



Mekaanikko pitää pyörät

P yöräilykauden alkuosan kilpailut, muun muassa Giro d'Italia, ovat taas todistaneet, että pyöräily on yksi vaativimmista urheilulajeista. Ajajat ovat kivunneet ylös vuorille pitkän etapin päätteeksi röntäsateessa ja kylmissään, lihakset ovat krampanneet ja olleet kipeinä maitohapoista, keuhkot ovat puuskuttaneet ohuen ilman vähäistä happea. Ja samalla on taisteltu rajusti toisia pyöräilijöitä ja talleja vastaan.

Sääliksi käy myös mekaanikoi-

Kilpapyöräilyn klassikko-ajo Tour de France on parhaillaan käynnissä. Suurimman huomion keräävät aina ajajat, mutta heidän apunaan on suuri joukko ihmisiä, joita ilman paraskaan ajaja ei taistelisi voitosta.

JARI MÄKINEN

ta, jotka vastaavat teiden gladiاتورien kalustosta. Kun ajajat vielä nukkuvat aamulla ennen päivän etappia, ovat mekaanikot jo laittamassa renkaita kuntoon. Ja kun kilpailijat ovat jo kisan jälkeen hieronnassa, mekaanikot pesevät, rasvaavat ja säätävät pyöriä uuteen koitokseen.

Hiilikuitua ja sähkövaihteita

Ainoa Pro Tour -tasolla ammattilaisena ajava suomalainen on **Jussi Veikkanen**. Hänen tallinsa on ranskalainen Française des Jeux, joka

vastaa suomalaista Veikkaus Oy:tä.

FDJ ajaa ranskalaisen Lapierre-yhtiön tekemillä pyörillä. Se, että ranskalaisstalli ajaa ranskalaispyörillä, ei ole mitenkään itsestään selvää. Millä pyörillä kukin talli ajaa, on neuvotte- lu- ja sponsorointikysymys.

Tarkkaan ottaen kyse on pyörien sijaan vain rungoista, sillä melkein jokaiseen runkoon voidaan asentaa joko italialaisen Campagnolon, japanilaisen Shimanon tai amerikkalaisen SRAM:n voimansiirto-, vaihteet ja jarrut. Kukin talli neuvottelee erikseen näiden valmista-

Tour de France 2013

■ TÄMÄNVUOTINEN Tour alkoi 29.6. Korsikasta ja päättyy perinteiseen tapaan Pariisiin, Champs-Élysées'ille 21.7.

Kolmen viikkoa kestävään ja 3 360 km pitkään kilpailuun kuuluu kuten ennenkin 21 päivätappia ja kaksi lepopäivää. Etapeista seitsemän luokitellaan tasaisiksi, viisi kukkulaiseksi ja kuusi vuoristo-osuuksiksi.

Neljä vuoristoetappia päättyy vuoren huipulle, ja näistä yksi, 18. heinäkuuta oleva 18. etappi, on varmasti kisan raskain: Alpe-d'Huezin raastava nousu ajetaan etapin aikana kaksi kertaa, ja jälkimmäinen on nousu maaliin. Myös klassikko Mont Ventoux, Provençen jättiläinen, on mukana huipulle päättyvissä vuorietapeissa.

Kolme etapeista on aika-ajoja, ja näistä yksi on joukkueaika-ajo.

➔ SIITÄ nipistetään mistä voidaan. BMC:n pyörissä jarrut on upotettu rungon sisään, jolloin aerodynamiikka on hitusen verran parempi. Säätäminen ja jarrupalojen vaihtaminen tosin on perinteisiä jarruja hankalampaa.

➔ VAIKKA Campagnolo sai sähköisen vaihdejärjestelmänsä valmiiksi Shimanon jälkeen, rehvastelee italialaisyri-tyksillä pitkällä historiallaan. Kuvan Super Record EPS-sarjassa on 80-vuotisjuh-lamaalaus.

➔ SKY-TIIMIN käyttämät Jaguar-huoltoautot ovat ammattilaistallien komeimmat. Sky pyrkii profiloitumaan paitsi ajajillaan myös varusteil-laan hyvin brittiläiseksi.



pyörimässä

jien kanssa, ja kyseessä on puhdas kaupankäynti.

Valmistajat saavat tallien kautta näkyvyyttä ja pääsevät testaamaan tuotteitaan kovassa käytössä. Valmistajat myös antavat tuotteitaan tiimien käyttöön ja tukevat näin talleja myös taloudellisesti.

FDJ:n maantiepyörät on rakennettu hiilikuituisen Lapierre EFI Ultimate -rungon ympärille, joka painaa vain 890 grammaa (55 cm:n versio). Aika-ajossa käytetään Lapierren Aerostorm-runkoa, joka on hyvin aerodynaaminen, tukeva ja

litteä. Ohjaustankona on myös erityinen aika-ajotanko, jossa ajoasento saadaan normaalia matalammaksi.

Runnon massa voi aika-ajopyörässä olla hieman maantiepyörää suurempi, koska aika-ajossa tavoitteena on vain ajaa mahdollisimman kovaa. Ja kun sopivaan vauhtiin on päässyt, hieman painavampikin pyörä jyrää eteenpäin hyvin.

Mikäli aika-ajoreitti on vuoristoinen, jolloin keveys on olennaisempaa ja osa matkasta aje-





➔ **FDJ-TALLIN** mekaanikko Guillaume Sicher kokoaa iltapuh- teeksi pyörää. Mukana on paljon ylimääräisiä runkoja, joihin laite- taan kullekin ajajalle sopivat osat.

➔ **FDJ-TALLIN** pää- mekaanikko Jacques Marget (ylh.) poistaa kiekkoista vanhat liimat ja laittaa uudet, alhaalla asetetaan tuubirenkkaat paikal- leen ja pumpataan ne täyteen.



➔ **FDJ-TALLIN** kuorma-autossa on pieni työpaja, varastotilaa osille ja telineet niin pyörille kuin kiekkoillekin. Alla olevat pyörät on pesty ja tarkistettu, ja aamulla ne laite- taan pakettiautojen kattotelineisiin.



➔ **RENGASRIKON** sattuessa kiekko (vanne ja rengas) vaihdetaan uuteen, joten etu- ja takakiekkoja on auton katolla, tavaratilassa ja takapenkillä. Jokaiselle ajajalle on takakontis- sa omat kassit täynnä heille sopivaa ruokaa ja vaatteita. Kylmälaukussa on juomia.

taan seisten, käytetään maantie- runkoa.

Molemmat rungot on tehty käyttämään Shimanon sähköistä 11-vaihteista Dura Ace 9070 Di2 -vaihdesarjaa. Vaihtajiin ei siis mene paksuja vaijereita vaan ohuet sähköjohdot. Rungoissa on valmiit läpiviennit näille johdoille ja kiinnikkeet muun muassa akulle. FDJ käyttää satulaputken sisään asennettua akkua, mikä tekee pyörästä tyylikkäämmän näköisen. Vaihd- e-jarruvoimansiirtopaketti painaa noin 2,5 kiloa.

FDJ rullaa Shimanon Shimano Dura Ace 9000 -sarjan hiilikuitu- kiekkoilla, joiden yleisesti käytetty versio painaa 1,4 kiloa parilta.

Pyörässä on luonnollisesti vielä muun muassa satula, ohjaustanko, tankokannatin ja polkimet. Nä- mä kaikki on poimittu mukaan pait-

si ominaisuuksiensa myös erilaisten kaupallisten sopimusten perusteella.

"En vaihtaisi yhtään osaa"

Rungoista ja osista riippumatta kaikki Tourin pyörät ovat erittäin laadukkaita, eikä niiden välillä ole kovin suuria eroja.

"Kaikki käyttävät parhaita saatavilla olevia osia, ja erot niiden välillä ovat makuasioita", sanoo FDJ:n päämekaanikko **Jacques Marget**. "En osaa sanoa pyörästämme yhtään osaa, jonka vaihtaisin johonkin muuhun", komppaa tiimin vetäjä **Martial Gayant**. Hänen mukaansa jos tulosta ei tule, se on kiinni miehistä, ei kalustosta.

Keventämisestä ei ole enää mitään hyötyä, sillä jo nyt pyörät ovat kansainvälisen pyöräilyunionin säädösten alarajalla. Minimimassa pyörälle on 6,8 kiloa, ja joissain tapauksis-

sa ajopeleihin pitää jopa lisätä painoa, jotta ne täyttäsivät säädöksen.

Säädökset määräävät myös tarkasti, minkämuotoinen pyörän tulee olla, ja millaisia kiekkoja tulee käyttää. Niinpä runkojen ja osien valmistajat keskittyvät materiaalien ja yksityiskohtien hiomiseen. Esimerkiksi painon vähentämisen sijaan panostetaan aerodynamiikan parantamiseen.

Paljon henkilökohtaisia asetuksia

Jussi Veikkanen on kärsinyt alkukauden terveysongelmista. Hän on harjoitellut pääosin Suomessa ja palasi tallin mukana kilpailuihin kesäkuun puolivälissä eli Tour de Francen kannalta hieman liian myöhään. Veikkasen huomio onkin elokuussa ajettavassa Espanjan ympäriajossa.

Tourissa FDJ ajaa yhdeksänhenkisel- lä joukkueella, joita on paimentamassa kymmenkunta huoltajaa. Mukana kulkevat myös bus- si, 20-tonninen kuorma-auto ja neljä farmarimallista henkilöautoa. Kotikulmilla ajettaessa tiimin pienempi huoltorekka ja toinen bussi pää- sevät helposti avustamaan tarpeen mukaan.

Matkassa on jokaista kilpailijaa varten kaksi maantiepyörää ja yksi aika-ajopyörä. Jokainen pyörä on mitoitettu tarkasti kullekin tiimin jäsenelle. "Paitsi että jokaisella on heille sopiva runko, pyöris- sä on kaikkiaan yhdeksän henkilökohtaista asetusta", kertoo me- kaanikko **Thomas Bourgeois**. Näitä ovat muun muassa satulan korkeus ja sen etäisyys satulaputkesta, oh- jaustangon sijainti, jarrukahvojen sijainti ja poljinkampien pituudet.



↑ **TALLIN** kuorma-autossa on mm. aggregaatti, suuri vesisäiliö, painepesuri ja pesukone, jolla ajajien asut pestään joka päivä.



↑ **PYÖRIEN** pesu ajopäivän päätteeksi on tärkeä osa mekaniikkojen työtä.

”Vaikka muistammekin melko hyvin eri ajajien luvut, pitää ne tarkistaa aina erikseen. Voittoa voi olla kiinni sekunnin murto-osista, ja silloin muutamien millienkin heitot mitoituksessa voivat olla ratkaisevia”, sanoo tiimin toinen mekaniikko **Gillaume Sicher**.

Iltaisin kiertää ajajien parissa lappunen, johon he kirjoittavat seuraavaa päivää varten erityis-toiveitaan esimerkiksi kiekkoista ja renkaista eli siitä, laitetaanko kevyet ja kapeat vanteet vai raskaammat aerovanteet.

Aamulla, kun ajajat vielä nukkuvat, ovat mekaniikot jo valitsemassa haluttuja kiekkoja ja katsomassa, että rengaspaineet ovat kunnossa. Renkaat ovat tuubityyppisiä, eli niissä ei ole erikseen sisäkumia ja rengasta, vaan tuu-

bimainen rengas liimataan vanteeseen kiinni. Rengasta vaihdettaessa pitää siis vanha liima ensin puhdistaa ja uusi laittaa tilalle, jotta rengas kiinnittyisi hyvin.

Mukaan autoihin pakataan varapyörät sekä runsaasti vaihtokiekkoja. Kesken kisan ei puhjennut renkaita paikata vaan koko kiekko, siis rengas vanteineen, vaihdetaan uuteen.

Korjausta auton ikkunasta

Huoltoautoja on etapilla kaksi, joista kummassakin on kuljettajan lisäksi yksi mekaniikko. Tiimin kaikki pyöräilijät eivät aina aja yhdessä, sillä joukko leviää helposti, ja siten autotkin ovat letkassa eri paikoissa. Yhteyttä autojen ja ajajien välillä pidetään radiolla.

Tarpeen vaatiessa mekaniikot

fiksaavat pikkuvian jopa vauhdissa auton ikkunasta kurottaen, mutta yleensä teknisen ongelman ilmaantuessa vaihdetaan alle varapyörä.

Mukana on toki täysi työkalupakki ja varaosia kaiken mahdollisen varalta. Isommissa ongelmassa ja tilanteessa, jossa oma huoltoauto ei pääse nopeasti paikalle, auttaa kilpailun puolueeton huolto.

Kun päivän etappi on ohi, on mekaniikoilla pieni hetki aikaa levätä ennen kuin huoltorumba hotellilla alkaa uudelleen.

”Giron ja Tourin kaltainen, monta viikkoa kestävä kiertue on raskas, mutta en valita”, toteaa Thomas Bourgeois. Guillaume Sicher on samaa mieltä: ”Jos pidät pyöräilystä ja pyörästä, on tämä paras mahdollinen työ.” **TM**

↑ **KILPAILUSSA** aika otetaan pyörään kiinnitettävällä transponderilla.

↓ **TOURIN** kiinnostavin aika-ajopyörä on Team Garminin käyttämä Cervelo P5, jossa on Maguran valmistamat hydrauliset vannejarrut. Eturattaana on amerikkalaisen Osymmetricin soikea ratas, jonka avulla saadaan enemmän tehoa pyörättämiseen silloin, kun jalka painaa kampea voimalla alaspäin.



JOUKKUEET

- AG2R La Mondiale/Ranska
- Astana Pro Team/Kazakstan
- Blanco Pro Cycling Team/Alankomaat
- BMC Racing Team/Yhdysvallat
- Cannondale Pro Cycling/Italia
- Cofidis/Ranska
- Euskatel-Euskadi/Espanja
- Française des Jeux (FDJ)/Ranska
- Garmin-Sharp/Yhdysvallat
- Katusha Team/Venäjä
- Lampre-Merida/Italia
- Lotto-Belisol/Belgia
- Movistar Team/Espanja
- Omega Pharma - Quick step/Belgia
- Orica-GreenEDGE/Australia
- Radioshack Leopard/Luxemburg
- Sky Procycling/Iso-Britannia
- Sojasun/Ranska
- Team Argos-Shimano/Alankomaat
- Team Europcar/Ranska
- Team Saxo-Tinkoff/Tanska
- Vacansoleil-DCM/Alankomaat