syksyllä.

Näitä "noviiseja" varten olisi jokaisella seuralla syytä olla erikseen esim. 25 km/h:n keskinopeudella etenevä "alaryhmä". Tässä ryhmässä voisivat aloittelijatkin ajaa koko matkan, mikä suuresti lisää pyöräilymotivaatiota.

Yleensäkin seuran lenkeillä tulisi olla selvä vetäjä (tai vetäjiä), joka johtaisi lenkkiä ennalta ilmoitetun keskinopeuden ja rasiituksen mukaan. (Vetäjien ohjeista tarkemmin, ks. luku x.x.)



5.3 Miten kuntoilijat erovat kilpailijoista?

Kuten jo aiemmin tässä luvussa mainittiin, osa kuntoilijoista haluaa ajaa tasaista vauhtia ja ilman rasiituksen vaihdoksia. Tämä on merkittävin ero kilpailijoihin (ja *kilpa-kuntoilullisesti* harjoitteleviin) verrattuna. Pienempi osa kuntoilijoita haluaa ajaa lenkinsä lähes kilpaharjoitteluna, voimakkaastikin harjoituksen aikaista rasiitusta vaihdelleen. Näiden ryhmien väliin jää harastajia, jotka haluvat "kohtuullista" tempon eli rasiituksen vaihtelua lenkeillään. Näiden kolmen ryhmän intressien yhteensovittaminen on *vaativa haaste* seuratoiminnalle.

5.4 Keskinopeus +30 km/h - kahdella tavalla

Pelkän keskinopeuden kertominen seuran nettisivulla tai Fillarikalenterissa ei aina riitä, vaan ajoryhmien ajonaikaisen rasiituksen

vaihtelut (tai: tasainen rasiitus) tulee myös kertoa selvästi.

Lenkkejä voidaan ajaa vuorotellen tasaisella ja vaihtelevalla rasiituksella.

5.5 Lähdöt, lähtöpaikat ja tasoryhmät

Seuran lenkeillä tulee olla useita lähtöjä⁸ ja mieluummin myös useita lähtöpaikkoja. Pienelle seuralla ja pienelle paikkakunnalle riittää 1-2 lähtöpaikkaa, suurella seuralla ja suurella paikkakunnalla lähtöpaikkoja voi olla 3-4. Lähtöpaikkoja voidaan vaihdella esim. jonkin kiertosysteemin mukaan. Arki-iltojen lähdöt voivat olla pienemmältäkin parkkipaikalta, mutta jos ja kun väkeä on paljon, tarvitaan lähtöpaikka, jossa on esim. kahvila tai muut "huoltopiste".

Keskinopeusryhmiä tulisi järjestää vähintään kaksi: 25-28 km/h aloittelijaryhmä, ja +30:n edistyneiden ryhmä. Mieluiten ryhmiä tulisi olla kolme: 25, 28 ja +30 km/h⁹.

8 Kuntoilullisen vaikutuksen aikaansaaminen vaatii 3-4 kertaa viikossa tapahtuvaa harjoittelua, jonka aikana rasiitutaan ja hikoillaan. Kuntotason kehittymisen huomaa noin 2-3 kuukauden kuluttua harjoittelun aloittamisesta.

9 Ryhmien keskinopeudet kohoavat ajokauden edistyessä, jolloin 25:stä tulee 28-29 km/h, 28:sta 30-32 km/h ja +30:stä 34-35 km/h keskinopeudella etenevä ryhmä. Tästä muutoksesta tulee tiedottaa seuran nettisivulla ja/tai Fillarikalenterissa. Kokemus on osoittanut, että 4/5 hitaamassa keskinopeusryhmässä (25) aloitaneista siirtyy nopeampaan (28) ryhmään ajokauden edetessä.

Lähdöt voidaan porrastaa siten, että nopeammat tai aamuvirkummat lähtevät ensin, ja esim. 1/2 tunnin kuluttua lähtee seuraava ryhmä tai ryhmät.

Lähtöjä voi porrastaa myös siten, että vaihtelevan rasiituksen "intervalliryhmä" lähtee ensin, ja tasaisemman rasiituksen ryhmä sen perään.

Lähdöissä tulisi olla samanlaisia ryhmiä sekä lauantaina että sunnuntaina, jotta osallistujat voisivat sovittaa ajamisensa perhe- ym. tapahtumiin. Viikolla on tärkeää, että sateen sattuessa on ns. varapäivä, jolloin ajetaan samalla tavalla kuin varsinaisena ajopäivänä. (Innokkaimmat ajavat tietenkin molempina päiviä, esim. ti ja to.)

5.6. Kovakuntoiset kaappaavat lenkin - ilmiö

Jokainen pidempään seuratoiminnassa mukana ollut tuntee kovakuntoiset kaappaavat lenkin -ilmiön. KKL on valitettavan yleinen ilmiö ryhmäajossa - pyöräilyn luonnonlaki suorastaa. KKL pitää tunnistaa ja sitä on aktiivisesti vastustettava (tai siihen on vähintään sopeuduttava), jotta seuran jäsenmäärän kehitys ei pysähdy tai lähde laskuun.

KKL on yhtäläillä haitallinen kilpaseuralle kuin harrasteryhmille, mutta etenkin harrastepöytäkirjalle kovakuntoisten kaappaamat lenkit ovat "kuolemansuudelma", sillä lenkkien osallistujamäärät vaihtelevat muutenkin melkoisesti ajokauden aikana.

Kilpailijoiden motivaatio ajaa kovempikuntoisten kanssa on suurempi, ja kilpaharjoittelu on usein myös järjestetty siten, että kaikkein kovakuntoisimmat eivät dominoi (kaikkia) lenkkejä. Kilpailijoiden kesken KKL-ilmiö ei ole niin haitallinen kuin harrastelijoiden parissa esiintyessään.

Harrastepuolella kovakuntoisten taipumus - useimmiten tahattomasti - vetää ja johtaa lenkkejä näkyy selvimmin keskinopeuden nopeana nousuna ajokauden alussa (KKL-ilmiöstä ovat vastuussa lähinnä talviharjoitteleet, paremmin motivoituneet kuskit). KKL-ilmiön myötä ryhmän/lenkin ajotapa muuttuu rasittavammaksi: mäkiä kiritään ja ajetaan rasiituksen ääri rajoilla. Kovakuntoisille osallistujille tällainen rasiitukseltaan vaihteleva (kilpailullinen intervalli)harjoittelu tietenkin sopii, mutta heikompi kuntoset alkavat pian välttää lenkkejä, joilla kovakuntoiset määräävät tahdin.

5.7. KKL-ilmiön välttäminen

Ratkaisua KKL-ilmiöön ei ole aina helppo löytää. Kovakuntoiset kuskit, jotka siis usien ovat vastuussa KKL-ilmiöstä, ovat usein myös seuran motivoituneimpia ajajia, joten heidät täytyy huomioida harrastepuolellakin.

Useimmiten ratkaisu löytyy (ala)tasoryhmistä, joita voidaan muodostaa joko eri aikaan lähtevistä lenkeistä, tai jakaa samaan aikaan lähtevä porukka intervalli- ja tasaisen rasiituksen ryhmiin joko heti lähdössä tai matkan varrella, esim. raskaamman (usein mäkisemmän) reittisuuden alkaessa.

Erityinen huomio tulee kiinnittää siihen, että aloittelijat löytävät sopivan taso- ja kunto-ryhmänsä heti seuran lenkeille mukaan tullessaan. Erityisiä aloittelijoille tarkoitettuja ns. sisäänheittolenkkejä kannattaa suosia. Nämä lenkit on usein porrastettu keskinopeuden mukaan. Niiden alussa, usein jo lähtöpaikalla kysytään, että "onko ensikertalaisia mukana?". Uusille kuskeille annetaan esimerkiksi kerran viikossa lyhyt koulutus ryhmäajon pelisäännöistä (ks. liite X).

Kokemus on osoittanut, että lähtöpaikalla näin "pikakoulutetut" aloittelijat pääsevät nopeammin sisään ja ovat tyytyväisempiä ryhmäajoon ja seuralenkkeilyyn, erityisesti päästessään aloittamaan koulutuksen jälkeen helpommista (eli hitaammista) ryhmistä (joissa ei ole vaaraa KKL-ilmiöstä).

Hyvin usein, siis jo muutaman ajokerran jälkeen, aloittelija siirtyy nopeampaan, hänen kuntotasoaan paremmin vastaavaan ajoryhmään - kunhan hän on saanut harjoitella ryhmäajoa hitaammassa ryhmässä ensin.

"Pehmeästi" seuran toimintaan mukaan tullut kuntoilija ei myöskään "pelästy" samalla tavalla KKL-ilmiötä kuin kuntoilija, joka ei ole saanut myönteisiä pyöräilyelämyksiä seuran porukkalenkeillä.

5.8. Ns. perälauta ryhmäajossa

Jos seuran ajoryhmät ovat pieniä, ja niissä on kovakuntoisen aktiiviporukan lisäksi harvoin aloittelijoita, voidaan ajaa yhdellä ajoryhmällä siten, että vapaaehtoinen aktiivikuski valmistautuu muodostamaan lähdön jälkeen ns. perälaudan.

Käytännössä perälauta tarkoittaa sitä, että ensimmäisen kilometrien jälkeen ajomuodostelmasta (pääjoukosta) mahdollisesti eri

syistä (kuntotaso, ajotekniikan puutteet jne.) putoavat tai pudottautuvat aloittelevat kuskin jäävät joukon peränpitäjänä ajavan perälautakuskin vetämään jälkiryhmään. Tässä ryhmässä ajetaan ko. ryhmän enemmistön vauhtia (usein seuran nettisivulla olevaa lenkkikuvausta hitaammalla vauhdilla) siten, että hieman hitaammille kuskeille pyritään tuottamaan ns. myönteinen pyöräilyelämys siten, että nämä eivät heti ensimmäisellä lenkillään joudu ikään kuin "heitteille" tai "pudotetuiksi" seuran ajoryhmästä.

Pudotetut kuskit usein menetetään kokonaan seuran toiminnasta (lue. jäsenmaksumenetys ja henkilöstöresurssimenetys). "Pehmeän laskun" saaneet aloittelijat puolestaan saattavat liittyä seuraan mukaan, jos heille jatkossa tarjotaan oma kuntotaso ja kiinnostusta vastaava ajoryhmä. Myös heidän läheisensä (perheenjäsenet, sukulaiset, työtoverit) saadaan mukaan seuratoimintaa, kun seurassa on useampia tasoryhmiä, jotka vastaavat heidän kunto- tai osaamistasoaan.

Perälauta voidaan - ja jopa tulee - ottaa käyttöön silloin, kun lähtöpaikalla on kysymällä saatu selville, että seuran lenkille on

tullut uusia, aloittelevia kuskeja, joiden kuntotasosta ei ole varmuutta. Perälautaa ei siis aina tarvitse käyttää, mutta se on hyvä olla seuran "työkalupakissa" yhtenä instrumenttina pyrittäessä tarjoamaan seuran lenkille osallistuville aloittelijoille ns. myönteinen pyöräilyelämys.

5.9. Perälaudan jatkokehitystyö

Osa edellä kuvattuun perälautaan jääneistä kuskeista saattaa olla jatkossa kiinnostunut ajamaan retkivauhtia (esim. 21-22 km/h keskinopeus), jolloin heille voidaan kertoa seuran (mahdollisesti olemassa olevasta) retkipyöräilytoiminnasta tai pyrkiä muodostamaan näistä oma (retki) ajoryhmä. Hitammista kuntoilijoista (24-28 km/h) voidaan puolestaan pyrkiä muodostamaan seuran aloittelijoille tarkoitettu ns. hitaamman kuntovauhdin ajoryhmän ydinjoukko.

Perälaudan osanottajista tulee myös pyrkiä löytämään mahdollisia ryhmävetäjiä jatkossa muodostettavia taso- ja osaamisryhmiä varten. Näiden uusien vetäjien - kuten myös seuran vanhojen aktiivien palkitsemiseksi



ansioikkaasta työstä seuran ja pyöräilyn hyväksi - tulee palkita esim. seuran toimintapistejärjestelmän tai muun seuran palkitsemis-/ sitouttamisjärjestelmän kautta. Tällaisia ovat mm. aktiivien lounas ajokauden päätyttyä, sisä- / ulkorenkaita/ lahjakortteja pyöräilijöille ym. seuran ajoryhmien vetämiseen säännöllisesti osallistuville.

Ajoryhmiin osallistuvien palkitsemista ja aktivoimisesta ks. luku X.

6. Ajoryhmän turvallisuus

6.1. Ajoryhmän sopivat koko

Ajoryhmän *ideaalikoko*, joka on noin 10-15-20 (kuskia), mahdollistaa monta hyötyä ryhmiin osallistuville - kuten myös autoilijoille, jotka ryhmä joutuvat ohittamaan liikenteessä.

Pienempien ajoryhmien (tai pienemmiksi pilkottujen keskinopeusryhmien) edut ovat mm. seuraavat:

- pienessä ryhmässä ajamisen on turvallisempaa osallistujille, koska ns. *haitariliike jää vähäisemmäksi* kiihtytyksissä ja hidastuksissa
- pienempi ryhmä on *turvallisempi aloittelijoille*, joiden huomiokykyyn ei tarvitse "venyä" niin paljon kuin suuremmassa ryhmässä
- *autoilijoiden on helpompaa ohittaa* pienempiä ajoryhmiä, jotka ovat esim. suuremman ajoryhmän alaryhmiä ja joiden välit ovat mieluummin minuutteja kuin muutamia kymmeniä metrejä.

6.2. Ajoryhmän sisäinen tiedonkulku

Ajoryhmän sisällä tieto (esim. kuopista asvaltissa, teknisistä ongelmista tai vastaantulojoista yleensä) liikkuu ryhmässä edestä taakse *käsimerkeillä ja sanallisesti* (olan yli huutamalla). Myös ryhmän takaa tulee saada infoa, esim. jos ja kun autoilijat (esim. bussit) ovat ohittamassa ryhmää. (Ks. liite X ryhmäajo-ohjeista.)

5.12. Autoilijoiden kohtaaminen

Autoilijan käyttämä merkkiäni ("torven toitus") tarkoittaa, että autoilija haluaa en-

nakkoon kertoa pyöräilijöille olevansa oikeissa ohittaa pyöräilijöiden ryhmän ja/tai varoittaa pyöräilijöitä mahdollisesta vaaratilanteesta. (Aivan samalla tavalla pyöräilijä kertoo kelloa soittamalla jalankulkijoille aikovansa ohittaa nämä tai saapuvansa huonon näkyvyyden alikulkuun.)

Pyöräilijöiden ei pidä provosoitua, jos autoilija soittaa torvea voimakkaasti tai pitkään. Tärkeintä on, että pyöräilijät reagoivat auton äänimerkkiin, esim. *ryhmittymällä ajamaan yksinkertaisessa jonossa* tai muuten tiivistävät ajomuodostelmaansa, jotta autoilija pääsee ohittamaan ryhmän sujuvasti ja turvallisesti.

6.3. Vilkaasti liikennöidyn tien ylittäminen ryhmän kanssa

Etujajo-oikeutetulle päätielle saavuttaessa tulee muistaa, että jokainen ajoryhmän ajaja on väistämisvelvollinen etujajo-oikeutettua tietä ajaviin kuskeihin nähden. Tällöin ryhmän vetäjän tulee ohjeistaa, ja vaikka pysähdyttää ryhmä ennen tien ylitystä, ajajat siten, että jokainen tietää varoa ja katsoa, ettei jää auton alla tietä ylittäessään. Ryhmä tulee voida katkaista joustavasti, jos etujajo-oikeutettu ajoneuvo on saapuu liian lähelle tietä ylittävää ajoryhmää.

Jokainen ryhmän jäsen on siis väistämisvelvollinen etujajo-oikeutettua tietä ajaviin ajoneuvoihin nähden. Tämä tulee muistaa - ja tarpeen vaatiessa vetäjän muistuttaa - ryhmälle ennen ajamaan lähtöä tai risteyksiin saavuttaessa.

Risteyksissä pyöräilijän tulee myös muistaa, että risteysalueet ovat paikkoja, joissa tapahtuu eniten onnettomuuksia autoilijoiden ja pyöräilijöiden välillä. Pyöräilijän on hyvä varautua joustamaan oikeuksistaan risteysalueilla, jotta pyöräily olisi turvallisempaa. Autoilijoiden huomio on risteysalueilla helposti kiinnittynyt muihin autoilijoihin, ja/tai esim. auton korin palkit estävät näkyvyyttä tiettyihin kohtiin risteyksissä. Vaikka olisi liikennesääntöjen mukaan ollut oikeassa ja etujajo-oikeutettu risteysonnettomuudessa, ei oikeassa olemisesta ole paljoakaan hyötyä, jos on saanut elinikäisen vamman auton kanssa kolaroituaan.

Ajoryhmän *kärjen* tulee myös pitää huoli, että *tien ylityksessä katkennu ajoryhmä saadaan uudelleen kasaan tien ylityksen jälkeen* ilman, että viimeisimpien tarvitsee ponnistella tavoittaakseen uudelleen kärkiryhmän.

7. Muuta muistettavaa

7.1. Muistuta lyhyemmästä matkasta

Kaikilla pyöräilyseuran järjestämällä lenkeillä tulisi olla mahdollisuus ajaa *lyhyempi matka* kuin on alunperin ollut tarkoitus. Etenkin aloittelijat saattavat arvioida voimansa väärin, ja tämän seurauksena pahemman kerran väsähtää lenkin loppuosuudella. Jos lyhyempään, johdettuun lenkkiin ei ole mahdollisuutta, olisi selvästi tuotava esille mahdollisuus omatoimisesti siirtyä lyhyemmälle lenkille (ts. kääntyä takaisin ennen kuin tipahtaa joukosta). Kuntopyöräilyssä, etenkin yhden päivän tai illan lenkeillä tämä on helppoa.

Lenkeillä voi olla myös "huoltopiste" lenkin puolesta välissä. Kahvitauolle saapumisen voi porrastaa useammalla keskinopeusryhmällä ajettaessa siten, että ryhmät saapuvat taukopaikalle joko samaan aikaan - jolloin ryhmästä voi vaihtaa toiseen - tai porrastetusti, esim. 1/2 tunnin välein. Usein edellinen vaihtoehto on parempi, sillä isommasta joukosta voidaan taukopaikalla koota erilaisia ajoryhmiä paluumatkaa varten.

Varsin tavallista on, että motivoituneimmat ajajat haluavat ajaa pidemmän lenkin, vähemmän motivoituneet puolestaan palata lyhintä tietä takaisin lähtöpaikalle. Kun taukopaikalla on isompi joukko yhtäaikaan koolla, voivat osallistujat helpommin löytää ja valita ryhmän, jossa he haluavat ajaa loppulenkin ajan.

7.2. Kuntoilijoiden erityispiirteistä (ryhmä)ajotaidon ja -tekniikan osalta

Varsin yleinen ilmiön on, että kuntoilijat tuleat jossain vaiheessa harrastustaan testaamassa kuntoaan kilpaseurojen yhteislenkeille.

Valitettavan usein nämä kokeilut johtavat vain siihen, ettei lenkille enää toista kertaa mukaan tulla. Selityksiä tälle seikalle on useita.

Kuntoilijoilta puuttuvat ensinnäkin ryhmäajotaidot. He eivät ole useinkaan harjoitelleet (tiivissä) ryhmässä ajamista, ja pelkäävät näin ollen tiukkaa peesaamista (ts. takarengaskosketuksia) ja liian lähellä toisia ajamista ("nojailuja").

Toinen seikka, joka ryhmäajotaidon puutteiden ohella estää kuntoilijoiden ajamisen kilpailuharjoitusryhmissä on *kuntoilijoiden tottumattomuus vaihtelevan rasituksen kilpailuharjoitteluun.* Kuntoilijat ovat useinkin tottuneet pelkästään tasaiseen vaihttiin ja ("ylipitkiin") vetoihin, jolloin kilpailuharjoittelulle ominainen "vauhtileikkely" on heille vierasta.

Kyse ei siis useinkaan ole kuntoilijoiden heikommasta suoritustasosta, vaan lähinnä (ryhmä)ajotaitoon ja -tekniikkaan liittyvistä seikoista.

7.3 Erityistoimet kuntoilijoiden mukana pitämiseksi

Jos kuntoilijoita halutaan seurauksena toimintaan mukaan, ensimmäiseksi seuraan tulee perustaa heille sopiv(i)ä tasoryhm(i)ä. Esim. edellä mainittu 25 km/h keskinopeusryhmä käytännössä toimivaksi havaittu.

Isommassa seurassa, jossa on myös retkipyöräily mukana toiminnassa - tai jos paikakunnalla on esim. Suomen Ladun paikallisosasto, joka järjestää retkipyöräilyä - voidaan 21-22 km/h vauhteilla etenevät kuntoilijat (so. retkeilijät) ohjata näihin ryhmiin.

7.4 Kuntoilijoiden harrastuksessa huomioitavia muita erityispiirteitä: tavoitteet, koulutus ja mahdollisuudet

Monet kuntoilijat haluavat kuntoilulleen tavoitteita. Tavallisimmin kuntoilija osallistuu kaudella yhteen tai useampaan kuntoajoon. Näitä ajoja voi olla myös ulkomailla. Seurala tulisi olla valmiuksia kuljetuksen järjestämiseen myös kuntoilijoille, ei pelkästään kilpailijoille, näiden matkojen järjestämisessä.

Usealle vasta aikuisena pyöräilyharrastuksen aloittaneelle voi (tiivissä) ryhmässä ajaminen tuntua vaikealta. Heidän tulisi totutella ryhmäajoon matalamman keskinopeuden (em. 25 km/h) ajoryhmässä, joissa peesaaminen ei ole välttämätöntä.

Uusille ajajille tulee opettaa reitin "merkitseminen" ja muut ryhmässä ajamisen perustaidot (käsimerkit jne.). Ks. Liite X: "Ryhmäajajaksi viidessä minuutissa. Ryhmäajon pelisääntöjen pikakoulutuksesta lähtöpaikalla."

Kuntoilijoille tulee järjestää mahdollisuuksia valmennus- ja välinekoulutuksiin siinä missä kilpailijoillekin. Tätä erityiskoulutusta voi tie-

dustella SPU:sta. Koulutuksia järjestetään tarpeen mukaan, etenkin syksyllä ja talvela.

Kilpailuseurojen tulee huomata, että kaikista kuntoilijoista ei tule suinkaan kilpailijoita - mutta heidän jälkeläisistään saattaa sellaisia tulla. Kun välineet ja osaaminen ovat saatavilla koti- tai lähipiiristä, on pyöräilyharrastuksen omaksuminen (jopa kilpailutassolla) helpompaa kuin "tyhjältä" aloittaminen.

Jokaisessa erikoisseurassa pitäisi kilpailijoiden ohella olla harrastepyöräilijöitä, joille tulee tarjota mahdollisuus päästä mukaan kilpailutoimintaan, mutta myös pysyä puhtaasti kuntoilijoina.

Nuorison, ja jopa lasten (vanhempiensa kanssa) tulisi osallistua seuratoimintaan kaikilla tasoilla. Kilpailullisuutta ei pidä korostaa aivan nuorimpien kanssa toimittaessa; lasten vanhempien pitää myös ymmärtää tämä.

8. Kuntoajojen järjestäminen

Pyöräilyseuran järjestämä ja tavallisimmin kerran vuodessa ajettava kuntoaajo on perinteisesti ollut suosittu ja hyväksi havaittu tapa saada seuraan lisää jäseniä (sekä motivoida vanhoja jäseniä jatkamaan harjoittelua päämäärätietoisemmin). Nykyaikana kuntoaajon järjestämiseen tarvitaan enemmän henkilöstöresursseja (ja byrokratiaa) kuin entisinä aikoina.

Valitettavan usein seura ei katso omaavansa riittävää määrää toimihenkilöitä, esimerkiksi liikenteenohjaajiksi. Myös lupien saanti viranomaisilta voi olla hankalaa. Tilanne tosin vaihtelee eri puolilla maata, esim. yhden suuren kunnan (tai seutukunnan) alueella järjestetty ajo on helpompi organisoida kuin useamman kunnan alueella kiertelevä reitti.

Myös turvallisuusnäkökohdat ovat usein esteenä kuntoaajon järjestämisessä, joskin niitä helposti liioitellaan. Osallistujien vakuuttamisen muodot vaihtelevat. Oman vakuutusturvan edellyttäminen osallistujilta on helpointa, jo taloudellisistakin syistä.

Seuraavissa kappaleissa ei ole tarkoitus antaa yleispätevää "reseptiä" kuntoaajon järjestämiseen, vaan tarkastella enemmän "uusi tuulia", jotka ovat alkaneet puhalttaa kuntoaajojen järjestämisessä 2000-luvulla.

8.1. Kuntoajot useamman seuran yhteistyönä

Jos vain mahdollista, kuntaajo tulee järjestää yhteistyössä muiden paikkakunnan pyöräily-, juoksu-, suunnistus- tai muiden (kestävyys)lajien seurojen kanssa. Koska pyöräilyseuran jäsenet kilpailuja järjestäessään ovat tottuneet liikenteenohjaustehtäviin, on tämä puoli luontevaa jättää pyöräilyseuran vastuulle. Muut järjestelytehtävät, esim. huoltopisteet ja kuljetukset, sujuvat muidenkin lajien seuroilta.

Yhteistyössä myös kuntoaajon taloudellinen rasitus (joskin myös mahdollinen tulos) ja kaantuu useammalle seuralle. Näin kuntoaajon säännöllinenkään järjestäminen ei "väsytä" tai "polta loppuun" yhtä seuraa ja sen toimihenkilöitä kohtuuttomasti. Eri asi sitten on, miten houkuttaa muita seuroja mukaan kuntoaajon järjestämiseen, jos pyöräily ei ole näiden seurojen "ydinliiketoimintaa". - Toinen mahdollisuus on pyrkiä laajempaan osanottajamäärään, jolloin järjestäväksi tahoksi voidaan ottaa yhdistyksen sijaan kaupallinen toimija, esim. pääsponsorin tai osakeyhtiön (tai mieluiten molemmat ;-)

8.2. Johdetut keskinopeusryhmät kuntoaajoissa

Uusimpana uutuuksena kuntoaajoissa ovat mukaan tulleet johdetut keskinopeusryhmät. Kohti tiettyä tavoiteaikaa tasaista vauhtia eteneviä "jäniksiä" on jo pitkään käytetty mm. juoksulajien tapahtumissa. Tällä tavalla on haluttu houkuttaa kuntoaajoihin erityisesti sellaisia osallistujia, jotka tietävät oman suoritustasonsa, ja haluavat päästä maaliin tiettyyn aikaan. Keskinopeusryhmiin sisältyy mahdollisuus pudottautua hitaampaan ryhmään ajon aikana, jolloin tämä myös tuo varmuutta kunnostaan epävarmoille kuskille.

Keskinopeusryhmiä tulee olla useampia, ja tihein välein, jotta osallistujajoukko pilkkoutuu pienempiin osiin. Tämä on tärkeä turvallisuusnäkökohta etenkin suuremmissa kuntoaajoissa. Myös henkilökohtaista ajanottoa ja lähtöporrastuksia käyttämällä suurista ajoryhmistä aiheutuvia ongelmia (mm. haittariliikettä, läheltä piti -tilanteita sekä etenkin suurempia kolareita) saadaan vähennettyä isommissa kuntoaajoissa.

8.3. Johdettujen keskinopeusryhmien turvallisuudessa huomioitavia seikkoja

Johdetun keskinopeusryhmän suurin yksittäinen ajajien turvallisuuteen vaikuttava tekijä on ryhmän koko. Suuressa ryhmässä ns. haitariliike aiheuttaa etenkin ryhmän perällä huomattavia vauhdin hidastuksia ja kiihdytyksiä. Haitariliikkeen haittoja voidaan minimoida - jotta yksittäiset kuntoilijat olisivat tyytyväisiä johdetussa ryhmässä ajamiseen - ryhmän kokoa pienentämällä (esim. jakamalla ryhmän lähdössä tai matkan varrella pienempiin osaryhmiin, joita apuvalvojat ohjaavat sekä lisäämällä apuvalvojien määrää ja ohjeistamalla heidät pitämään ajoryhmän parijonossa (jolloin ns. keskiviivalla ja kolme+ rinnan ajaminen vähenee tai poistuu kokonaan).

Kun suurempi ryhmä jaetaan pienempiin osaryhmiin, tulee ryhmien väliin jättää riittävästi etäisyyttä, jotta edellä ajavien hidastaminen ei vaikuta niin voimakkaasti seuraavaan ajoryhmään. (Ks. myös kuntolenkin ajo-ohjeet, luku X.x).

Johdetun keskinopeusryhmän vetäjillä (ns. jäniksillä) on ohjausvalta ryhmässään ajaviin kuntoilijoihin. Jos ei ajaa ohjatussa ryhmässä, voi erottautua omaksi ajoryhmäkseen. Jänikset siis sekä noudattavat ryhmälle määritettyä aikataulua että kontrolloivat ja ohjeistavat ryhmänsä ajamista, jolloin ohjatussa ryhmässä ajamisen on mahdollisimman turvallista ja kontrolloitua. Tapahtuman käsöohjelmassa tai nettisivulla selostettuja ajo-ohjeita tulee noudattaa myös ohjatuissa ryhmissä ajettaessa. Jänistä seuraten osallistujat pääsevät tiettyyn tavoitekeskinopeuteen. Jos haluaa nopeamman (tai hitaamman) ajan kuin ohjatussa ryhmässä tulisi, tulee irrottautua ohjatusta ryhmästä hyvissä ajoin (esim. ennen viimeistä huoltopistettä tai sen jälkeen). Jänikset antavat ohjeita ryhmäajosta ja ohjatussa ryhmässä ajamista varten ennen tapahtumaa ja sen aikana, ja heiltä voi kysellä muitakin ajo-ohjeita.

On suositeltavaa, että yksittäinen osallistuja käy ennen kuntoaajoa kokeilemassa (oppimassa) ryhmäajoa paikkakuntansa pyöräilyseurassa. Tätä mahdollisuutta seurat voisivat käyttää toimintansa "mainostamiseen". Pienellä harjoituksella ryhmäajaminen tulee varmemmaksi, ja turvallisuus lisääntyy varsinaisissa kuntoaajoissa.

9. Yhteenvetoa harrastepyöräilystä

Kaikki me olemme harrastepyöräilijöitä lopulta - jotkut aiemmin kuin toiset.

Harrastepyöräilyllä motivaation ja kunnon ylläpitäminen on vähintään yhtä tärkeää kuin kilpailijalla, ellei tärkeämpää.

Seuratoiminnassa henkilöstöresurssit ovat ensiarvoisen tärkeitä. Myös harrastepyöräilijä on seuran merkittävä resurssi - ennemmin tai myöhemmin.

Seuran tarjoamat monipuoliset pyöräilypalvelut houkuttelevat toimintaan mukaan uusia jäseniä; uudet jäsenet puolestaan mahdollistavat seuran tarjoamat monipuoliset pyöräilypalvelut. Seuran toimintaan pitää saada tasaisena virtana uusia jäseniä, myös nuoria ja naisia, korvaamaan eri syistä toiminnasta poistuneet vanhat jäsenet. Tämä on kaiken seuratoiminnan "viisastenkivi".

Harrastajista tulee pitää kiinni, pyrkiä lisäämään heidän määräänsä ja tarjoa monipuolisia mahdollisuuksia harrastaa pyöräilyä erilaisille pyöräilijöille.

Kilpailutoiminta on toki tärkeää, ja etenkin nuorille kilpaa ajaminen on seuratoiminnan "suola", Valitettavan usein seurassa unoh-



Miljoonan asukkaan pääkaupunkiseudulla riittää pyöräilijöitä joka lähtöön.

10.-13. Esimerkkilenkit

10.1 Pääkaupunkiseudun pyöräilykonsepti

Pääkaupunkiseudulla ja lähikunnissa toimii useita SPU:n pyöräilyseuroja, mm. CCH, IK-32, Vantaan Pyöräilijät jne. Pääosa pk-seudun seuroista on keskittynyt kilpailutoimintaan. Suurin ei-kilpailullinen seura (n. 400 jäsentä) on Helsingin Polkupyöräilijät (HePo), jonka toiminta-alueita ovat mm. retkipyöräily ja liikennepolitiikka. 2000-luvulla HePo:ssa on myös voimakkaasti kehitetty kuntopyöräilyä.

Toiminta-ajatuksena HePo:ssa on sekä luoda harrastajille monipuolisia pyöräilypalveluja että tietoisesti pyrkiä madaltamaan aloittelijan tai pidemmälle ehtineen harrastajan "kynnystä" tulla mukaan pyöräilyseuratoimintaan.

Lyhyesti: Johtoajatuksena on ollut se tunnettu tosiasia, että tarjonta luo kysyntää. Ja laadukas tarjonta vielä entisestään kasvattaa kysyntää ; -)

Pääkaupunkiseudun erityispiirteinä voidaan

pitää a) suurta väestömäärää, b) ruuhkaista liikennettä ja c) suuri etäisyyksiä asuin- ja harjoittelupaikkojen välillä. Hyvin järjestetyille lenkille riittää siis tulijoita, mutta pyöräilijät joutuvat alkumatkasta puikkelehtimaan taajaman sisällä, usein pitkiäkin matkoja, ennen kuin pääsevät lähtöpaikoihinsa, jotka sijaitsevat kehätiellä (Kehä III) idässä, pohjoisessa (Vantaa) ja lännessä (Espoo).

Vuosina 2007-2008 pk-seudun seurat aloittivat yhdessä harrastelenkkien kehitystyön, joka ajokaudella 2009 saavutti tähänastisen "huippunsa" lenkkien osallistujamäärien osalta (+40 kuskia suurimmissa yhteislähdöissä ja kahdella keskinopeusryhmällä).

10.2. HePo:n lenkkien periaatteet

Seuraavassa esitellään tarkemmin HePo:n kuntolenkkejä. (Huomaa, että pyöräretket ovat kuntolenkeistä erillinen palvelu.)

HePo:ssa pyritään tarjoamaan lenkkipalveluja siten, että mahdollisimman moni voi osallistua viikolla ja/tai viikonloppuisin kuntolenkeille.

Käytännössä lenkkikertoja on viikossa nel-



jä: kaksi arki-iltaisin ja kaksi viikonloppuisin. Arkena ajetaan samalla konseptilla molempina päivinä. Jos ei pääse osallistumaan esim. tiistaina (tai sataa vettä), niin vastaava lenkki ajetaan myös torstaina - ja päivittäin.

10.3. Pääkaupunkiseudun yhteislenkit

Pk-seudulla ajetaan sunnuntaisin harraste-yhteislähtöjä useamman seuran jäsenten sekä seuroihin kuulumattomien kuskien kesken. Näissä sunnuntailähdöissä on yleensä ollut vähintään kaksi keskinopeusryhmää: 25- ja 28 km/h. (Kaudella 2010 käyttöön otettiin myös 30+ ryhmä.) Vetäjien* johdolla on ajettu noin 70-120 km:n matkoja.

* Vetäjinä on toiminut (osin vuorotellen) 7-8 seurakuskia. Tavallisimmin vetäjät ajavat parijonon ensimmäisinä ja/tai valvovat taaempiana, että ryhmän keskinopeus pysyy ennakkotiedoissa (seuran nettisivu, Fillarikalenteri) luvatuslaisena.

** Tässä tulee muistaa, että pk-seudun suurten etäisyyksien vuoksi osallistujille tulee varsinaisen lenkin lisäksi ns. siirtymäajoja kotiin ja lähtöpaikan välillä jopa useita kymmeniä kilometrejä.

*** Pk-seudulla vilkkaasti liikennöidyt alueet pääratojen (Lahti/Tre, Turku) varsilla rajoittavat ja vaikeuttavat reittien suunnittelua.

Lenkit ovat suuntautuneet pohjoiseen, lännestä luoteeseen***, ja ne on ajettu Fillarikalenterin (www.fillarikalenteri.fi) lenkitietojen mukaisesti ilmoitetulla keskinopeudella****. Useimmat lenkit sisältävät yhden pidemmän tauon jollain huoltoasemalla tai baarilla, jonka jälkeen palataan lähtöpaikalle.

Lenkkien "erikoisuutena" on ollut, että taukopaikalla on voinut vaihtaa keskinopeusryhmästä toiseen. Ryhmät ajavat myös (etenkin alkumatkasta) kokonaan tai osittain saman reitin.

Lenkeistä on tiedotettu***** serujen kotisivujen ohella mm. Fillarikalenterissa sekä Fillarifoorumi-keskustelupalstalla (www.fillarifoorumi.fi), jolla on myös voinut käydä "jälkipeliä" lenkin tapahtumista. Myös lähtö-/paluupaikalla on mahdollisuus lenkin jälkeen jäädä istumaan kahville tai muuten vain juttelemaan.

Osa kuskeista saaapuu lenkille niin pitkien matkojen takaa, että he tulevat lähtöpaikalle autoilla.

Seurojen yhteispalveluna - keskinopeusryhmien vetäjät ovat usein eri seuroista - tuotettu "sisäänheittolenkki" kokoaa erityisesti ns. sosiaalisesta pyöräilystä kiinnostuneita harrastajia. Myös tilaisuus päästä kokeilemaan ja opettelemaan ryhmäajo houkuttelee osallistujia. Lisäksi lähtöpaikalla säännöllisesti ennen lenkkiä annettava opastus ("miniluento") ryhmäajosta tuntuu houkuttelevan etenkin aloittelijoita.

Harrastepuolella erityisen hyvin osallistujia houkuttelevat juuri nämä, keskinopeudeltaan "fiksatus" lenkit. Harrastajat ovat olleet tyytyväisiä siihen, että lenkille tullessaan tietää, mitä keskinopeutta ajetaan, samoin matkan pituus ja osittain reittikin ovat olleet tiedossa etukäteen (osin netissä katsottavissa).

Kovakuntoisemmat harrastajat puolestaan suosivat vauhdiltaan vapaampia arki-iltojen lähtöjä, ja onpa joskus tapahtunut niinkin, että osa kuskeista muodostaa oman ryhmän

**** Keskinopeudet ovat satunnaisesti nousseet +1-2 km/h sääolojen (tuuli ym.) seurauksena. Nopeuden näin vähäisestä nousta ei ole ollut erityistä haittaa.

***** Myös Helsingin Sanomissa julkaistiin keväällä ilmoitus lenkkien käynnistymisestä.

***** Osallistujien joukossa, etenkin 25-ryhmässä, on ollut säännöllisesti naisia.

laukopaikalla ja ajaa pidemmän ja/tai vauhdikkaamman paluulenkin.

Yhteislenkkien osallistujamäärät ovat jatkuvasti kasvaneet: kevään +20:stä osallistujasta on päästy loppukesästä +40:een. Keskimäärin 2/3 osallistujista ajaa 28:ssa ja 1/3 ajaa 25:ssä.

Osallistujien kuntotason vaihtelevat suuresti, etenkin 25-ryhmässä. Ajoittain on ilmennyt tarvetta opastaa aloittelijoita retkiryhmiin (joita ajetaan esim. HePo:ssa 21-22 km/h keskareilla).

Lenkeille osallistuvien ikäjakauma on varsin laaja, parikymppisistä aina reippaasti yli 60-vuotiaisiin asti. Huomattavan suuri osa on 40-50-vuotiaita. Myös sukupuolijakaumassa on tapahtumassa muutosta naisten määrän lisääntyessä*, joskin on todettava, että lenkkiporukan enemmistön muodostavat edelleen miehet. Naiset ovat loppukesästä muodostaneet myös omia lenkkiporukoitaan, erityisesti HePossa tapahtuneen uuden naisten lenkkivastaavan nimittämisen jälkeen.

Lenkkiryhmien keskinopeuden määräytymistä ohjaa lenkin tavoite, joka useimmilla osallistujilla on kunnan ylläpito ja kohottaminen. (Kovakuntoisimmille tasavauhtiset viikonloppulenkit ovat tarjonneet harjoitusta esim. siten, että nämä ovat osallistuneet maastopyörillä tai vetäneet muuten lenkkejä.)

10.4. 25-ryhmän erityispiirteistä

Yhteislenkkien perus- eli lähtötasoksi on muodostunut 25 km/h keskinopeudella ajavien ryhmä. Tähän keskinopeuteen pääsee moni aloittelijakin varsin helposti ja nopeasti, etenkin nuorimmat osallistajat. Pullonkaula on kuitenkin lenkkien pituus: etenkin +80-100 km:n ajamisesta monellakaan osallistujalla ei aina ole edeltävää, riittävää kokemusta. Yllättävien väsähtämisten välttämiseksi puolivälin kahvitauko on erittäin hyvä apua; samoin pysyvä ohje "syödä ja juoda riittävästi" matkan aikana on tärkeä aloittelevien harrastajien osalta.

Maantiepyörissä olevat välitykset ja luontainen pyöritysnopeus (kadenssi) yhdessä johtavat melkein päteillä kuin päteillä pääkaupunkiseudun vaihtelevissa, mutta enimmäkseen melko tasaisissa maastoissa nopeuksiin 15 (mäissä) - 35 (tasaisella) km/h. Tällöin keskinopeus reitin topografiasta riippuen asettuu noin 25 km/h paikkeille.



Jokaisella reitillä on yleensä alamäkiosuusia, joilla nopeus voi hyvinkin olla yli jopa 50 km/h, mutta vastaavasti on ylämäkiä, joita ajetaan jopa 10-15 km/h. On myös huomattavaa, että kaupunkialueella ja kevyenliikenteenväylillä ajettaessa nopeus on syytä jättää jo turvallisuussyistä alle 30 km/h - myös nopeammassa ryhmässä.

Alkumatkasta 25-ryhmä yleensä pysyy hyvin kasassa, mutta loppumatkalla kuntoerot tulevat selvemmin näkyviin. Varsin usein on käynyt niin, että parempikuntoiset ovat muodostaneet pienen "kärkijoukon", jossa he ovat jonkin verran vauhdikkaammin. Sitä vastoin tiukasti 25-nopeutta noudattaa haluavat ovat ajaneet vetäjän johdolla.

Jos on tullut selviä väsähtämissä, niin vetäjänä on käynyt kysymässä, että selviäkö ko. kuski kotiinsa saakka. Osallistujia on pyydetty ottamaan mukaansa kartta, jotta paluumatka yllättävissä tilanteissa helpottuu. Myös makeaa syötävää tulee olla mukana tällaisten yllättävien "katkeamisten" varalta.

Rengas- ym. välinerikoissa on koko joukko pysähtynyt odottelemaan renkaan korjauksen ajaksi. Tosin aina välinerikon kokenut ei ole halunnut hidastaa muiden etenistä. Samoin on menetelty myös 28-ryhmässä. Vakavammissa välinerikoissa on pyritty auttamaan mm. korjausvälineillä jne.

Kaatumistapauksia varten vetäjillä on ollut mukanaan ensiapuvälineitä (joita onneksi on tarvittu varsin harvoin). Harrastepuolella osallistujien luontainen "itsesäilytysvaisto" pitää myös pyörien etäisyydet suurempina, jolloin kolareitakin ei tule niin helposti. Keskinopeuksien alhaisuudesta johtuen tiivistä peesaamista ei välttämättä tar-

vitse harjoittaa, ei etenkään 25:ssä.

Vastatuuleen ajettaessa ryhmässä ajamisesta kuuluu olevan myös suuri apu, vaikka varsinaisesta vauhtipeesaamisesta ei olekaan kyse ; -)

10.5. 28-ryhmän erityispiirteitä

Nopeamman keskinopeusryhmän silmiinpistävin erityispiirre on sen suuri koko.

”Täyspitkää perävaunurekkaa” on vetäjienkin jo hankala kontrolloidusti hallita. Erityisen vaikeita ovat (olleet) muutamat vilkkaiden teiden ylitykset, joissa täytyy noudattaa suurta varovaisuutta. Tätä varovaisuutta on korostettu myös osallistujille moneen kertaan, mm. sanomalla, että parijonon voi aivan hyvin katkaista, jos näyttää siltä, että autoilijat eivät halua tietä ylittävien pyöräilijöiden yhtenäistä jonoa väistää tai muuten edes hidastaa vauhtiaan. (Etujajo-oikeutetulle tielle saavuttaessa tulee muistaa, että ajoryhmän jokainen yksittäinen pyöräilijä on väistämisvelvollinen.)

Myös ns. haitariliike on ollut vaivana ”pitkässä madossa”. Tätä jokaiselle ryhmäpyöräilijälle tuttua ilmiötä on pyritty välttämään mm. vetäjien tasaisella vauhdinpidolla (risteyksien jälkeiset kiihdytykset pois, alamäissä tarpeeksi vauhtia jne.). Pitkän ja/tai suuren joukon jakamista pienempiin ”ajoryhmiin” on myös pohdittu yhtenä keinona saada ajamisesta tasaisempaa myös pääjoukon viimeisten kuskien osalta.

Erityinen huolenaihe on myös ns. kolme rinnan ajaminen sekä lähellä tien keskiviivaa viihtyvät kuskit. Yleensä pääjoukon kärjessä ajavat ryhmäajoon tottuneemmat kuskit, jotka etenevät tiivissä parijonossa. Ryhmän keskivaiheilla parijono etäännyy toisistaan siten, että sen jono saattaa pahimmillaan ajaa lähellä keskiviivaa. Ryhmän viimeisinä ajavat sitten kuskit, jotka esim. pitävät tavallista suurempaa väliä edellään (ja sivulaan) ajaviin.

On tietenkin ymmärrettävää, että aivan kaikki osallistajat (etenkään aloittelijat) eivät halua tai osaa ajaa tiiviissä parijonossa. Mutta osallistujille voi aina korostaa, että tiivissä ryhmässä ajaminen on sekä turvallisempaa että voimia säästävämpää. Ryhmäajoissa tulisikin pyrkiä aina harjoittamaan ryhmäajon ominaisuuksia, eikä ajaa ”sooloajoja” ryhmän sisällä tai sen ulkolaidoilla.

Osallistujille tulee myös muistuttaa mieliin, että jokainen ajaa omalla vastuullaan. Harastelijoiden tulisi myös olla selvillä omasta vakuutusturvastaan. Kypärän käyttäminen on itsestään selvää ryhmäajossa, eikä ryhmäajon riskejä pidä vähätellä, vaan antaa osallistujille realistinen kuva siitä, että ryhmäajossa saattaa myös sattua onnettomuuksia (ja niissä voi kaatua ilman omaa syytään). Myös kokeineille ajaville voi sattua onnettomuuksia.

10.6 Molempien ryhmien osalta muistettavaa

Erilaisista lenkkiryhmistä puhuttaessa on perinteisesti ollut tapana käyttää keskinopeutta erottavana tekijänä. Kuntotavoitteiden saavuttamisessa vähintäänkin yhtä tärkeää on – olipa sitten kysymys yksin että ryhmässä ajamisesta - oikea ajotekniikka, johon kuuluu keskeisesti pyöritys- eli kadenssinopeus sekä ylipäänsä oikea ajoasento.

11.1. Turun alueen lenkkien perusperiaatteet

Turun Urheiluliiton (TuUL) pyöräilyjaoston harraste-lenkeillä on 5-6 vetäjää. Lenkkejä ajetaan kahdesti viikossa. Lenkkien pituudet ovat 67 ja 45 km ja keskinopeudet vastaavasti 30 ja 25 km/h. Ryhmä pidetään lenkeillä koossa, vauhti on aina hitaimman mukaan eikä ketään ei jätetä yksin missään tilanteessa.

Kaikilla on TuUL:n ajovaatteet, koska näin saadaan ryhmän yhteishenkeä parannettua ja erotetaan paremmin liikenteessä. Lisäksi seuran ajovaate velvoittaa hyvään ajotapaan. Yleensäkin TuUL:n yhteislenkeillä panostetaan siihen, että ajaminen olisi mahdollisimman turvallista.

Turvallinen ajotapa perustuu siihen, että opetellaan jatkuvasti ryhmässä ajamista. Asennekasvatus lisää turvallisuutta, etenkin kun kypärä on pakollinen. Reitti on laadittu harrastepyöräilyyn sopivaksi, ja oikeaan ajotapaan ja asenteeseen kiinnitetään huomiota.

Harrastelenkkien vauhdit pyrkivät välillä kasvamaan, ja sitten niitä taas rauhoitellaan. Harrastelenkki ei kuitenkaan ole kilpailu eikä kilpailuharjoittelua. Ajokauden 2009 lenkit onkin pääosin ajettu ennakkotiedoissa (mm. www.fillarikalenteri.fi) ilmoitetuilla vauhdeilla.

Ympäristöä ei roskata eli ei heitellä tielle tai teiden varsille roskaa.

Viikkolenkit ajetaan mahdollisimman turvallista ja hyvää ajoreittiä, joka on vaihteleva maastoltaan ja maisemiltaan. Reitillä on mähän teiden ylityksiä ja käännöksiä tehdään pääasiassa oikealle. Mahdollisuuksien mukaan ajetaan kevyen liikenteen väylillä



Lenkeillä on aina sama lähtöaika ja -paikka sekä reitti. Näin lenkille on helppo tulla ja reitin oppii helposti. Tuttu reitti on myös turvallisempi, koska muut samaan aikaan reitillä liikkuvat tottuvat isoon pyöräilijäryhmään.

TuUL:n harrastelenkeille osallistuminen edellyttää sääntöihin sitoutumista. Ajotapamme on erittäin kurinalainen.



11.2. Viikkolenkit 2010

Ajokaudella 2010 viikkolenkit aloitettiin torstaina xx.x.

Tiistailenkkien lähtöpaikka oli uusi Oriekedon Shellin piha kello 18.00. Ajovauhti on n. 30 km/h, kuitenkin aina hitaimman mukaan.

Tiistailenkin reitti on vanha (siirtymää lukuunottamatta). Tiistailenkillä ajetaan ensin n. 7,3 km:n siirtymä ja sen jälkeen kolme noin 13,1 km täyttä kierrosta. Neljänneltä kierrokselta halukkaat saivat lähteä "sakkolenkille", jolla ajetaan 4,5 km:n vapaavauhtiosuus (ks. tarkemmin vauhtiosuuden ajotavasta 2.2). Vapaavauhtiosuus päättyy Ilmaristen lavan kohdalle. Lenkki päättyy Oriekedon Shellille, jossa juodaan kahvit. Kokonaismatkaa lenkille kertyy noin 67 km.

Torstailenkit lähtevät Ravattulan CM:n pankkiautomaatin edestä kello 18.00. Reitti muodostuu yhdestä noin 45 km kierroksesta, joka ajetaan n. 25 km/h vauhtia, kuitenkin aina hitaimman mukaan. Torstailenkki päättyy Auranlaakson ABC:lle kahville.

Periaatteena on ollut, että reittejä voidaan muuttaa kauden kuluessa ja kelien muuttuessa. Lähtöpaikka pysyy kuitenkin samana koko kauden.

11.3 Lenkkien ohjeet:

Kaikki käyttävät kypärää, ja lenkkien ajotapa on turvallinen, ts. turhia riskejä ei oteta esimerkiksi kaupunkiliikenteessä ja teitä ylitettäessä. Vaarallisissa kohdissa lasketaan nopeutta tuntuvasti. Edessä ajava näyttää käsimerkein hidastamisen, kään-tymiset, esteet, kuopat jne. Tarvittaessa sama asia ilmaistaan kuuluvalla äänellä.

Koko ryhmä liikkuu kuin yksi ajoneuvo, jolloin muiden tielläliikkujiin on helpompaa arvioida liikkeemme. Ryhmä pidetään koossa, tarpeettomia välejä ei anneta syntyä.

Vauhti pidetään hitaimmalle sopivana ja enintään etukäteen sovittuna. Viikkolenkit eivät ole kilpailuja.

Tiistain lenkeille ajetaan kuitenkin 5 km:n "loppukiri" kovaa vuorovetoajoa tai vapaalla kovalla vauhdilla. Vedon loputtua sovituksessa paikassa jää kärki odottamaan häntää. Kiriryhmän perään laitetaan yleensä toinen vetäjä tai muutoin kokenut kuski seuraamaan ja valvomaan ajotapaa ja vauhtia

Jos lenkillä vauhti on liian kova, pitää siitä kertoa vetäjälle, joka laskee vauhdin sopivaksi. Vauhti pyritään pitämään sellaisena, että kaikki pysyvät kohtuudella mukana.

Lenkeillä (ti, to) on vastuuvetäjät, joille vauhti-toiveestaan saa kertoa. Vauhdista voi kysyä myös ennen lähtöä, jolloin vetäjä voi jäädä hänille seuraamaan mukana pysymistä ja tarvittaessa käydä kärjessä laskemassa vauhtia. - Näillä lenkeillä ei ole tarkoitus ajaa kilpaa vaan tehdä kaikille mukava porukkalenkki.

Ketään ei jätetä yksin missään tilanteessa, ja esimerkiksi välinerikon tapahduttua pysähoitään joukolla auttamaan. Suhtautuminen muihin tiellä liikkujiin on ystävällistä, suvaitsevaista ja kohteliasta. Ns. "kansainvälisiä käsimerkkejä" ei näytetä, eikä muille tienkäyttäjille huudella loukkaavasti. Myös ajokavereille ollaan kohteliaita eli neuvotaan oikea ajotapa (mieluummin kuin arvostellaan).

TuUL:n harrastelenkeillä ajetaan tiukassa parijonossa, vetovuoron vaihdot tapahtuvat ns. telaketjuna ja ahtaissa paikoissa ajetaan jonossa.

Jokainen lenkille mukaan lähtenyt sitoutuu noudattamaan näitä ohjeita. Ajo tapahtuu aina omalla vastuulla, joten vapaa-ajan vakutuusturvan pitää olla osallistujilla kunnossa.

12. Hyvinkään pyöräilijöiden harrastelenkit

Hyvinkään Pyöräilijöissä toimii harrastusjaosto, jonka jäsenet ajavat pääosin maantiellä.

Jaoston jäsenet pyöräilevät omaksi ilokseen ilman tiukkoja vauhti- ja matkatavoitteita.

Yhteislenkkejä ajetaan kevästä syksyyn kaksi kertaa viikossa. Yhteislenkkien lisäksi jaosto tekee retkiä eri kohteisiin ja osallistuu kuntotapahtumiin kesän aikana.

Lenkit ajetaan keskiviikkoisin ja sunnuntai-
sin Fillari-Centeriltä säiden salliessa (ja joskus, vaikkei säätila sallisikaan). Sunnuntai-
sin starttaan klo 10.00 ja keskiviikkoisin klo 17.30

Normaalisti maantisyhteislenkkien osallistuu noin 10- 20 kuskia, syksyllä osallistujia on selvästi vähemmän, keskimäärin 5 kuskia.

Lenkit loppuvat lokakuun aikana maantien osalta, ja osa kuskeista siirtyy ajamaan maastolenkkejä.



Hyvinkään kaupungissa on 45 000 asukasta (v. 2009), joista tässä muutama pyörälenkille lähdössä.



13.1 Tampereen seudun harrastepyöräily

Tampere (210 000 asukasta v. 2009) eroaa pääkaupunkiseudusta pienemmän väestömäärän, vähemmän ruuhkaisen liikenteen sekä lyhyempien asuin- ja harjoittelu- paikkojen etäisyyksien osalta.

Samalla tavalla kuin pk-seudulla, myös Kaupin Kanuunoiden maantie- ja maastolenkeille osallistuu ajajia Tampereen naapurikunnista.

Maastossa ajettavat kevyet keskiviikkolenkit ovat olleet ajokauden 2009 "hittituote". Myös maantielenkkien suosio on kasvanut selvästi kuluneen ajokauden aikana.

13.2 Kaupin Kanuunoiden lenkkien periaatteet

Kaupin Kanuunat järjestää **maastolenkkejä** kolme kertaa viikossa. Kevyt keskiviikkolenkki ajetaan klo 18.00. Lauantaisin ja sunnuntaisin ajetaan vaativammat lenkit klo 11.01.

Keskiviikkoisin lähtöpaikkana on Lamminpään hiihtomaja sekä viikonlopun lenkeille lähtöpaikkana on Naistenlahden voimalaitoksen risteys.

Maantielenkkejä Kanuunat järjestää samoin kolme kertaa viikossa. Tiistaisin ajetaan vauhdikas ja monipuolinen (60-80 km), lauantaisin pitkä (100-140km) ja sunnuntaisin kevyempi (80-100km) lenkki. Kaikilla maantielenkeillä on sovittuna sääntönä, että

kukaan ei jää porukasta yksin tien päälle.

Sunnuntain maantielenkki on erityisesti ryhmäajoon tottumattomalle sopiva lenkki tutustua ryhmäajoon ja opetella toimimista erilaisissa tilanteissa.

Kaikkien Kanuunoiden maantielenkkien lähtöpaikka on Epilän autokirppiksen piha. Lähtöajat ovat tiistailenkenille klo 17.30 ja viikonlopun lenkeille klo 10.00.

Kaikille Kanuunoiden maasto- ja maantielenkeille saa osallistua myös seuran ulkopuoliset harrastajat.

Ajoreitit ovat melko vakiot. Tarkemmat tiedot eri lenkeistä löytyvät yleensä edellisellä päivänä Fillarifoorumin Yhteislenkit-osion viestiketjuista Yhteislenkit Tampereella ja Maantielenkit Tampereella.

13.3 Kanuunoiden Maastolenkit

Keskiviikkoisin klo 18.00

- Kevyt keskiviikkolenkki kaikille maastopyöräilijöille.
- Lähtöpaikka Lamminpään urheilumaja.
- Poljemme reilun pari tuntia Lamminpään-Julkujärven-Metsäkylän maastoissa.
- Uusille harrastajille mahdollisuus tutustua maastopyöräilyyn ja sen harrastajiin.
- Hyvä palautteleva tai PK-harjoitus enemmän ajaneille!
- Toukokuusta alkaen kesäkuukausien 1. keskiviikko junnut mukaan!

Lauantaisin ja sunnuntaisin klo 11.01

- Pitkähköt lenkit Kaupista ympäri Tamperettä.
- Lähtöpaikka Naistenlahden voimalaitoksen risteys.
- Vauhti keskiviikkolenkkejä hieman kovempi ja maastot hieman vaativampia.
- Hyviä PK/VK-harjoituksia.

Junnulenkit keskiviikkoisin klo 18.00

Kesällä, alkaen toukokuussa, aloitamme junnulenkit Lamminpäässä kevyiden keskiviikkolenkkien yhteydessä. Startti on klo 18 Lamminpään urheilumajan edestä.

Junnulenkit toistuvat jokaisen kesäkuukauden ensimmäinen keskiviikko.

Lenkki ajetaan junnujen fiilisten mukaan noin 1 - 1½ tuntia helppoa maastoajoa. Junnulenkeille saa tulla myös aikuiset tutustumaan maastopyöräilyn alkeisiin. Junnu-lenkeille ovat tervetulleita kaikki alasteikäiset maastopyöräilijän alut, kunhan kypärä on päässä.

13.4. Maantielenkit

Tiistaisin klo 17.30

- 60-80 km (vauhtileikkelyä, intervallia, taasaista porukan ja fiiliksen mukaan)
- Tavoite: mukavaa, vauhdikasta yhdessä ajelua ja porukka kootaan sovittujen toimintojen jälkeen aina yhteen.

Lauantaisin klo 10.00

- 100 - 140km (Kehäkukkaa, Pyhäjärven-, Näsijärven ympäriajoa...)
- Normaali vauhtinen (PK/VK) kanuunalenkki, 30 +/- 2 km/h. Ketään ei jätetä, vetovuorot pyörivät.
- Tavoite: "hyvä maratonpyöräilykunto ja -vauhti".

Sunnuntaisin klo 10.00

- 80 - 100 km (Saijan lenkki+, Kehäkukkaa, Siuro-Sasi-Mannala yms.)
- Tutustumis- ja totuttautumislenkki vähemmän ajaneille.
- Korostetun kevyt, palautteleva paljon ajaneille.
- Ajonopeustavoite 25 +/- 1 km/h.
- Tarvittaessa toinenkin nopeusryhmä, n 22km/h.
- Harjoitellaan vuorovetoa.
- Veto- ja vauhtivastuu enemmän ajaneilla.
- On täysin sallittua lyhentää omaa lenkkiään ja palata aiemmin.
- Tavoite: aktivoida uusia ajajia yhteislenkeille ja olla hyvä PK / palauttava harjoitus kokeneille kuskeille.



Liite 1. Usein kysyttyä kuntolenkkeilystä (UKK)

K: Millaista väkeä ajelee seurojen kuntolenkeillä?

V: Ihan tavallisia pyöräilyn harrastajia, laadasta laitaan. Monet maantiepyöräilijät ovat noin 20-30-vuotiaita vauhdikkaammassa porukoissa, mutta hyvin paljon on myös keski-ikäistä (yli 35 v.) väkeä. Joillain saattaa olla kilpapyöräilytausta, mutta useimmat eivät ole koskaan kilpailleet. Yhteistä heille on, että kuntolenkkeilijät haluavat kohottaa kuntoaan eli hikoilla ja rasittua (sopivasti) lenkin aikana. Myös naisia ajelee säännöllisesti seurojen kuntolenkeillä sekä omilla naistenlenkeillä (kysy näistä seurastasi).

K: Millaisilla pyörillä seurojen kuntolenkeillä ajetaan?

V: Pääasiassa maantiekilpapyörillä. Joskus näkee ns. fitnesspyöriä, mutta niiden käyttäminen peesaamisessa on hieman ongelmallista, eikä niiden pysty ajoasento ole muutenkaan pitkäkestoiseen maantieajoon optimaalinen. Pyörän eikä ajovarusteiden tarvitse olla uusinta mallia, vaan esim. käytettynä ostetullakin välineellä pääsee hyvin harrastuksen alkuun. Tärkeintä on, että pyörällä pystyy ajamaan 50-100 km ilman ylitsepääsemättämiä teknisiä ongelmia. - Vauhti riippuu huomattavasti enemmän kuljettajasta kuin välineestä.

K: Pitääkö minulla olla lukkopolkimet? Onko niitä vaikea oppia käyttämään aikuisena?

V: Lukkopolkimet luonnollisesti helpottavat vauhdikkaampaa ajoa, joten niiden käyttö on suositeltavaa kuntolenkeillä. Mikään välttämättömyys lukkopolkimet eivät kuitenkaan ole. Lukkopolkimilla oppii polkemaan pienen harjoittelun jälkeen; jotkut oppivat nopeammin, jotkut hitaammin. Pian lukon avaamisesta jalkaterää kääntämällä tulee refleksi, jota ei edes huomaa.

K: Pitääkö minun käyttää seuran ajopaitaa tai tiettyjä värejä lenkillä?

V: Ei tarvitse. Kilpailut ovat sitten erikseen. Ihan normaalit ajovaatteet (kesällä auringolta suojaavat ja syksyllä/kevällä lämmittävät) riittävät. On kuitenkin suositeltavaa käyttää värikkäitä vaatteita (kuten myös heijastimia) liikenneturvallisuuden eli näkyvän vuoksi.



K: Miten vaikeaa on ajaa tiiviissä kuntoryhmässä ja peesata? Oppiiko peesaamisen vanhempanakin?

V: Ryhmässä ajaminen ei ole vaikeaa, mutta vaatii totuttelua. Nuorempana opetteleminen on helpompaa kuin vanhempana. Mutta samalla lailla kuin oppii ajamaan autoa muun liikenteen seassa, oppii ajamaan ryhmässä. Ryhmässä ajamisen perustuu luottamukseen, ts. siihen, että tietää, etteivät muut ryhmässä ajavat tee äkillisiä ja ennalta-arvaamattomia liikkeitä, esim. jarruta tai vaihda ajolinjaa yllättäen.

K: Tarvitseeko minun vetää ryhmää, vain voinko peesata koko matkan?

V: Voit aivan hyvin peesata koko matkan, jos et tunne jaksavasi tehdä vetotöitä. Jos ajetaan vuorovedoilla, voit ajoryhmän teknisen toimimisen vuoksi käydä muodollisesti "kääntymässä" kärjessä, mutta palaa sitten peesiin joukon perälle mahdollisimman pian.

Jos et halua osallistua lainkaan vuorovetoon tai tunnet muutoin epävarmuutta tiiviissä ryhmässä ajamisen kykyysi, pysyttele joukon perällä koko ajan.

K: Mitä tarkoittaa "merkitseminen"?

V: Merkitseminen tarkoittaa sitä, että edellä ajavat näyttävät takanaan tuleville käsimerkeillä ajo-ohjeita, esim. kääntymiset, pysähdykset, tienpinnan epätasaisuudet jne. Takana tulevien on toistettava edellä ajavien käsimerkit, jotta koko ryhmä saa tietää kärkeissä ajavien aikomukset ja havainnot. Ryhmässä ajettaessa usein myös selvästi huudellaan, että "käännyttään oikealle" tai "varokaa autoa" jne.

K: Tarvitseeko minun ajaa koko 70-100 kilometrin lenkki ryhmän mukana, vai voinko kääntyä paluumatkalle jo aiemmin?

V: Voit toki kääntyä paluumatkalle aiemmin. Kukin ajaa kuntonsa ja motivaationsa mukaan. On täysin sallittua - ja jopa toivottua - että kääntyy ajoissa paluumatkalle, eikä aja itseään täysin väsyksiin yrittäessään pysytellä kovempikuntoisten mukana. Aloittelija voi pidentää ajamiaan matkoja vähitellen: aluksi voi ajaa 40 km, sitten 50-60 km, sitten 60-70 jne. - Vinkki: ennen lenkkejä kannattaa ajaa pidempiä matkoja kuin lenkillä ajetaan, esim. muutama 120 km:n lenkki viikonloppuisin antaa jo kohtuullisen kuntopohjan vauhdikkaampaan maantiepyöräilyyn seurojen ajoryhmissä. Seurojen yhteislenkit ovat yleensä 70-80 km, harvemmin yli 100 km.

K: Tarvitseeko minun ajaa miten lähellä toisia? En ole vielä koskaan ajanut tiiviissä ryhmässä, joten olisi helpompi, jos saisin pitää enemmän väliä.

V: 1-2 metrin välit ovat täysin sallittuja myös seurojen yhteislenkeillä. Sinun ei tarvitse ajaa 15-30 cm:n päässä edellä ajavan takarenkaasta (tämä on tosin suositus). Käytännössä kokeneemmat kuntoilijat ajavat tiiviissä muodostelmassa (hyvin lähellä toisiaan) pääjoukon kärkeissä. Jos tunnet epävarmuutta ryhmässä ajamisesta, on voi jättäytyä ryhmän häntäpäähän. Kärkijoukossa ajajien välit - myös sivusuunnassa - ovat varsin lyhyitä tai erittäin lyhyitä. Vetovuorojen vaihdon sujuvuuden vuoksi pitäisi pyrkiä ajamaan aina mahdollisimman tiiviissä muodostelmassa, mutta käytännössä 15-30 cm:n välit eivät ei ole harrastelija- ja kuntotasolla (etenkään hitaammassa 25-kuntovauhdissa) välttämättömiä.

K: Jos renkaani puhkeaa, odottavatko muut ajajat? Entä saanko apua teknisistä ongelmista muilta?

V: Kyllä odottavat. Tämä on pääsääntö. Etenkin jos huudat kuuluvasti, että "renkas puhkesi" tai "teknisiä ongelmia", pääjoukko pysähtyy. Joskus pääjoukko saattaa tosin "karata", jos ajovauhti on ollut kova eikä tieto ongelmasta ole jostain syystä kulkenut kärkeen saakka. Isommalla joukolla ajettaessa teknisissä ongelmassa yleensä apua löytyy ajokavereilta, esim. työkaluja ja vararenkaita ja paikkausvälineitä. Mutta tietenkin on parasta, että sinulla on omat perustyökäluet ja paikkausvälineet satulalaukussasi. Muista myös hyvä pumpu ja riittävän laajalle alueelle ulottuva kartta kotimatkaa varten!!!

K: En tunne kovin hyvin lähikuntien reittejä tietyissä suunnissa. Onko miten vaikea löytää takaisin, jos jään jostain syystä joukosta?

V: Hanki (esim.) Helsinki 100 -kartta (Karttakeskus) tai vastaava 1:80-100 000:n mitatakaan oman alueesi tai kuntasi kartta ja pidä se mukana lenkeillä. - Vinkki: Pk-seudun ulkoilukartasta (tai muiden kaupunkien vastaavista) on apua, jos joudut lähialueilla (10-20 km) tuntemattomille teille. Voit myös rohkeasti kysyä tietä tai reittisuosituksia muilta; kysyvä ei tieltä eksy ja saattaa joskus jopa löytää parempia reittejä kuin on totunut omin avuin ajamaan ; -)

K: Minua hieman arveluttaa se, että pysynkö ryhmän vauhdissa mukana ja/tai onko matka minulle liian pitkä. Kuinka yleistä on, että joku tipahtaa porukasta? Miten silloin pitäisi menetellä?

V: Porukkalenkeiltä tipahdetaan yleensä kahdesta syystä: a) vauhti on heti alkumetreillä/-kilometreillä liiallinen, ts. tipahdetaan nopeasti eli tämä on "nolompi" tapa tipahtaa ja b) matka on liiallinen, ts. vauhdissa kyllä pysyy, mutta jossain vaiheessa loppuu energiat, kun ei olla totuttu niin pitkiin matkoihin eli tipahdetaan myöhemmin ja tämä on "sankarillisempi" tapa tipahtaa). Edellinen syy tipahtamiselle aiheuttaa luonnollisesti enemmän "traumoja", ja voipa osallistuminen seuralenkeillä jäädä pitkäksi aikaa. Jälkimmäinen lisää parhaimmillaan sisua: seuraavalla kerralla yritän roikun vähän pidempään ...tai käännyn aikaisemmin paluumatkalle, että jaksetaan ajaa takaisin "varikolle" (= järkevä, suositeltava tapa, jos oivaltaa ajoissa,

että voimat eivät riitä koko lenkin ajamiseen). – Olen itse, btw, tipahtanut vuosikymmenten aikana eri ajoporukoista tai pääjoukoista molemmilla em. tavoilla ja jopa useamman kerran. Silti sopivaa ajoseuraa on löytynyt ennemmin tai myöhemmin. Ylipäänsä voisi sanoa, että tipahtamisia pelätään turhan paljon; jokaisella niitä sattuu, viimeistään "vanhuuden heikkouden" myötä (itse olen jo +45 v.). Kokeilemalla ja uskaltautumalla mukaan lenkeille kuitenkin löytyy lopulta se oma ajoporukka. Saman porukan lenkitkin voivat olla (hieman) erilaisia eri ajokerroilla. Fillarikalenterin (www.fillarikalenteri.fi) kautta saa jonkinlaista ennakkotietoa siitä, miten ko. porukka ajaa. Yleinen neuvo on tulla aikaisin keväällä mukaan lenkkiporukoihin, siinä siinä muutkaan osallistujat (paitsi talviharjoittelet) eivät ole vielä ns. kunnossa. Tietysti aina ottaa jonkinlaisen riskin, kun tulee tuntemattomaan ajoporukkaan "kylmiltään" mukaan, mutta riski on ottamisen arvoinen.

Liite 2. Aloittelijoiden ABC porukkalenkkeilystä

Avaan arki-iltojen vauhtilenkkejä. Ryhmien keskinopeudet kohoavat ajokauden edistytessä, jolloin osallistumista vasta suunnitteleville:

* startti on rivakka (tämä usein yllättää uudet kuskit; alkukilometrit voivat olla vk-harjoitusta monelle, mutta hyvä näitäkin on ajaa... lyhyemmänkin matkan voi aivan hyvin veivata porukan mukana, niin minäkin teen "puolikuntoisena"...)

* mäet ajetaan vauhdikkaasti (moni pysyy aivan hyvin tasaisella kyydissä, mutta - etenkin näin kauden alussa - nousuissa alkaa tehdä tiukkaa; mäet kyllä "madaltuvat", kun kuntoa tulee lisää)

* veto pysyy porukassa päällä koko lenkin ajan (tämänkin vuoksi porukkalenkkejä on hyvä ajaa omien lenkkien ohella; ne ovat tehokasta vaihtelua omalle, usein varsin tehottomalle "maisemalenkkeilylle"...)

Porukalla ajettujen lenkkien keskarit nousevat väen kuntoutuessa, syksyllä (ellei jo aiemmin) ajetaan 35-36 km/h parhaimmillaan. Huomaa, että sinun ei tarvitse olla mitenkään

erityisen lahjakas pyöräilyssä tällaiseen kunnon kehitykseen päästäksesi. Riittää, että osallistut säännöllisesti porukkalenkeille. -- Pointti: jos tulet hyvissä ajoin mukaan lenkeille ja osallistut niille viikottain, oma kuntoosi kehittyy samaan tahtiin porukan muiden kuskien kanssa

Ja viimeistään TdH:ssa (tai jossain muussa kuntoajossa) porukkalenkien vaikutukset alkavat näkyvät:

* ryhmäajaminen muuttuu varmemmaksi sekä

* pystyt ajamaan paremman ajan, ts. pysyt mukana aiempaa parempikuntoisten ryhmässä, kun harjoittelet (mm. peesamista) porukkalenkeillä koko kesän ajan.

Liite 3. Helsingin Polkupyöräilijät ry:n ohje ryhmässä ajamiseen & peesamiseen

*Ryhmässä ajaminen perustuu luottamukseen: kun tiedät, etteivät ympärilläsi ajavat tee yllättäviä tai äkillisiä liikkeitä ajon aikana, voit turvallisesti ajaa lähellä muita.

* Älä koskaan jarruta tai hidasta voimakkaasti tai vaihda ajolinjaa ilman että nostat käden pystyyn tai näytät kädelläsi suunta-merkin takana tuleville.

* Opettele merkitseminen, ts. toista edelläsi ajavien käsimerkit, jotka ilmoittavat (mm.) asvaltintäpäätasaisuuksista, käännoksistä, pysähdyksistä, hidastamisista tai teknisistä ongelmista

* Voit tehostaa käsimerkkiä huutamalla: "Varokaa autoa! Käännyttään oikealle! Renkas meni!" jne.

* Kun nouset (ylämaässä) ajamaan ns. putkelta, huomaa, että pyöräsi siirtyy samalla hieman taaksepäin. Ylämäkeen tultaessa takana olevien tulisi ottaa tämä huomioon ja varoa edellä ajavia. Voit myös opetella nousemaan (istumaan) satulasta rauhallisesti, jolloin taaksepäin suuntautuva liike minimoituu.

* Iso ryhmä tekee ns. haitariliikettä: pienikin hidastus tai kiihdytys moninkertaistuu ryhmän loppupäässä. Huomioi tämä ja pyri ajamaan mahdollisimman tasaista vauhtia käyttämällä vaihteita siten, että pyöritysnopeutesi pysyy samana maaston muodoista huolimatta.

* Jos joudut "pussiin" ryhmän sisälle, ja sinusta alkaa tuntua, että on liian ahdasta, voit sanoa sen ääneen: "Saisinko lisää tilaa, kiitos" Tämä on parempi vaihtoehto kuin

paniikki ja/tai kolaroiminen.

* Kaarteissa on pidettävä huoli, ettei ns. leikkaa toisten eteen. Tämä tarkoittaa sitä, että kaarteissa ja käännoksissa paririvin ulkoreunalla tulee ajaa myös käännoksessa ulompana, jotta sisäkaarten puolelta tulevat eivät joudu jarruttelemaan eteensä "kii-laavien" vuoksi.

* Kun peesaat, pidä huoli siitä, ettei etupyöräsi ole edellä ajavan takareunkaassa "kiinni" (optimi: 15-30 cm) eikä suoraan takareunkaan takana, vaan vähän sivussa, mieluiten vasemmalla puolella. Näin sinulla on hieman enemmän tilaa reagoida, jos edellä ajavan vauhti tai ajolinja yllättäen muuttuu.

* Jos et ole aiemmin peesannut tai ajanut ryhmässä, kysy ohjeita kokeneemmilta.

* Kun lopettelet vetovuoroasi, jatka polkemista, jottei pääjoukon vauhti hidastu vaihdon aikana. Myös alamäessä ensimmäisenä ajavan on syytä pitää vauhtia yllä, ettei takana tulevien tarvitse jarrutella.

* Ylämäkeen tultaessa vaihda ajoissa kevyemmälle/pienemmälle, ettet hidasta muiden vauhtia.

* Yritä välttää törmäämästä muihin pyöräilijöihin, jalankulkijoihin tai ajoneuvoihin viimeiseen asti. Ohjaa mieluummin vaikka ojaan.

* Kun ajat joukon ensimmäisenä alikulkutunneliin tai näkyvyydeltään huonoon risteykseen, soita pyöräsi kelloa. Pieni sormiliike on halpa henkivakuutus ja voi estää monta turhaa kolaria ja läheltä piti -tilannetta.

* Selvitä vapaa-ajan vakuusturvasi onnettomuuksien varalta.

* Pidä aina laastaria ja sideharsoa (+ pari hakaneulaa) mukana lenkillä. (Vinkki: voit puhdistaa likaisen haavan nopeimmin juomapullosi vedellä.) Käytä myös ajokäsineitä, jotka suojaavat kaaduttaessa.

* Vältä turhaa jarruttelua, etenkin lukkojarrutuksia. Jarruta mieluummin tasaisesti, jolloin pyörän ohjattavuus säilyy eivätkä perässä tulevat niin helposti törmää sinuun. Nosta kättäsi jarrutuksen/hidastuksen merkiksi.

* Jos huomaat vaarallisen tilanteen: auton, koiran, lastenrattaat tai muita esteitä, ilmoita näistä huutamalla tai käsimerkeillä ja siirry yksinkertaiseen jonoon antaaksesi tilaa - myös ohittavalle ajoneuville.

* Tulosta tämä ohje sekä kirjoita nimesi ja yhteystietosi (samoin kuin lähin omaisesi) tämän paperin taakse ja pidä mukana ajaessasi. Merkitse myös matkapuhelimesi luetteloon lähimmäisesi kodalle "ICE".

* KÄYTÄ AINA KYPÄRÄÄ AJAESSASI RYHMÄSSÄ !!!

Harraste- pyöräily

Vain oikolukua varten

