

PYÖRÄILY 2 • 2011

SUOMEN PYÖRÄILYUNIONI RY:N VERKKOLEHTI

Päätoimittaja: Timo Luostarinen

Aineiston toimitus: spu@kolumbus.fi

Tässä nettilehdessä julkaistut kirjoitukset ja mielipiteen eivät välttämättä noudata SPU:n virallista kantaa. Kukin kirjoittaja vastaa itse teksteistään



SYYSVUOSIKOKOUS JA KOULUTUSPÄIVÄ 26. -27.11.2011 HARJAVALLASSA

Aika: sunnuntai 27.11.2011 klo 10.00 alkaen

Paikka: Hotelli Hiittenharju, Harjavalta

Vuosikokousta edeltää lauantaina 26.11. koulutuspäivä. Ilmoittautuminen SPU:n internet - sivujen kautta.

Sunnuntaina 27.11. järjestettävässä vuosikokouksessa on esillä sääntöjen määräämät asiat kuten:

toimintasuunnitelma, talousarvio, jäsenmaksun suuruus ja -henkilövalinnat mm. hallituksen erovuoroisten jäsenten tilalle uusien valitseminen ja puheenjohtajan valinta.

Toimintasuunnitelma ja talousarvioesitys julkaistaan SPU:n internetsivuilla marraskuun alussa.

pääkirjoitus

Pyöräilyä Hyvässä Seurassa

Pyöräilyn suosio kasvaa. Miten käy kilpapyöräilyn?

Suomalaisten harraste- ja kuntopyöräily on vahvassa kasvussa, samoin hyöty- ja työmatkapyöräily. Saasteettomana ja käteväenä liikuntavälineenä polkupyöräily on ”in”.

Mutta kasvaako kilpapyöräilyn suosio? Viime vuosien kehitystä ei voi pitää tyydyttävänä. Nuorissa (10 – 18v) on osanottajamäärä SM/ISM kilpailuissa jäänyt max 15:een / luokka. Kauden aikana miesten eliitin starteissa 60:n ja naisten vastaavissa 20:n ajajan ylitys on ollut poikkeuksellista. Lisenssien määrä kasvoi 120:lla 1166:een, joista junioreilla (10 – 18 v) on 340, lisäys 8 kpl. Lisäksi harrastelisisenssejä 180 kpl (kasvu 170!).

Mitä voimme ja haluamme tehdä pyöräilyn kilpailukuvan parantamiseksi? Tänä syksynä SPU aloittaa kevääseen saakka kestävän valmentajakoulutuksen mihin on ilmoittautunut 41 osallistujaa. Tavoitteena on kilpapyöräilyn valmentajatietouden lisääminen seuroissa. Tarvitsemme nuorten kiinnostuksen ylläpitoon osaavia ja innostuneita valmentajia. Seuroissa piileviä voimavaroja ovat edelleen kilpailevat veteraanit, joiden lajitietouden jakaminen käy helposti osallistumalla joskus juniorien lenkeille.

Mielipide esimerkkien tarpeellisuudesta on yhteinen. Tarvitsemme lisää huippuja, joiden menestys kannustaa junioreja. Kaksi vuotta sitten Varalassa kokoontui noin 30 kilpapyöräilyn vaikuttajan ryhmä keskustelemaan miten SPU voi tukea lahjakkaiden pyöräilijöiden urheilijan polkua huipulle. Nähtiin tarpeelliseksi pyytää asiantuntijoilta esitys. Se valmistui vuosi sitten syksyllä. Kun se esiteltiin viime vuonna Hämeenlinnan vuosikokouksessa, oli vastaanotto myönteinen. Hallitus asetti eri jaostoista työryhmän hiomaan asiaa edelleen. Ryhmä työn tuloksen hallitukselle lokakuussa. Edettyään toimeksiannossa ”step by step” se päätyi esittämään koulutus- ja valmennusvaliokunnan perustamista. Pajulahdessa 12. – 13.11. lajiryhmien ensimmäisellä yhteisellä leirillä valmentajat suunnittelevat valiokunnalle toimenkuvaa. Vuosikokouksessa 27.11. päättää valiokunnan perustamisesta. Kun uusi hallitus on nimennyt jäsenet koulutus- ja valmennusvaliokuntaan, voi se voi ensi vuonna aloittaa työnsä. Fyysisiltä vaatimuksilta eri lajit (maantie, mtb, DH ja rata) ovat varsin samankaltaisia, joten valmennuksen perusteissa eroja on lähinnä tekniikassa ja taktiikassa. Voimavaroja yhdistämällä lahjakkaat pyöräilijät, joilla on halu ja hinku panostaa yli 1000 tuntia harjoitteluun vuodessa, voidaan saada yhteisen ”SPU:n aurinkovarjon” alle.

Ilahduttavaa, että maastopyöräily lupaa jälleen satsata lajiin ajajiin, ja jaostossa on ”tosi hyvä pöhinä päällä” (www.hevoskuuri.fi). Kun muut jaostot pääsevät samanlaiseen vauhtiin ja systemaattiseen toimintaan, on lupa odottaa tuloksia.

Betonia huippu-urheiluun

Valtion liikuntaneuvosto järjesti 24.10. seminaarin ”Liikkeenjohdon betonia huippu-urheiluun”. Siinä etsittiin ja tarjottiin liikkeenjohdon oppeja huippu-urheilun johtamiseen. Kun Jan Vapaavuori totesi avauksessaan, että on tärkeää oivaltaa, että huippu-urheilu on meille tärkeää, ja että huippu-urheilun ammattimaisuudessa on paljon tekemistä, oli helppo ymmärtää sanoma; me tarvitsemme suomalaisia huippusuorituksia. Vaikeampaa oli keksiä mitä SPU:ssa tulisi nyt sen eteen tehdä.

Vuorineuvos Neilamon esitys toi vaivautuneen olon, sillä miten on kuvattavissa SPU:n vahva yhteinen tahtotila, arvot, valmennuksesta vastaavan prosessin/valmennuksen omistaja, organisointi ja yhteiset motivoivat tavoitteet. Kun hän vielä painotti viestinnän ja kommunikaation tärkeyttä, tuntui SPU tosi alokkaalta. (Esim. kuka tietää ketkä osallistuivat liiton mtb - leirille lokakuussa? - Itse en tiedä.)

Ovatko SPU:n tavoitteet täsmällisiä ja selkeitä, mitattavia, saavutettavissa, merkityksellisiä, ja ajallisesti äärellisiä? – Nämä Fazer - konsernissa käytettävät tavoitteet ovat SPU:nkin asetettavissa, - jos niin halutaan.

Mutta mistä löytyy kipinä ja palo SPU:n sisäiseen yhteistyöhön ja kehittämiseen?

Asiantuntemusta pyöräilyn olosuhteisiin

Lehtien yleisön osastoilla on pyöräilijöitä arvosteleva kirjoittelu yleistä. Milloin pyöräilijät ajavat vaarallisesti jalankulkijoiden väylillä, ja milloin he häiritsevät autoilijoita viemällä tilaa ajoradalta. Kirjoittajat ovat ihan oikeassa, mutta syyt eivät ole yksinkertaisia. Kun pyöräilijöiltä puuttuvat pyörätiet ja selkeät väylät, ja koska ns. kevyen liikenteen väylillä ei juuri liikennesääntöjä ole, syntyy vaarallisia tilanteita.

Unionin jäsenseurojen pyöräilijät ajavat paljon ja tuntevat hyvin oman lähiseutunsa liikenteen. Heillä on ehdottoman vahva asiantuntemus kuinka pyöräilyn olosuhteita tulisi rakentaa ja korjata. Tätä tietämystä on syytä tarjota kuntien suunnittelijoiden käyttöön. Rakentavat yhteydenotot viranomaisiin saattavat johtaa siihen, että paikkakunnan pyöräilyseuralta pyydetään lausuntoja.

Vihje: Tarjotaan kunnan liikuntavirastolle apua BMX – radan rakentamisen toteutukseen. Valmisteilla on erilaisia vaihtoehtoja oikean ”SPU:n hyväksymän” radan rakentamiseen hyvin edullisesti. BMX sopii harrastuksena alle kouluikäisestä eläkeläiseen. Tavoite: joka kuntaan BMX – rata!

Suomen Pyöräily Nousuun!



Timo Luostarinen
puheenjohtaja

SYYSVUOSIKOKOUS JA KOULUTUSPÄIVÄ 26.-27.11.2011 HARJAVALLASSA

SPU:n syysvuosikokous järjestetään Harjavallassa sunnuntaina 27.11.2011 klo 10.00 alkaen. Vuosikokousta edeltää lauantaina 26.11. koulutuspäivä. Paikka on Hotelli Hiittenharju. Ilmoittautuminen SPU:n internetsivun kautta.

Sunnuntaina 27.11. järjestettävässä vuosikokouksessa on esillä sääntöjen määräämät asiat kuten; toimintasuunnitelma, talousarvio, jäsenmaksun suuruus ja henkilövalinnat mm. hallituksen jäsenten ja puheenjohtajan valinta.

Kokouksessa on esillä puheenjohtajan ja hallituksen erovuoroisten jäsenten tilalle uusien valitseminen.

Esitykset vuosikokoukselle tuli toimintasääntöjen mukaan tehdä 15.9.2011 mennessä.

Kokouksessa esillä olevia henkilövalintoja valmistelee vaalilautakunta. Esitykset henkilöistä on tehtävä vaalilautakunnalle (Esa Teivaala pj., Matti Laine ja Maria Bäckman) tuli tehdä 26.9.2011 mennessä.

Toimintasuunnitelma ja talousarvioesitys julkaistaan SPU:n internetsivuilla marraskuun alussa.

EDUSTUSOIKEUDEN SIIRROT

Edustusosikeuden siirrot (seuran vaihtaminen) tulee tehdä 30.11. mennessä.

Ajajan tulee ilmoittaa eroosikeistaan vanhalle seuralle viimeistään 1.11. mennessä. Vanha seura antaa vapautusilmoituksen 15.11. mennessä. Uusi seura ja ajaja ilmoittavat asiasta viimeistään 30.11. mennessä. Ilmoitus tehdään erillisellä lomakkeella.

LUOKKASIIRROT

Kilpa-luokasta Elite-luokkaan siirretään maantiecupissa viisi eniten pisteitä saanutta (M-18 luokkaan jääviä ei siirretä). Kilpa- luokassa vähintään 15 pistettä saaneet ajajat voidaan siirtää hakemuksesta Elite luokkaan. Siirtäminen voidaan tehdä myös harkinnan perusteella.

Elite luokassa säilyy ajajat, jotka ovat saavuttaneet vähintään 10 pistettä. Vähintään 5 pistettä saavuttaneet ajajat voivat hakemuksesta jäädä Elite luokkaan. Tarvittaessa voidaan käyttää harkintaa.

Luokkasiirtoihin liittyvät hakemukset tulee toimittaa toiminnanjohtajalle 15.12. mennessä markku.nieminen@pyoraily.fi

SM- JA ISM- KILPAILUT 2012, KILPAILUT 2012

Seurat ja seurayhtymät voivat hakea vuoden 2012 kansallisia -, SM- ja ISM- kilpailuja. Kansalliset - ja mestaruuskilpailut tulee hakea **sähköisellä lomakkeella**. Tässä vaiheessa riittää ilmoitus kilpailun järjestämisestä ja mahdollisen ajankohdan ilmoittaminen. Hakemusta voi muilta osin täydentää myöhemmin. Huom! Myös DH ja BMX kilpailut haetaan SPU:n lomakkeella!

Kaudelle 2012 haettavat SM- ja ISM- kilpailut

Kilpailu	paikkakunta/ hakija
ISM-tempo	-
ISM-maantie	-
SM- ja ISM-rata	-
SM alamäki	-
SM-paritempo	-
SM kortteliajo	-
SM XCO	-
SM Cyclocross	-

Kaudelle 2012 myönnetty arvokilpailut

Kilpailu	paikkakunta/ järjestäjä
SM MTB-maraton (XCM)	Rajamäki/ HyPy
SM-tempo ja maantie	Lieto/TVC



"Kesän Puuha-Pete" **Markku Tulkki** järjesti Säkylässä Pyhäjärvi-ajot (2 pv), SM - maantie (3pv), Säkylässä etapit (2pv) ja uusitun SM tempon.

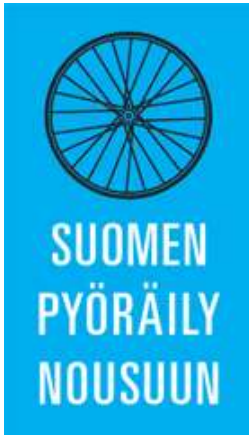
Upea suoritus!

TUOMAREIDEN KOULUTUSPÄIVÄT

Tuomareiden koulutuspäivät järjestetään Varalan Urheiluopistolla 28.-29.1.2012.

KOULUTUS

Pyöräilyvalmentajan tutkintoon tähtäävä koulutus alkaa 4.-6.11.2011 Varalan Urheiluopistolla järjestettävällä jaksolla. Seuraavat jaksot talven 2012 ja kevään 2012 aikana.



SUOMEN PYÖRÄILY NOUSUUN

Suomen Pyöräilyunioni ry ja Suomen Turvallisuus Oy ovat tehneet yhteistyösopimuksen Suomen Pyöräily Nousuun kampanjasta. SPU:n hallituksen hyväksymän sopimuksen yhteistyöstä ovat allekirjoittaneet SPU:n puheenjohtaja Timo Luostarinen ja Suomen Turvallisuus Oy:n toimitusjohtaja ja moninkertainen pyöräilyn Suomen mestari Juho Suikkari.

Kampanjan tavoitteena on tukea suomalaista pyöräilyä, Suomen Pyöräilyunionin jäsenseuroja ja junioritoimintaa. Toiminta toteutetaan siten, että seura tekee sopimuksen Suomen Turvallisuus Oy:n kanssa ja tilaa sovitun määrän avaimenperiä (tuoteseloste erikseen). Myydyistä avaimenperistä seuroille tilitetään sopimuksen mukainen summa ja myös SPU saa osan nuorisotoiminnan tukemiseen. Seuroilla ei ole mitään taloudellista riskiä, koska ainoastaan myydyistä tuotteista maksetaan ja saadaan seuralle tuleva tuotto-osuus.

Miten seura pääsee mukaan? Seuran yhteyshenkilö ottaa yhteyttä Juho Suikkariin Suomen Turvallisuus Oy:ssä. Juhon yhteystiedot puh 050 353 8281, juho.suikkari@plusturva.fi

Joko teidän yhteislenkit tai harjoitukset näkyvät Fillarikalenterissa?

Fillarikalenteri on pyöräilijöille suunnattu maksuton netissä toimiva kalenteripalvelu, jonka sisällön muodostavat seurojen ja tapahtumajärjestäjien ilmoittamat yhteislenkit, kilpailut ja tapahtumat. Kalenteria selailee kuukausitasolla tuhansia pyöräilijöitä, joten se on tehokas ja ilmainen tapa tiedottaa seuranne aktiviteeteistä alueenne pyöräilijöille. Fillarikalenterin omistaa Suomen Liikuntakalenteri Oy ja sen toiminta rahoitetaan mainosmyynnillä. Seuroille, ilmoittajille ja käyttäjilleen Fillarikalenteri on täysin maksuton. Kalenteriin pääsee ilmoittamaan luomalla tunnuksen osoitteessa: www.fillarikalenteri.fi



MM-kilpailut Kööpenhaminassa ja Rudersdalissa

Tanskalaisilla pyöräily on luonnollinen osa päivittäistä elämää. On laskettu, että kööpenhaminalaiset ajavat joka päivä noin miljoona kilometriä (1,2 milj. asukasta). Kannattaa itse käydä katsomassa miten se on mahdollista; se vain on. Kaupunginjohtaja lupaa, että Kööpenhamina on liikenteeltään ensimmäinen hiilivapaa pääkaupunki vuonna 2025.



Tiesitkö, että Tanskassa järjestettiin tänä vuonna MM - maantiekilpailujen lisäksi BMX:n MM - kisat Kööpenhaminassa ja para - pyöräilyn MM - kilpailut Roskildessä. Viime vuonna tanskalaiset junailivat ratapyöräilyn MM - kilpailut Ballerupissa Kööpenhaminan lähellä.



Pia Sundstedt vauhdissa

Aika – ajot eli tempot

Pia Sundstedt oli ensimmäinen suomalainen osanottaja kilpailuissa. Heti 100 metrin päässä startista olivat hänen vanhempansa kannustamassa Pian kovaan vauhtiin. Lähes koko 13,9 km:n rata kierrokselle riitti katselijoita ja kannustajia. Maalisuoralla tungos oli melkoinen. Yleisöllä on tapana hakata vimmatusti kämmenet levällään suoja-aitaan ripustettuja mainoksia ajoja ohi kuka tahansa kilpailija. Melu oli hillitöntä, ja varmasti kannusti kilpailijoita. Pian suoritus oli hyvä, vaikka se ei aivan Lontoon olympiapaikkaan yltänytkään.

Matti Helminen oli varmasti hyvin valmistautunut kilpailuun, mutta neljän vuoden takaiseen Stuttgardin huippusuoritukseen kertyi aika iso ero. Hämmästyttävää, että 46 km:n keskinopeus vaativalla kaupunkiradalla ei riittänyt häntäpäin sijoitukseen.

kuin

Hatun noston arvoista, että aika-ajorata oli keskellä kaupunkia. Maalisuora oli kuuluisan Tivolin vieressä, ja maali kaupungintalon kupeessa.

Onnistuisikohan meillä pystyttää maali eduskuntatalon eteen?

Rudersdal

Rudersdalin kunnassa on noin 55000 asukasta. Kunta on kuin iso puisto missä on omakotitaloja vierä vieressä. Matka Kööpenhaminan keskustasta sujui kätevästi junalla, kuin kyyti Hesasta Keravalle.

Rataa (14 km) reunusti molemmin puolin metrin korkuinen ns. mellakka-aita. Radan varressa oli yhteensä 7 suurta näyttötaulua, joissa oli sama kuva kuin Eurosportissakin. Skriminien läheisyydessä oli myös kioskeja ja wc:t. Parin sadan metrin välein oli pylväissä kovaääninen, mistä kuului sama selostus kuin maalialueella. Yleisön palvelu on erinomaista! Ja kyllähän siellä väkeä olikin; sunnuntaina noin 250.000! Kun väen paljoudessa oli muutoinkin hankala liikkua, niin vähänkös ärsytti joidenkin mukanaan työntämät polkupyörät.



Norjalaiset fanit ilman paitaa...



Hollantilainen orkesteri viihdytti...

Norjan ja Ruotsin lippuja oli katsojilla eniten. Suomalaisiakin oli satoja. Hollantilaisilla oli ainakin kaksi orkesteria. Eräs norjalainen poppoo oli maalannut toistensa selkään Norjan lipun ja kulkivat siksi ilman paitoja. Tunnelma oli Rudersdalissa innostunut ja kiva.

Juniorien yhteislähdössä oli mukana kolme suomalaista. Roope Nurmi putosi jo parin kympin jälkeen pääjoukosta ja lopulta koko kisasta. Aku Silvenius ja Olli Teivaala köröttelivät maaliin sijaluvuilla 91 ja 115.

Oli tärkeää, että osallistuimme viiden kilpailijan joukkueella MM – kisoihin Tanskassa. Tanska on kohtalaisen lähellä oleva pyöräilyn huippumaa; oli vähintäänkin kohteliasta osallistua heidän järjestämiinsä MM - kilpailuihin.

Toiseksi ajajat saivat kokemusta. Pia lienee havainnut, että vuosien tauon jälkeen maantiepyöräily sujuu edelleen. Pojat lienevät havainneet, että kehitys vaatii ankaraa harjoittelua ja uskallusta yrittää päästä ratkaisuihin mukaan. Mitä perässä istuminen kehittää?

Ensi vuonna MM – maantiekilpailut ajetaan Limburgissa Belgiassa. Limburg on maakunta, maalikaupunki on Valkenburg.

Timo Luostarinen

Terveiset 26.kesäuniversiadeista Kiinasta



Ratapyöräilijä Anton Aro matkusti 10.8. Kiinaan osallistumaan 26. kesäuniversiadeihin Shenzhenissä. Kesäuniversiadi on kesäolympialaisten jälkeen suurin säännöllisesti järjestettävä urheilutapahtuma ja alun perin universiadi tarkoitettu korkeakouluissa opiskeleville alle 28v urheilijoille. Kaikkiaan Shenzhenin universiadeissa kilpailtiin 24:ssä eri urheilumuodossa. Pyöräily oli mukana kilpailuohjelmassa ensimmäistä kertaa rata-, maantie-, maasto- ja bmx-pyöräilyn voimin. Yhteensä tapahtumaan oli tullut mukaan 12 000 urheilijaa ja pyöräilyssäkin ilmoittautuneita kuskeja yli 200. Järjestäjät olivat todella laittaneet "kaikkensa likoon".

Kisakylä, tuleva yliopiston kampus, ja useat suorituspaikat olivat erikseen universiadeja varten rakennettu ja ajoitettu. Koko Shenzhenin alue oli koristeltu kisatunnuksin – jopa rakennustyömaiden aidat oli peitelty kisabanderollein. Järjestäjät ilmoittivat kisakoneistossa olevan mukana kaikkiaan noin 250.000 vapaaehtoista. Ainoastaan todella kuumalle ja kostealle säälle järjestäjät eivät voineet muuta kuin tarjota kaikkialla kylmää vettä, ilmastoituja busseja ja useille lajeillekin ilmastoituja urheiluhalleja – unohtamatta kaikille jaettuun perinteisiä tuuletusviuhkoja.

Pääosa Suomen joukkueesta matkusti Shenzheniin Hongkongin kautta. Matka ja majoittuminen sujuivat mainiosti lukuun ottamatta sitä, että Antonin pyörälaatikko ja seiväshyppääjien seipäät eivät olleet mahtuneet koneeseen ja jäivät Suomeen. Pyörä saatiin kuitenkin perille jo avajaispäivänä, joten rataharjoituksia ei jäänyt väliin kuin yksi. Oli kuitenkin varsin kisamielialaa kuluttavaa metsästää ja odotella pyörälaukkua – oppia tulevaisuuteen tämäkin.

Avajaiset oli upea tapahtuma täpötäydellä Shenzhen Bay–stadionilla. Kisatulta oli sytyttämässä aitajuoksija Liu Xiang. Tapahtumaa ja kuljetuksia varten järjestäjä oli jopa tyhjentänyt kisakylän ja avajaisstadionin välisen usean kymmenen kilometrin osuuden moottoriteitä ja katuja. Ihmisiä riitti joka kulmaan katsomaan ja kuvaamaan satoja ohi ajavia urheilijabusseja. Avajaisseremoniat olivat todella värikkäät ja oli hienoa olla mukana.



Ratapyöräilyn kilpailuohjelma alkoi 16.8 miesten osalta 4km takaa-ajolla ja eräajon alkuerillä. Olosuhteet olivat edelleen paahtavan kuumat ja kosteat – rata-alueen katosten alta mittasimme varjossa yli 50C. Osa kilpailijoista oli lämmössä kuin kotonaan ja osa kuin höyrysaunassa.

Kilpailupaikka oli vuonna 2003 MM-kisoja varten telttarakenteilla osittain katettu puinen 250m:n ulkorata. Nuo kisathan jäivät silloin Kiinassa pitämättä SARS-epidemian vuoksi. Antonin 4km ajo sujui isommitta ongelmitta, vaikka ensimmäinen kilometri menikin jälleen liian kovaa ja siitä sitten maksettiin jälkipuoliskolla. Loppuaika 4.50,231 riitti 12. sijaan ja jäi omasta ennätyksestä 0,7 sekuntia. Ensialkuun oltiin hieman pettyneitä saavutettuun aikaan, mutta kilpailun tuloksia tarkastellessa osoittautui keskimääräisen tulostason jääneen jotakuinkin 4-6s henkilökohtaisista tavoitteista ja kauden parhaista. Takaa-ajokisan terävimmän kärjen miehittivät lopulta tutut alan ammattilaiset Venäjältä: 1.) Ershov ja 2.) Shilov.

Eräajon karsintaan mennessä miehestä oli saunamainen kuumuus vienyt parhaan terän – ainakin henkisesti - ja sijaksi jäi 17. ajalla 11,517, joka kuitenkin riitti alkueriin. Ensimmäisessä erässä vastaan tuli Kiinan Miao Zhang, joka oli jo karsinnassa toinen. Alkuasetelma oli selvä ja hyvästä yrityksestä huolimatta Zhang vei voiton helposti edeten seuraavalle kierrokselle. Keräilyerissä saatiin yläpaikka starttiin ja kokeiltiin yllättää vastustaja hatkaamalla heti lähdöstä. Rohkea ja yleisön villin kannustuksen saanut yritys kesti aina viimeisen kierroksen puoliväliin, jolloin Korean edustaja pääsi kuittaamaan kaikkien peesistä erävoiton ja jatkopaikan. Kiinniottotyön tehnyt Japanin edustaja jäi kuitenkin kovassa loppurutistuksessa taakse ja se lämmitti muutenkin kuumassa kelissä mukavasti. Myös Korean valmennusjohto oli ilmeisen iloinen ja huvittunut erän kulusta ja lopputuloksesta.

Kahden helteisen kisaturismin parissa vietetyn välipäivän jälkeen vuorossa oli Keirin, jossa tulosodotuksia ei ollut minkäänlaisia. Osallistuminen oli sitä kuuluisaa kokemuksen hakua kansainväliseltä tasolta. Keirin sujui kimmelluksitta eikä jatkoajoja tullut tien noustessa pystyyn jo ensimmäisessä keräilyerässä. Kovat pojat ovat kovia poikia ja reiden paksuudella on merkitystä □.

Yhteenvetona totesimme Antonin kisojen, päämatkana 4km takaa-ajo, menneen varsin hyvin. Tietysti olisi ollut mukavaa ajaa Manchesterissa talvella ajettu ennätys historiaan, mutta oman ennätyksen pintaankin tehty suoritus osoittautui Shenzhenissä harvinaisuudeksi kun kauden parhaista jäätiin useimmiten monta sekuntia.

Kotimatkaa odotellessa tutustuimme lisää muihin lajeihin. Kannustimme suomalaisia, mutta mitaleille asti ei kukaan yltänyt. Suomalaisittain moukarissa Tuomas Seppäsen heittäämä kuudes sija jäi parhaaksi sijasaavutukseksi. Kisajärjestelyt olivat huimat, kiinalaisten englannin kielen taito ei aivan riittänyt monessakaan tapauksessa, asiat kuitenkin selvisivät ja lopuksi hymyiltiin.



Anton Aro Shenzhenissä

Xièxie Shenzhen!

Antonin blogissa antonaro.blogspot.com
kisatunnelmia englanniksi

EYOF ryhmän kausi 2011 yhteenvetona

- Leiri Tanskassa
- Youth tour Tanska
- Tour de Himmelfart Tanska
- U6 Cycle Tour
- EYOF Trabzon Turkki
- Eestin mestaruuskilpailut

Huhtikuussa pidimme 10 päivän mittaisen leirin Tanskassa, jossa harjoittelimme 2-3 kertaa päivässä. Kelit olivat meille suotuisat ja leiri onnistui muutenkin hyvin. Ryhmän vetäjänä toimi Tapio Niemi. Joukkue oli Lauri Koski, Aleks Hänninen, Sasu Halme ja Marco-Tapio Niemi.

Toukokuussa ajettiin kolme päivää kestänyt ja viisi etappia sisältänyt Youht Tour etappikilpailu. Vauhti oli hurjaa. Osa joukkueesta oli kuitenkin ihan hyvin kilpailussa mukana. Osalle taso oli kuitenkin vähän liikaa. Myös kolarit sotkivat kuvioita. Ryhmän vetäjänä toimi Tapio Niemi. Joukkueessa oli Lauri Koski, Aleks Hänninen, Henrik Luostarinen ja Marco-Tapio Niemi.

Kesäkuun alussa ajoimme kolme päivää ja viisi etappia sisältäneen Tour de Himmelfartin. Mukana paljon joukkueita pohjoismaista. Täältä löytyi myös ihan reipasta mäkeä. Nyt tuli myös tuloksia. Marco-Tapio Niemen 4. sija etapilla ja 5. sija yhteistuloksissa ovat ihan kelpo tuloksia. Osalle joukkueesta vauhti oli edelleen liikaa. Vetäjäni toimi Tapio Niemi ja joukkueessa oli Aleks Hänninen, Lauri Koski ja Niklas Henttala ja Marco-Tapio Niemi.

Heinäkuun alussa oli vuorossa U6 Cycle tour Ruotsin Tidaholmassa. Kisoissa oli kuutena päivänä kilpailu ja taso oli kova. Ei saatu mitään huipputuloksia, mutta pystyttiin kuitenkin kilpailemaan hyvin. Osalla joukkueesta oli havaittavissa lievää yllärasitusta. Vetäjinä Tapio Niemi ja Patrik Hänninen. Joukkueessa Lauri Koski, Aleks Hänninen, Henrik Luostarinen ja Marco-Tapio Niemi.



Heinäkuun lopulla olimme 10 päivää Turkin Trabzonissa. Ensin leirillä ja sitten itse EYOF-kilpailuissa. Kelit ja kulttuuri olivat pojille ihan uutta. Lähes +40 asteen lämpö ja toistuvat rukoukseen kutsut sekä liikenne olivat melkoisia kokemuksia. Alussa mietimme, että miten siellä harjoittelu sujuu. Jo toisena päivänä saimme järjestäjiltä käyttöön koko ajaksi pyöränkuljetustelineellä varustetun auton, joka oli todella hieno juttu. Ilman autoa harjoittelu olisi ollut mahdotonta. Erikoista oli myös se, että saimme ajella poliisin luvalla liikenteessä ihan omilla säännöillä. Esimerkiksi poliisi näytti, että aja punaisiin vaan. Myös paikallisille ihmisille olimme jotain ihmeellistä, eikä meihin suhtauduttu mitenkään negatiivisesti vaan päinvastoin.





Harjoitukset sujuivat hyvin ja odotukset olivat korkealla. Itse kisat olivat itselleni ja pojillekin lievä pettymys. Osalla palautuminen ei ollut varmaan kevään kovasta ohjelmasta onnistunut ihan täysin. Ajo oli lievästi nihkeätä ja aikoja verraten nyt jäätin esim. tempossa n. 20 sekunttia enemmän kuin kesän aikana normaalisti. Lisäksi kaatumiset sekoittivat pakkaa. Marco-Tapio Niemi ajoi itsensä kriteriumissa A-finaaliin, mutta kaatui ollen siltikin 29. Aleks Hänninen kieritteli kahdesti jo alkuerissä. Kokemus oli kuitenkin ikimuistoinen avajaisineen ja päättäjaisineen. Vetäjä Tapio Niemi. Joukkue Aleks Hänninen ja Lauri Koski ja Marco Tapio Niemi.

Syyskuun alussa osallistuimme minijoukkueella Eestin mestaruuskilpailuihin Korksi-Nuiassa. Kisoilla oli ihan hyvä taso. Aika-ajon lähdössä oli lieviä kummelluksia, mikä ehkä hivenen haittaisi suoritusta, mutta onneksi kerittiin lähtöön. Marco-Tapio

Niemi sijoitus oli 7.



Maantiekilpailu ajettiin vaativalla n. 6km pituisella kierroksella, joka kierrettiin 12. kertaa. Lenkki sisälsi vaativan 7% nousun, jolla pituutta oli noin 500 metriä. 4 kierrosta ennen loppua, Marco-Tapio teki nousussa iskun, johon pääsi mukaan neljä eestiläistä. Ryhmä pysyi irti loppuun asti ja ratkaisu kirissä paremmuutensa. Marco-Tapio oli lopulta 3. Niklas Henttala ajoi paljon irtiottoja kiinni ja hoiti oman osuutensa hyvin, vaikka väsähtikin pari kierrosta ennen loppua. Vetäjä Tapio Niemi, joukkue Niklas Henttala ja : Marco-Tapio Niemi.

Teksti ja kuvat: Tapio Niemi



EYOF-kisat olivat ikimuistoinen kokemus;
vas. Marco-Tapio, Tapio, Aleks ja Lauri

Maastokauden yhteenveto

EM-mitalisateen kautta back to basics

Jälleen yksi kisakausi takana. Ja millainen kausi? Yhtäältä upeita ja historiallisiäkin saavutuksia, mutta toisaalta kausi oli takapakkien myötä kaksijakoinen kuten niin useaan otteeseen aiemmin.



Mitalistit Jukka ja Pia (kuva Sonja Kallio)

Maaston arvokisakauden alkupamaus oli vertaansa vailla. Pia Sundstedtille kultaa ja Jukka Vastarannalle hopeaa kesäkuiselta EM-marathonilta Itävallasta. En muista päivää, jolloin Suomi olisi saanut kaksi EM-mitalia samana päivänä, joista toinen vielä kultainen! Juhannuksena ajetuista marathonin MM-kisoista Italiasta kotiin tuomisina Piale "puumitali" eli neljäs ja Jukalle kahdeksas sija, jotka nekin kovia saavutuksia.



Maaston olympialajin XCO:n EM-kisoissa Slovakiassa Jukalle osui huonon jalan päivä, tuloksena DNF. Sveitsin syyskuisiin MM-kisoihin Jukan kuntokäyrä oli jälleen nousussa, mutta kaatuminen rataharjoituksissa teki sekä ikävän äkkilopun kaudelle että hidasteen Lontoon olympiatavoitteelle. Maapaikka Lontooseen on edelleen mahdollinen, joskin loppukauden laskennalliset pistemenetykset tekevät tavoitteesta todella haastavan. Ennen MM-kisoja olimme jälkimmäisellä Lontoon pisteidenkeruujaksolla jo maarankingin sijalla 21., kun 24 maata saa suoran O-paikan. Joka tapauksessa taistelu jatkuu ensi vuoden toukokuun 22. päivään asti eli tavoite on elossa.

Carina Kirssi ajoi kaudella vain yhden arvokisan, XCO:n Slovakiassa pidetyt EM-kisat, josta omien sanojensa mukaan "peruspuurtamisen kautta" tuli 33:sija. Muutamissa kovissa KV-kisoissa kuten Ranskassa ja Virossa Carssu ajoi hienosti, mutta kautta varjostivat Carssun termiä käyttäen "kinttuongelmat". Toinen jalka puutui, joka heijastui voimattomuutena. Myös kaluston kanssa oli sekä epäonnea että tiimin huolimattomuudesta johtuneita tilanteita, etenkin maailman cupin-kisoissa. XCO:n EM-kisoissa Samuel Halme ja Perttu Pärssinen testasivat vauhtiaan U-23-sarjassa. Kyyti oli 20- ja 19-vuotiaille suomalaisille kovaa, mutta tällä haettiin arvokisakokemusta sekä vertailukohtaa ikäsarjan Euroopan eli samalla maailman kärkeen. Samuel oli 63:s ja Perttu 68:s.



Carina Kirssi
(kuva Veikko Halme)



Junioreiden eli U15- ja U17-sarjojen viralliset Euroopan mestaruuskilpailuissa pidettiin Grazissa, Itävallassa ensimmäistä kertaa. Neljä päivää ja kuusi erillistä lähtöä käsittäneisiin kisoihin lähdettiin U17-sarjan joukkueella Veera Väkevä, Sasu Halme ja Matias Koskinen. Kyseessä oli yksilö- ja joukkuekisan yhdistelmä, ja taso sekä reitit olivat todella kovia. Lopputuloksissa Veera oli 25:s, Sasu 39:s ja Matias 68:s. Joukkuekisassa Suomen sijoitus oli 24:s. Koska liiton puheenjohtaja linjasi, että ”junnujen kisat eivät ole viralliset arvokilpailut”, kuului EM-kisamatka maajoukkueen Junior Talent Teamin kauden KV-

kilpailuohjelmaan. Kokemuksen valossa junnujen EM-kisat olivat todella tärkeä tapahtuma nähdä ikäryhmän taso Euroopassa. Kisamuotona kuuden startin kokonaisuus on fyysisesti kova, vaikka ohjelmaan kuului myös teknisiä valmiuksia testaava osio sekä lyhyt aika-ajo. Osallistumiskynnystä madaltaakseen UEC on linjannut, että myös seurajoukkueilla osallistumisoikeus junnujen EM-kisoihin. Ensi kaudella kisat pidetään samassa paikassa, ja olisi hienoa nähdä mukana seurajoukkueita myös Suomesta.

Kolmiportaisen (A-, B-, ja JTT) maastomaajoukkueen leiritys- ja kisaohjelma toteutui jaoston laatimien suunnitelmien mukaisesti. Toukokuussa lähdettiin yhdistetylle KV-kisa- ja harjoitusmatkalle Ruotsiin ja Tanskaan. Ensin ajettiin maaston kolmietappinen kisa Börlangessa, Ruotsissa ja tästä jatkettiin Tanskan puolelle kahteen XCO-kisaan. Heinäkuun alussa kisattiin kaksi KV-kisaa Virossa: UCI:n C2-kategorian Port of Tallinn GP, joka kuului osana Tallinnan Euroopan kulttuuripääkaupunki-ohjelmatarjontaan sekä



Viron XCM-cupin osakilpailu. Molemmista etelänaapurissa ajetuista kisoista irtosi podium-sijoja. Viron matkaa varjosti Tallinnassa keskellä kirkasta kesäaamua tapahtunut pyörävarkaus, jolla oli luonnollisesti kielteinen vaikutus maajoukkueen kisamahdollisuuksiin. Mittavan paikallisen mediarummutuksen ansiosta kaikki pyörät yhtä lukuun ottamatta saatiin myöhemmin takaisin, joskin värityksen ja komponenttien suhteen oli tapahtunut pientä paikallista tuunausta.

Kauden aikana maajoukkue leireili neljästi, joista kolme leiriä pidettiin maajoukkueen yhteistyökumppanin Jämin maastoissa ja yksi Rajamäellä. Maajoukkueen leirivalmentajana toimi Antti Hagqvist, joka on nyt sivussa valitettavan sairauden uusimisen vuoksi. Tulevalla kaudella maaston maajoukkueporrastus pysyy ennallaan, mutta urheilijavalintojen suhteen tultaneen tekemään muutoksia. Mahdollisista muutoksista tiedotetaan henkilökohtaisesti että myös maaston saitilla www.mountainbike.fi:ssä.

Kotimaan cup-kisakausi saatiin päätökseen marathoin Suomi Cupin yhdeksännen kisan kautta Tampereella syyskuun lopulla. XCO:ssa ajettiin yhteensä kahdeksan osakilpailua käsittävä cup-sarja ja maratonissa yhdeksän, joista viidessä järjestettiin mini maraton. Sekä XCO:ssa että XCM:ssä eli maratonissa on havaittavissa selvää nousujohteisuutta osallistujamäärissä. Kilpailujen tapahtumarakentamisen suhteen on petraamista, mutta kehitettävää on aina ja pitääkin olla. Hyvinkään XCO:n SM-kilpailut olivat kelpo esimerkki hyvin järjestetystä kisatapahtumasta. Kisapaikka näytti siltä, että täällä tapahtuu, kuulutukset toimivat, katsomot oli rakennettu ja reitin toteutusta oli mietitty huomioiden myös katsojien viihtyminen. On oleellista, että kisapaikka viestii oikeanlaista pöhinää, sillä tämä vaikuttaa katsojien mielikuvaan, ei pelkästään yksittäisestä tapahtumasta vaan koko lajista. Tiedostamme jaostossa seurojen resurssit, mutta monesti saa yllättävän paljon aikaa pienellä viilauksella.

XCE Eliminator tulee uutena virallisena arvokisalajina maaston kestolajien perheeseen kaudelle 2012. Maaston lokakuuisella MJ- ja junnuleirillä Jämillä haettiin ensituntumaan uuteen sähkökkään lajiin. UCI:n sääntöjen mukaisesti kyseessä on 500-1000 metriä pitkällä reitillä ajettava erämuotoinen pudotuskisa eli ns. maaston sprinttikisa. Neljä kuskia samanaikaisesti tullessa, joista kaksi nopeinta etenee jatkoon. Rata voi sisältää sekä luonnollisia että artefakteja esteitä. Maastojaosto hakee lajille virallista SM-arvoa ensi kaudelle. Joka tapauksessa kisakalenteriin on tarkoitus liittää muutama eliminator-kisa. KV-kisoissa eliminatorissa ajetaan vain yksi luokka, miehet ja naiset, johon on osallistumisoikeus kaikilla yli 17-vuotiailla. Kotimaan kisaluoista ei ole tehty lopullisia linjauksia toistaiseksi. Joka tapauksessa laji on kuin luotu tuotavaksi urbaaneihin olosuhteisiin mm. kaupunkien puistoihin lähemmäksi ihmisiä. Toinen maastojaoston vuosikokouksessa ehdottama lisäys on XCO:n SM-arvon lisääminen U-23-sarjalle. Tällä toimenpiteellä SM-käytäntöemme saadaan yhtenäiseen linjaan muiden maiden kanssa sekä kavennetaan M-18 gappia M-18 ja elite-sarjan välillä.

Pyöräilyssä on nyt selkeästi nähtävissä oikean vaihteen silmään saaminen, enkä tarkoita yksinomaan maastoa. Lajien välillä käytyjen huippu-urheilun kehityslinjausten mukaisesti on olemassa vahva yhteinen näkemys eri alalajien toimintojen tehostamisesta, jotta kehitys kehitty yhteisesti. Toki huippu-urheilun kehitystoimet eivät ole ainoa ulottuvuus, vaan meidän on kehitettävä suomalaista pyöräilyä laaja-alaisesti huomioiden koko mahtava potentiaali. Ison kuvan ja toiminnan aika on nyt.

Kiitän nöyryimmästi kaikkia maaston asioita eteenpäin puskevia ja lajitoimintaan sitoutuneita henkilöitä. Teette tärkeää työtä ja kaikkia teitä tarvitaan. Erityiskiitokset MJ-toiminnassa mukana oleville yhteistyökumppaneillemme eli A-Code, High Peak, Kallisto ja Jämisport sekä Kari Mäkiselle ja Ylen poppoolle.

Pyöräilyn täyteistä loppusyksyä kaikille!

Peltsi

Haukutaanpa Suomen Pyöräilyunioni!

Matti Lehikoinen hämmästytti Laajavuoressa alamäkiajon SM – kilpailuja seuraamaan tulleen yleisön pysähtymällä ennen maaliviivaa. Hän teki sen välttääkseen kilpailun voiton.

Seuraavana päivänä sanomalehti Keski – Suomalaisessa oli iso juttu kilpailuista. Ihmeellisen pysähtymisen selitettiin johtuneen siitä, että Suomen Pyöräilyunionin sääntöjen mukaan Suomen mestarin on kilpailtava seuraavaan mestaruuskilpailuun saakka siniristipaidassa. Lehikoisen kansainvälisellä tallilla on lukuisia sponsoreita, joiden mainokset eivät sovi perinteiseen Suomen mestarin paitaan. Ammatikseen kilpaileva Matti Lehikoinen joutui siis Suomen Pyöräilyunionin ”tyhmien sääntöjen” vuoksi luopumaan SM kilvan voitosta.

Fillari – lehden numerossa 5 otsikon ”Berg vei DH:n SM:n Lehikoisen protestoidessa” jutussa ihmeteltiin, että eikö Suomen mestaruuden pitäisi olla saavutus eikä taakka. Jos muiden maiden mestarin paidoissa toinen hiha on maan väreissä, niin eikö Suomessa olisi aika siirtyä tähän käytäntöön? ”Lehikoisen episodi jäi kisan jälkeen puhuttamaan kuskeja ja yleisöä”.

Mikä on jutuissa haukuttu Suomen Pyöräilyunioni? Onko se hallitus, toiminnanjohtaja, puheenjohtaja vai toimisto? Kuskit ja yleisö eivät tiedä, että Pyöräilyunioni oli läsnä, kun Matti pysähtyi. Kilpailun toimitsijat ja tuomarit kuuluvat SPU:n jäsenseuroihin. DH – ja BMX – pyöräilyyn liittyvät asiat Unionissa hoitaa Vauhtijaosto. Muut eivät Unionissa gravity – juttuja käsittele.

SPU:n organisaatiossa Vauhtijaosto toimii aktiivisesti ja hyvin. Kun tehtäviä on paljon ja tekijöitä niukasti, saattaa jotain joskus jäädä tekemättä. Nyt oli unohtunut tarkistaa DH – ja BMX – lajeja koskevat säännöt Kansainvälisen Pyöräilyliiton UCI:n sivuilta. Ns. hihäsääntö on olemassa ja voimassa. Ennen ensi vuoden SM – kisoja Vauhtijaosto tekee varmasti esityksen Unionin hallitukselle mestarin ”hihapaidasta”, ja SPU:n hallitus toimittaa sen edelleen UCI:n hyväksyttäväksi.



Suomen Pyöräilyunioni ry:n ”omistavat” jäsenenä olevat pyöräilyseurat. Suurin päätösvalta on liittokokouksilla, joita sääntöjen mukaan pidetään yksi syksyllä ja toinen keväällä. Liittokokouksen päättämää toimintasuunnitelmaa toteuttaa 1 + 8 hengen hallitus, ja käytännössä päivittäistä toimintaa johtaa kokopäiväinen toiminnanjohtaja.

DH – ja BMX – seurojen jäsenille pitää kertoa, että Vauhtijaosto on ihan oikeasti = SPU, eikä joku ulkopuolinen organisaatio. Jos ja kun kuskien ja seurojen tekee mieli antaa rakentavaa palautetta sekä kehittää lajia, niin ensisijainen kohde on Vauhtijaosto. Kun organisaatiota ei riittävästi tunnettu, niin Laajavuoren kisoissa syntynyt Unionin arvostelu osui ”omaan nilkkaan”.

Jatkuvaa menestystä Vauhtijaostolle.

Timo Luostarinen
SPU:n puheenjohtaja

TUOMARIT – SPU:n EDUSTUSTO

Pyöräilykilpailuissa on yksi tai useampia tuomareita. Arvokilpailuihin, joita ovat maan mestaruuskilpailut ja valtakunnalliset cup – kilpailut, nimeää tuomarit SPU:n hallitus (mestaruuskilpailut) ja SPU:n sääntö- ja tuomarivaliokunta (cup – kilpailut). Valinnoissa huomioidaan kompetenssin lisäksi etäisyys kilpailupaikalle.

Tuomareiden tehtävänä on varmistaa, että kilpailu tapahtuu sääntöjen puitteissa ja kaikkia osanottajia kohdellaan tasapuolisesti. Tuomarit hyväksyvät järjestäjien kilpailumääräykset, tarkistavat osanottajien lisenssit, hyväksyvät lähtöjärjestykset, sopivat keskinäisen työajan, informoivat joukkueenjohtajat omalta osaltaan, tarkastava pyörät, valvovat kilpailusuoritukset ja hyväksyvät tulokset sekä lopuksi vielä tekevät raportin kilpailuista. Tuomareilla on paljon tehtäviä. Kaikki ovat vapaaehtoisia, kenellekään ei makseta palkkioita; vain matkakulut, eivätkä kaikki ota niitäkään.

Tuomareilla on merkittävä rooli kilpapyöräilyn ”myyntiedustajina”. Tuomarit erottuvat kilpailupaikoilla pukeutuneina SPU:n tuomariasuun. Heillä on nimilappu tai – kortti esillä. Kuten muissakin lajeissa seuraa yleisö myös tuomareiden käyttäytymistä kilpailuissa. Siksi on tärkeää, että tuomarit herättävät tekemisellä ja olemuksella luottamusta yleisössä, sekä tietenkin osallistujissa ja huoltajissa.

Tuomareilla ei ole erivapauksia. Erityisen tarkkana on oltava liikenteessä, missä tuomariauton liikkuminen noteerataan herkästi. Äänimerkkiä tulee käyttää harkitusti ja ylinopeus on hyväksyttävissä vain johdetussa letkassa.



Komissaari Mika Niskanen selvittää poliiseille kilpailun kulkua"

SPU:n komissaareilla on vahva osaaminen ja hyvä pelisilmä. Tulevaisuutta ajatellen tarvitsemme kuitenkin lisää komissaareja. Mutta, samoin kuin yleensä, tehtävään oppiminen tapahtuu sääntöjen pönttämisen lisäksi käytännön toimitissa. Järjestettävien kilpailujen niukan määrän vuoksi kaikille koulutukseen ryhtyneille ei ole riittänyt mahdollisuuksia pitämään taitoa yllä ja kehittyä edelleen.. Hallituksen sekä sääntö- ja tuomarivaliokunnan pitää

ryhtyä toimiin, joilla varmistetaan ”SPU:n edustuston” näyttävyyys ja korkea laatu.

Tuomareilla on iso vastuu kilpapyöräilyn kuvasta markkinoilla.

Timo Luostarinen



"Euroopan Pyöräily Unionin pääsihteeri Roland Hofer, ylituomari Tampereella EYOF -kilpailuissa, neuvottelee Björn Palmin kanssa

VELODROM TÄNÄÄN

Sisäkentän pitäisi olla samassa tasossa radan kanssa. Marko Vauhkonen pitää tällaista reunaa hyvin vaarallisena



Helsingin Olympialaisiin 1940 rakennettiin kaksi näyttävää urheiluareenaa: Olympiastadion ja Velodrom. Stadionin juoksurata ja kentän suorituspaikat on uusittu vähän väliä. Jos juoksurata olisi edelleen tiilimurskaa, kuten 1952 olympialaisissa, niin tuskin kukaan suostuisi edes harjoittelemaan siellä.

Velodrom on kaukaa katsoen tyylikäs rakennus. Aurinkoisina päivinä se on suorastaan häikäisevän kaunis. Pyöräilyrata on kokonaan maalattu kahteen kertaan, kymmenen ja 40 vuotta sitten. Koska suuri betonipinta on täysin säiden armoilla, irtoaa käytetty maali radan pinnasta.

Velodrom on pyöräilyyn huonossa kunnossa, eikä se parane maalaamalla. Rataan on syntynyt halkeamia ja kuoppia. Sisäkenttä on paikoin painunut kilpapyöräilylle paikoin hengen vaarallisesti, koska radan sisäreunasta puuttuu ns. turvallisuusalue, minkä pitää olla samassa tasossa radan kanssa.

Kymmenen vuotta sitten kentän keskusta rakennettiin kokonaan uudelleen amerikkalaisen jalkapallon kentäksi. Ikävää, että ”jenkkifutaajat” eivät pidä kentällä pelaamisesta, koska maton kaltaiselta keinonurmelta puuttuu hiekka.

SPU valitti Helsingin Liikuntavirastolle Velon surkeasta kunnosta vuosi sitten. Tänä vuonna elo - syyskuun vaihteessa

kaupunki kutsui SPU:n ja helsinkiläiset seurat radalle neuvonpitoon. Virastossa oli varauduttu radan maalaamiseen. Ilmeet vaihtuivat totisiksi ja maaliesitteet hävisivät takaisin salkkuun, kun kaupungin edustajille valkeni yli 70 vuotiaan pyöräilyareenan surkea kunto.

Kulttuuri- ja urheiluministeri Paavo Ahrinmäki painottaa, että Olympiastadionin mittava perusparannus on tehtävä. Ahrinmäki: ”Stadion on rakennettu pula-ajan aineilla. Betonit rapisevat, ja ensin stadion pitää kunnostaa niin, ettei se romahda. Käytännössä se pitää rakentaa uudelleen” (HS 19.10.2011)

Velodrom on rakennettu samaan aikaan ja samoilla pula – ajan aineilla. Rata on betonia.

Nyt odotetaan ulkopuolisen asiantuntijan lausuntoa radan tarvitsemasta hoidosta ja kunnostuksesta. Saattaa olla, että Velo jää Museoviraston kukkaseksi, mitä ei edes yritetä kunnostaa alkuperäiseen tarkoitukseen. Pyöräilyyn Velodrom on sopiva vielä vuosikymmeniä. Lapsille ja harrastajille se on turvallinen paikka, missä ei ole vastaantulevaa tai risteävää liikennettä. Jos ja kun jenkkifutaajille rakennetaan edelleen lisää kenttiä ja he hylkäävät Velon, niin keskikentällä olisi sopiva paikka BMX – radalle.

Kysymys: Mainitse suomalaisten suosima kaikkien kesäolympialaisten ohjelmassa ollut urheilulaji, minkä harjoittamiseen Suomessa ei ole rakennettu yhtään suorituspaikkaa yli 70 vuoteen? (vastaus: ratapyöräily)

Raportti parapyöräilyn MM-kisoista

Vammaispyöräilyssä eli parapyöräilyssä on useita luokkia urheilijoiden vamman vakavuuden ja tyyppin mukaan. Pääluokkia on kilpailuvälineen mukaisesti neljä: Tandemit (B), käsipyörät (H), kolmipyörät (T) sekä tavalliset pyörät (C). Vammatyyppi ja vamman vakavuus määrittää tarkemmin luokan. Pääasiallisesti voidaan sanoa, että kaikki näkövammaiset ajavat tandemeilla apupilotin kanssa, alaraajoista halvaantuneet käsipyörillä, hemiplegiasta tai muusta halvauksesta kärsivät kolmipyörillä ja jalka-amputoidut tavallisilla pyörillä. C, T ja H-luokissa on kahdesta neljään eri luokkaa vammatasoon perustuen, ja luonnollisesti miehille (M) ja naisille (W) on omat luokkansa.

Syyskuussa järjestetyt Tanskan MM-kisat olivat Suomen parapyöräilymaajoukkueen päätavoite vuonna 2011. Näiden kisojen merkitys ylitti normaalinkin maailmanmestaruuskisan, sillä menestyksen perusteella jaettaisiin maapisteitä, joilla vuorostaan saadaan edustuspaikkoja Lontoon paralympialaisiin 2012. Maapisteitä oli tarjolla MM-kisojen lisäksi maailmancupista sekä kansainvälisistä P1-kisoista. Vuodelta 2010 oli jo tienattu yksi paralympiapaikka, ja menestyksen avulla oli tarkoitus varmistaa ainakin toinen edustuspaikka Lontooseen.

Suomen maajoukkueessa on tällä hetkellä edustajat tandem- ja käsipyöräluokissa. Tandemeissa maajoukkueessa ajavat parit Jarmo Ollanketo-Marko Törmänen (MB) sekä Arttu Mäkinen-Aki Turunen (MB) ja käsipyörissä allekirjoittanut eli Jani Peltopuro (MH2)

Lontoon pisteiden tienaamista oli vaikeuttamassa kansainvälisen pyöräilyliiton asettama rajoite, jonka perusteella kukin maa sai aika-ajoon yhden edustajan ja maantieajoon kaksi, poikkeuksena viime vuonna parhaiten pärjänneet maat. Kummallekin Suomen tandemistille aika-ajo oli päämatka, ja hyvänä päivänä kumpikin pari on potentiaalinen mitalisti. Harmillisesti nyt jo ennen lähtöä toinen mitalisuosikki Suomesta olisi ulkona.

Tanskan rataa oli käyty tutustumassa elokuun alussa, ja todettu jo rataprofiilistakin ilmi käynyt asia: tämä rata ei vastannut perinteistä käsitystä Tasamaa-Tanskasta, sillä viimeinen 2.5 kilometriä 15.3 km mittaisesta radasta oli jatkuvaa nousua, parhaimmillaan nousun jyrkkyys oli 5 %. Ei siis mitään vuoristoa, mutta ei tasamaatakaan. Reitin matkalla oli muutama muukin lyhyempi nousu, ja lisäksi luonnollisesti laskuja ja kohtuullisen tiukkoja mutkia.



Suomalaiselle rata tuntui suhteellisen sopivalta, sillä vastaavia maastoja on löydettävissä Suomestakin, ja odotettavissa oleva sää syyskuussa olisi myös suomalaiselle tuttua. Viimeistelyharjoitukset oli siis helppo tehdä kun rata oli tunnettu.

Omalta osaltani matkustin kisapaikalle perheen kanssa laivalla ja omalla autolla. Paikan päällä ohjelmassa oli vielä rauhallista tutustumista reittiin, ja torstaina 8.9 olisikin tulikokeen aika: aika-ajo. Aika-ajo on pirullinen laji: koko ajan painetaan oman suorituskyvyn rajoilla ilman tarkkaa tietoa tilanteesta. Edellinen ajaja on lähtenyt liikkeelle minuuttia aiemmin, joten todennäköisesti et näe häntä. Jos näet, hyvä, aja kiinni, niin et ainakaan ole viimeinen. Seuraava ajaja taas tulee 60 sekuntia perästä, ja taaksepäin nyt ei ainakaan ole aikaa katsella ja kellotella väliaikaa. On parasta koettaa keskittyä vain omaan ajoonsa, ja kiduttaa itseään punaisella alueella, kuitenkin niin, ettei ajamisen teho lopu ennen loppua, vaan pikemminkin voi vielä hieman kiristää.



Oma urheilu-urani on vielä lyhyt, tosissaan on treenattu vasta pari vuotta, joten tavoitteissa pitää olla realistinen. Tosiasiassa jokainen kunnianhimoinen yksilöurheilija haluaa voittaa kisan kuin kisan ylivoimaisesti, mutta kestävyyslajeissa pitää olla pitkäjänteinen ja kärsivällinen. Niinpä tavoitteeni aika-ajoon oli parantaa vuoden 2009 MM-kisoista saavutettua 20. sijaa. Aika-ajossa tärkeämpi mittari on kuitenkin aikaero kärkeen, tämän toivoin pienentyneen huomattavasti.

Sää oli kisapäiväinen poutainen vaikkakin suhteellisen viileä ja tuulinen. Ajoni meni suunnitelmien mukaan, eli täysillä alusta loppuun. Voimaa riitti vielä lopussa kiristää tahtia ylämäen loiventuessa, eikä yksikään takaa lähtenyt ohittanut minua. Henkinen helpotus oli, että saavutin yhden edellä lähteneen lopun nousussa. Sijoitus oli 19., ja täytti ennakkotavoitteeni. Tärkeämpänä asiana aikaero kärkeen on vuodesta 2009 lähes puolittunut, ja mitalisijoille eroa oli enää alle 4 minuuttia entisen 8 minuutin sijasta. Kisan voitti ylivoimaisesti Sveitsin Jean-Marc Berset, yli minuutin erolla kakkoseen, siitä eteenpäin sijoitukset ratkesivatkin vain muutamien sekuntien eroilla.



Seuraavana päivänä oli omalta osalta ohjelmassa lepoa ja palauttavaa kevyttä harjoitusta, ja vuorostaan tandemien aika-ajokisa. Suomen edustajaksi oli valittu Arttu Mäkinen ja Aki Turunen, tavoite oli ajaa kuuden joukkoon. Aika-ajo meni parilta hyvin, mutta kärjen tiukka taso tiputti sijoituksen hieman tavoitetta alemmas, tuloksena 9. sija –tällä kuitenkin tienattiin taas pisteitä paralympiakarsintaan.

Koitti lauantai 10.9, ja edessä oli maantiekisa, eli 4 kierrosta 15.3 km radalla, yhteensä reilu 61 km. Viivalla oli lähes 30 käsipyöräilijää 18 eri maasta. Tavoitteenani oli ajaa kärkiporukan mukana niin pitkään kuin mahdollista, jotta saisin lisää kokemusta peesaamisesta ja ryhmäajosta, jota Suomessa ei pääse harjoittelemaan. Lähdöstä kiihdytin kärkiporukan mukaan, ja olin ensimmäisen mutkan jälkeen hyvissä asemissa kymmenen sakissa. Sitten pyörä alkoi pitää kummallista kolkutusta, matkaa oli takana vasta kilometrin verran. Tiesin jo vian kyllä, mutta toivoin, että se olisi jotain muuta, ja jatkoin painamista. Kärkijoukko kuitenkin karkasi vähitellen, tyhjällä eturenkaalla en pysynyt matkassa. Sain huoltoautosta uuden etupyörän noin 6 kilometrin ajon jälkeen, joten pääsin nilkuttamaan ensimmäisen kierroksen maaliin. Matkan jatkaminen jarruttomalla käsipyörällä 10 minuutin takamatkalta ei kuitenkaan tuntunut mielekkäältä, joten edessä oli keskeytys.



Se oli ensimmäinen rengasrikko kisassa urani aikana, eli väistämätön tilastotappio. Silti päällimmäisenä oli karvas pettymys, sillä tarjolla olisi ollut paras MM-sijoitus, jos vain kalusto olisi kestänyt. Jos ja jos. Kisan voitti ylivoimaiseen tyyliin Sveitsin aika-ajoakin hallinnut Berset, muut mitalisijat loppukiritaistelun jälkeen Italiaan ja Saksaan.

Sunnuntaina oli tandemistien maantiekisan vuoro, mutta valitettavasti ensimmäinen vastoinkäyminen koettiin jo enenn kisa: Aki Turunen oli flunssainen, joten Mäkinen-Turunen -pari oli ulkona. Tandem-parien yhdessä laatima Suomen tiimitaktikka kärsi kolauksen, ja Ollanketo-Törmänen olivat omillaan. He ajoivatkin hyvän kisan pysyen pääjoukossa. Vahva kolmen parin irtiotto kesti maaliin asti, joten pääjoukko ratkaisi kirikamppailussa loput pistesijat. Valitettavasti lopun kiritilanteessa suomalaiset joutuivat pussiin, ja sijoitus oli maalissa 15.



Kokonaisuus oli kaksijakoinen: maantiekisan rengasrikko ja koko joukkueen hieman epäonninen suoritustaso painoi tunnelmaa alas. Toisaalta omalta osaltani olin tyytyväinen aika-ajovauhdin kehitykseen suhteessa kärkeen, ja se luo uskoa harjoitteluun pitkällä tähtäimellä.

08 –saunalenkki 23.10.2011

Oli jälleen se päivä, joka merkitsi varmemmin talven tuloa kuin kesäajan päätyminen; 08 –saunalenkki. Leskenlehdet oli kuolleet, popliinitakit oli vaihdettu toppatakkeihin, kun hilikun verran pyöräilijöitä, nimekkäitä ja teräksenlujia vieraita amerikanvahvistusta ja donnia, sekä kaupungin omia poikia myöten, lähti saunalenkilleen.

Nahkaan valettu hahmo

Jaakon (70v.) tunsivat kaikki, niin nuoret kuin vanhatkin; isät olivat jo ennen sotia ja heti sotien jälkeen nähneet hänen tutun hahmonsansa ja kertoneet hänestä pojilleen ääni väreillen. Hän on käsité...hänet olisi lyöty ritariksi, jos elettäisiin Englannissa.

Ja niin villisti vilahtivat pyöräilijät Toppilan liukkailla kaduilla, että Jaakon hoikka, nahkaan valettu hahmo löytyi...kaukana hän oli kärjestä...häntäpäässä ajajien parvessa. Kas vain...uusi tarkennus salmen toisella puolella...kyllä, sijalta 13 löytyy entinen suksitehtailija. Hän revittää sittenkin tosissaan.

Kohti kärkeä...uskomaton takaa-ajo

Liukas maantie ei haittaa häntä vähääkään...ei reistaile Jaakon kone niin kuin ei ole pahemmin reistaillut ennenkään. Yksitellen, kuin napit takista, tippuvat muut; Tiina kellahtaa nurin, hänen kannarinsa piiputtaa punaisena. Samalla kun matka lyhenee, muuttuu kärjen järjestys riemastuttavasti...kolme donnaa kärjessä! Mutta Jaakko ottaa kuolemankurvissa pyörästään ihmeitä irti, nauttii jokaisesta ohitustilanteesta ja hallitsee tilanteet kiperissäkin kaarteissa kuin huoleton markkinamies. Jo käy kumu vaarallisessa alamäessä, kapteeni ärähtää...hidastetaan.

No nyt Tomppa kiittää pitkin vauhtisuuraa, nopeus nousee 25 kilometriin tunnissa; lommainen, moneen kertaan hitsattu pyörä kitisee kuivuuttaan, paukkuu ja kumisee. Silmä ei erota, mutta niin vain kieli Jaakon tarkkuustyönä tehty rannekello, lahjomaton todistaja, kiintopisteenä puunrunko, että villi takaa-ajo tuottaa tulosta. Irtiotto ajettiin ylös.

Pyörä pyörässä kiinni

Ei ole ennen mokomaa kuultu, miettii amerikan Natalie, juosta ne osaa, mutta että ajaaki. Va i helvete...? Vaara keikkui koko ajan Jaakon olkapäillä mustana pahaenteisenä korppina. Sadanmetrin vauhtisuora, mittarissa rajut lukemat, kun etujarrut löivät lukkoon. Kirskunaa, kauhunhuutoja, pölypilvi...pyörät pyörivät hiljaa ilmassa. Jaakko on pyöränsä alla hengissä, katkennein kynsin, mutta muuten vahingoittumattomana, luulee. Mikä on tullakseen, tulee – tai sitten ei...voitto tai kuolema.

”Ennen kuin auttajat ehtivät paikalle, elin pitkiä sekunteja. Kuulin kuinka pumppu tikitti, mutta en halunnut tehdä mitään. Olin ansassa...näinkö näkyjä...vaaleanpunainen enkeli (TeamDonnaAgile, TDA) katsoi minua hymyillen. No...eihän tuo Liisalta näytä...pelkäsin tajuntani palaavan”.

Hän ei malta pitkään istua paikallaan, adrenaliini suorastaan velloi suonissa. Ja tuo kaukainen Pohjolan mies, sydämen kohdalla siniristilippu, istutti kaulaansa laakeriseppeleen ja mietti...on ajettava niin ettei vaaranna henkeään. Henki oli säilynyt, mutta voitto mennyt!



Kiitoksia donnille (TDA) ja 08 -lenkkiläisille saunalenkkiseurasta, sekä palkintojenjako- ja ruokailutuokiosta. Tasan hilikku (25) nais- ja miespyöräilijää cc- ja mtb -pyörineen liukasteli muutaman tunnin rupeamana Nallikari Lomakylään saunomaan, syömään porokiusausta, palkitsemaan vuoden oululaispyöräilyn hyväksi monella tapaa talkoilleen Hannu Murasen, sekä toivottamaan 08 -lenkin ulkomaanvahvistukselle Natalie Koch:lle hyvää kotimatkaa kotikonnuilleen. Natalie muisti tyylikkäillä keltaisilla paidoilla Timo Karvosta ja Virva Pisanoa heidän mahdollistaessa hänet kesän 08- ja donnien lenkeille.

Ensi vuoden Pirkan Pyöräilyn ilmoittautumisesta Pekka Lindval kertoi ajankohtaista tietoa OTC 08 -lenkkiteamin tiimoilta.

Pekka Hartikka, OTC

SM- ja ISM MITALIT 2011		SM				ISM				YHT			
		K	H	P	yht.	K	H	P	yht.	K	H	P	yht.
1	CC Helsinki	13	13	10	36	11	9	13	33	24	22	23	69
2	TWD-Länken	15	5	8	28				0	15	5	8	28
3	Ounaksen Pyörä-Pojat	1	2	2	5	11	11	10	32	12	13	12	37
4	Tampereen Pyörä-Pojat	7	4	8	19	4	4	5	13	11	8	13	32
5	Porvoon Akilles	2	8	2	12	6	8	3	17	8	16	5	29
6	Kälviän Tarmo	6		1	7	2	4	9	15	8	4	10	22
7	Oulu Triathlon & Cycling Club				0	8	1	2	11	8	1	2	11
8	Idrottsklubben -32	2	6	5	13	4	3	1	8	6	9	6	21
9	Hyvinkään Pyöräilijät	6	4	2	12			3	3	6	4	5	15
10	CC Tailwind	1	2		3	4	1	3	8	5	3	3	11
11	Lets´Go	5	3		8				0	5	3	0	8
12	Seinäjoen Pyörä-Pojat -56		1		1	4	3	2	9	4	4	2	10
13	Sibbo Vargarna				0	4	2		6	4	2	0	6
14	Team Velo Cycling	1	1	5	7	2	4	3	9	3	5	8	16
15	Porin Tarmo	1	3	1	5	2	2		4	3	5	1	9
16	Gamlakarleby Idrottsförening	2			2	1	1		2	3	1	0	4
17	CC Picaro	1	3	1	5	1			1	2	3	1	6
18	Turun Urheiluliitto	1	1	2	4	1	1	1	3	2	2	3	7
19	Pyöräilyseura Zeus				0	2	2	1	5	2	2	1	5
20	HHCMB				0	2			2	2	0	0	2
	Säkylän Yritys				0	2			2	2	0	0	2
22	Korson Kaiku	1	3	1	5		2	1	3	1	5	2	8
23	Koiviston Isku	1	2	5	8		2	2	4	1	4	7	12
24	Tainiokosken Tähti		2	2	4	1	1	3	5	1	3	5	9
25	Velo 8	1	1	2	4		1		1	1	2	2	5
26	Tampereen Pyörä-Union	1			1		2	1	3	1	2	1	4
27	DH Tornarit		1	1	2	1			1	1	1	1	3
	Tampere Bike Club	1	1	1	3				0	1	1	1	3
29	Kouvolan Pyöräilijät				0	1	1		2	1	1	0	2
30	Kauhajoen Karhu	1		2	3			2	2	1	0	4	5
31	Mountain Bike Club Finland	1		1	2			1	1	1	0	2	3
32	Jyväskylän Pyöräilyseura	1			1				0	1	0	0	1
	Kuopion Pyöräilyseura				0	1			1	1	0	0	1
	Sukevan Kisa				0	1			1	1	0	0	1
	Tampereen Yritys	1			1				0	1	0	0	1
	Turun Slalomseura				0	1			1	1	0	0	1
37	Retkikunta Messilä Racing		1		1		2		2	0	3	0	3
38	Wasa Velocity				0		2		2	0	2	0	2
39	Team Velocitor		1	2	3					0	1	2	3
40	Imatran Urheilijat		1	1	2				0	0	1	1	2
	Kaupin Kanuunat			1	1		1		1	0	1	1	2
	RidingJKL		1		1			1	1	0	1	1	2
43	Helsingin Työväen Luistelijat		1		1				0	0	1	0	1
	Helsinki Triathlon				0		1		1	0	1	0	1
	Hämeenlinnan Tarmo				0		1		1	0	1	0	1
	Joensuun Pyöräilijät				0		1		1	0	1	0	1
	Jurvan Urheilijat				0		1		1	0	1	0	1

	Kiimingin Riento		1		1			0	0	1	0	1	
	Länsi-Uudenmaan Pyöräilijät -82				0	1		1	0	1	0	1	
	Nykarleby CK				0	1		1	0	1	0	1	
	PyöräRinki				0	1		1	0	1	0	1	
52	Kangasalan Kisa		1		1		1	1	0	0	2	2	
53	CK Maser		1		1			0	0	0	1	1	
	Kraft				0		1	1	0	0	1	1	
	Paksukumi Team				0		1	1	0	0	1	1	
	Pellossalon Nousu				0		1	1	0	0	1	1	
	Raahen Seudun Pyöräilijät				0		1	1	0	0	1	1	
	Tawast Cycle Club		1		1			0	0	0	1	1	
	Ulk. Seura (JL - Velo)				0	2		2	2	0	0	2	
	ei jaettu		1	4	5	2	4	9	15	2	5	13	20
		73	73	73	219	81	81	81	243	154	154	154	462

N-50 maanteiajossa ei osanottoa

N-50 tempossa ei osanottoa

Cyclossa vuoden 2012 kilpailu