

**R**anskan autourheiluliiton FFSA:n ylläpitämän Auto Sport Academyn koulutuskeskuksen ovelta näkee puiden katveesta pilkottavan legendaarisen Dunlopin ylikulkusillan Le Mansin moottoriradan huipulla. Vaikka kauden avausviikonloppu on hyvää vauhtia lähestymässä, ei sitä akatemian pihalla huomaa; työntekijöillä on aikaa kätellä ja jäädä juttelemaan.

Pääoven jälkeen vastaanotosta huolehtii valtava **Jean Alesin** signeerattu valokuva ja matkalla kohti huoltohallia kohtaan vielä **Alain Prost**in sekä kuntosalilla työn määrää muistuttavan **Michael Schumacher**in valokuvat. Tämän jälkeen saavutaan aulaan, jonka

seinällä on listattuna vuodesta 1993 ajettuna Ranskan Formula Renault -sarjan mestarit ja tuolta listalta löytyvät edellä mainitut Vergne sekä Vandoorne. Vuosien saatossa sarjan nimi on vaihdellut ja tällä kaudella puhutaan Ranskan Formula F4 junior championship -sarjasta, johon nuori **Simo Laaksonen** osallistuu.

– Vuoden 2013 syksynä tulimme tänne testaamaan ja hetihän sen huomasi, että on tämä aivan erilaista karttingiin verrattuna; ainoat yhdistävät tekijät ovat käytännössä ratti ja renkaat. Loppuvuodesta tulimme vielä toisen kerran ja mietimme, että jos selkeää kehitystä on tapahtunut, tämä sarja on

konkreettinen vaihtoehto, Laaksonen kertoo.

Nuorukaisen kilpa-autotaustasta löytyy kahdeksan kautta kartingia, joista kirkkaimpana meriittinä löytyy KF3-luokassa saavutettu Suomen mestaruus vuonna 2012. Lisäksi saavutuksiin lukeutuvat kaudelta 2013 KF2-luokan Suomen Mestaruus -hopea sekä Pohjois-Euroopan mestaruuskisojen neljäs sija.

– Vaihtoehtona olisi ollut kartingin jatkaminen, mutta olisimme ajaneet ainoastaan ulkomailla. Toisten testien jälkeen meiltä kysyttiin halukkuutta tulla, joten päätimme tarttua mahdollisuuteen ja lähteä tänne ajamaan. Sopimusasi-



AUTO SPORT  
ACADÉMIE

BY

# Ranskalaisese





oissa **Aki Kujalan** ja **Seppo Muho-**  
**sen** kokemus ja apu olivat merkittäviä,  
Laaksonen jatkaa.

### Menestys paras myyntivaltti

Vuonna 1993 perustettu akatemia kan-  
toi ensimmäiset vuodet pääsponsorinsa  
öljy-yhtiö Elf:n nimeä. Formula Cam-  
pus Renault Elf tuki nuoria kuljettajia  
pyrkimyksissä päästä uraltaan isompiin  
luokkiin, kuten Formula Renaultiin sekä  
Formula kolmosiin. Taloudelliset kus-  
tannukset alkoivat kuitenkin karata koh-  
tuuttomiksi ja vuonna 2002 palattiin ta-  
kaisin lähtöpisteeseen Ranskan autour-  
heiluiliiton ottaessa ohjat käsiinsä.

Kuljettajien valintaprosessi ei ole mo-  
nimutkainen, sillä nopeus on valttia kir-  
jaimellisesti. Akatemian maine on kii-  
rinyt edeltä, eikä sen tarvitse juurikaan  
tehdä pr-työtä saadakseen kuljettajia  
kiinnostumaan.

– Kutsumme kuljettajia testaamaan ja  
sen jälkeen pystymme tekemään ensim-  
mäisiä päätelmiä. Jos näemme potenti-  
aalia, voimme sanoa, että pari treeniä  
lisää, jonka jälkeen kuski on valmis ra-  
dalle muiden kuljettajien kanssa. Vastaa-  
vasti jos vauhti ei yksinkertaisesti riitä,  
kehotamme heitä treenaamaan ahke-  
rasti ja palaamaan vuoden kuluttua uu-  
destaan. Haluamme sarjasta tasaisen ja  
kuljettajien väliset erot mahdollisimman  
pieniksi; ei niin, että kärki ajaa muilta  
karkuun, akatemiassa kouluttajana työ-  
skentelevä **Malo Olivier** kertoo.

– Pääsääntöisesti kuljettajilla on kor-  
kean tason karting-tausta ja he tietävät,  
että taso täällä on myös hyvin korkea.  
Teemme jonkin verran mainontaa esi-  
merkiksi EM- ja MM-sarjan karting-ki-  
soissa, mutta paras markkinointivaltti-  
timme ovat kuljettajamme, jotka ovat  
päässeet Formula ykkösiin ja GP2-sar-  
jaan ja menestyneet siellä. Se auttaa ihm-  
isiä huomaamaan, että *ai, hänkin on*

ajanut Auto Sport Academyssa, Olivier  
lisää.

Varsinaisia ikärajoituksia ei akatemi-  
aan pääsemiseksi ole, mutta ”yli-ikäi-  
siltä” sarjan porkkana poistetaan.

– Kuljettajan täytyy täyttää 15 vuotta  
kilpailukauden aikana, mutta yläikära-  
jaa meillä ei ole. Tosin jos mestaruuden  
voittaa yli 23-vuotias kuljettaja, hän ei  
saa palkintorahaa, Olivier muistuttaa.

21 osakilpailua käsittävän sarjan voit-  
taja kuittaa 100 000 euroa palkintora-  
haa, jotka voi sijoittaa seuraavan kau-  
den budjettiin. Lisäksi sarjaorganisaatio  
antaa kauden päätteeksi nimeämälleen  
kuljettajalle 30 000 euroa sekä viiden  
päivän testin Formula Renaultilla. >

Mikä yhdistää ranskalaista  
F1-kuljettaja Jean-Eric Vergneä,  
belgialaista GP2-kuljettaja Stoffel  
Vandoornea sekä suomalaista  
15-vuotiasta Simo Laaksosta?

JONI VAINIO, teksti

ORT  
MY  
FFSAI

ssaoppissa



Simo  
Laaksonen







**”Joka veto analysoidaan tarkasti. Tämän keikan jälkeen kuljettaja varmasti huomaa, onko hänessä ainesta kilpa-ajajaksi vai ei.”**

**– HEIKKI LAAKSONEN**

### Yksinkertaiset säännöt

Kilpa-auton teknisistä tiedoista selviää, että painoa on 470 kiloa ja tehoa 160 hevosvoimaa. Vaihteisto on viisinopeuksinen sekventaalihämmennin ja huippunopeus on parhaimmillaan noin 230 kilometriä tunnissa.

– Luokitukseltaan auton runko on lähes sama kuin vuoden 2008 F3-auto, mutta päivitetty vastaamaan nykyajan turvallisuusmääräyksiä; auto on varmasti tämän hetken turvallisimman yksipaikkainen kilpa-auto. Se ei ole liian tehokas, sillä kuljettajamme ovat nuoria. Auto on heille oppimista varten ja valmistamassa heitä tulevaisuuteen, Olivier kertoo.

Sääntöpuolella on panostettu kulujen minimointiin ja kuljettajilla on käytettä-

vissään ainoastaan yhdet renkaat kilpailuviikonloppuna. Tämä tarkoittaa, että renkaiden on kestävä harjoitukset, aika-ajo sekä kolme kilpailulähtöä, joiden pituus on 20 minuuttia plus 2 kierrosta. Sama koskee moottoria ja laatikkoa, joten rahalla ei mestaruutta voiteta.

Akatemian tarkoituksena on ollut alusta asti luoda nuorille kuljettajille hyvät mahdollisuudet nousta urallaan isompiin luokkiin, mutta opiskeluun liittyy paljon muutakin kuin tahkoaminen radalla hyvien kierrosaikojen perässä.

– Kaikki heistä haluavat tästä ammatin ja päästä formula ykkösiin, mutta sinne päästäkseen tarvitsee olla todella nopea sekä myös onnekas. Annamme kuljettajillemme kokonaisvaltaisen kuvan, mitä moottoriurheilussa ja urheilijan elämässä tarvitaan. Kerromme miten

olla mediassa ja yhteistyökumppaneiden kanssa ja annamme, tekniikkaopetusta sekä apua kaikessa, mitä tähän ammattiin liittyy, Olivier sanoo.

Olivier tietää, että heillä on kouluttavana lahjakkuuksia, jotka kuitenkin ovat vielä täysin raakileita. Oppi onkin kokonaisvaltaista aina ruokavaliosta lähtien, jotta kuljettajat ymmärtäisivät, mitä ammattilaisuus vaatii.

– Neuvomme heitä, kuinka syödä oikein harjoituskauden aikana, sillä ei ole mikään kahden tai kolmen kuukauden homma saada heistä fyysisesti valmiita seuraavalle tasolle.

Kuljettajilla on myös oppivelvollisuus hoidettavaan. Olivier kertoo, että asia on otettu huomioon.

– Kuljettajat voivat asua akatemian tiloissa ja täällä he saavat kolme ker-

**Simo Laaksonen työkalu liikkuu 1,6 litraisen moottorin voimin.**





taa viikossa kuntovalmennusta opettajan johdolla. Lisäksi ranskankieliset voivat käydä omaa yksityistä kouluamme. Ulkomaisille olemme järjestäneet kursseja yhdessä paikallisen lukion kanssa.

Malo Olivier on jatkuvasti liikkeessä ja asiaa tuntuu olevan vähän jokaiselle. Kaikki kuljettajat kääntyvät aina hänen puoleensa, jos mieltä askarruttaa jokin asia. Eikä suotta, sillä Olivierilla riittää aikaa ja ymmärrystä; hän on ajanut samassa sarjassa vuonna 2002 tai "kauan aikaa sitten", kuten hän itse asian ilmaisee.

– Minun vastuullani on pääasiassa kuljettajien värväminen. Sarjan 23 kuskista 14 on muualta kuin Ranskasta ja trendi on ollut viime vuosina vastaava, joten tarvitaan joku, joka kääntää heille englanniksi tai espanjaksi, jotta he saavat kaiken tarvittavan informaation. Lisäksi työskentelen kuljettajien kanssa jokaisissa harjoituksissa, käymme dataa läpi ja huolehdim heistä muutenkin kauden aikana. Kaikkiaan varsin hektistä hommaa, Olivier kertoo roolistaan.

– Kisaviikonloppuina olen insinöörinä kolmelle kuljettajalle ja käymme heidän kanssaan samoja juttuja läpi kuin harjoituksissa sekä valitsemme parhaat säädöt autoon. Lisäksi saatan olla kilpailun tuomaristossa, Olivier jatkaa.

## Yksi sarja – kaksi eri titteliliä

Kuljettajien määrä sarjassa on vaihdellut, mutta se on nykyään vakiintunut välille 23-25. Viime vuosikymmenen loppupuolella kuskeja oli alle parikymmentä, koska taloudellinen tilanne oli heikompi ja rahoitusta oli vaikea löytää. Silloin kuljettajat koostuivat pääasiassa ranskalaisista ja naapurimaista tulleista.

– Kohonneesta maineestamme kertoo se, että tänä vuonna meillä on kuskeja Etelä-Amerikasta ja Australiasta, joten akatemian nimi on tunnettu maailmalla, Olivier myhäilee tyytyväisenä.

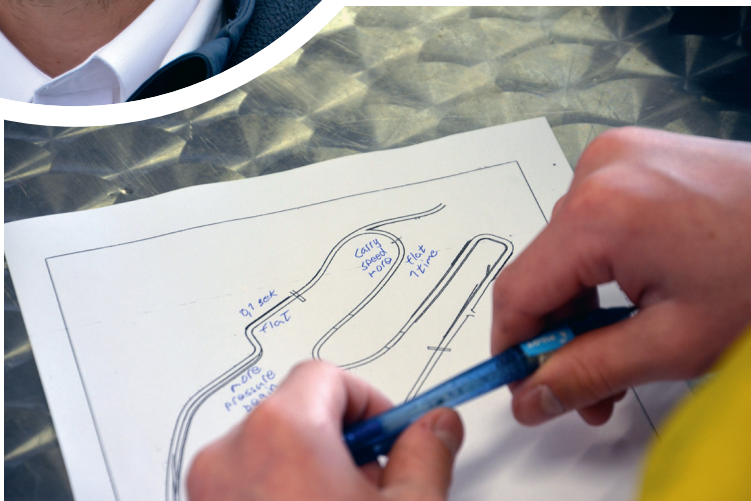
– Ei ole sattumaa, että kuljettajistamme suurin osa on ulkomailta, sillä kotimaassaan kuskit puhuvat keskenään ja kertovat kokemuksistaan. Esimerkiksi venäläinen SMP Racing lähettää tänne joka vuosi yhdestä kolmeen kuljettajaa, sillä he ovat olleet varsin tyytyväisiä siihen, mitä olemme saaneet aikaan, hän kertoo.

Tämän vuoden 23 kuljettajaa jakautuvat kahteen eri sarjaan: kansainväliseen ja kansalliseen. Ensin mainittuun osallistuvat kaikki yli 16 vuotta täyttäneet ja jälkimmäiseen vastaavasti alle 16-vuotiaat. Kaikki ajavat samoissa lähdöissä.

Kansainvälisestä tittelistä ajaa suomalaisen 18-vuotias **Niclas Nylund**,



Malo Olivier on tyytyväinen sarjan maineeseen ulkomailla.



Radalta saatu data käydään tarkasti läpi.



"Olen enemmän tsemppari ja henkinen tuki", kertoo Heikki Laaksonen roolistaan





*”On tämä aivan erilaista kartingiin verrattuna.”*

**-SIMO LAAKSONEN**

joka kilpailee Laaksonen tavoin ensimmäistä kauttaan akatemiassa.

– Tarkoitus oli tulla tänne jo viime vuonna, kun Aki Kujala pyysi mukaan, kertoo Nylund.

Aki Kujalan poika **Patrick** ajoi saman sarjan kansainvälisestä mestaruudesta vuonna 2011 ja oli lopulta sarjan viides.

Nylund myöntää, että on helpompaa, kun mukana on toinenkin suomalainen kiertämässä sarjaa. Asioita voidaan pohtia yhdessä ja juttukaveri on aina lähellä. Myös Nylundille sarjan vaihto on tuonut uudenlaisia haasteita.

– Vähän outoa, kun täällä ajetaan niin vähän; kartingissa eriä oli pitkin päivää, mutta täällä on vain harjoitukset, aika-ajo sekä kisat. Toisaalta silloin pitää olla erityisen hereillä, kun pääsee ajamaan. Jos esimerkiksi ei saa aika-ajosta kunnan aikaa, on kisassa pirun vaikeaa nousta, Nylund pohtii.

### Kustannukset stipendirahalla

Simo Laaksonen sai tälle kaudelle sarjaan Ranskan autourheiluliiton myöntämän stipendin, joka kattaa puolet kauden kuluista. Stipendin saamiseen riit-

tivät hyvät ajotaidot, mutta myös oman rahoituksen piti olla kunnossa.

– Mielestäni stipendin saaminen oli liian helppoa, Simon isä **Heikki Laaksonen** sanoo.

– Uskoisin, että tänne olisi Suomestakin hyviä kuljettajia tulossa, mutta maksupostijärjestelmä on niin etupainotteinen, että moni tukahtuu siihen. Täytyy maksaa siitä ja tästä ja tavallaan kausi on maksettu ennen kuin ensimmäistäkään kisaa on ajettu ilman, että kuljettajalla olisi käsitystä, mistä tässä on kyse.

Vaikka tämä onkin autourheilun nykyluonnetta hyvin kuvaavaa, sanoo vanhempi Laaksonen sarjassa olevan myös paljon hyvää.

– Suomalaiset ajattelevat, että tänne on vaikea tulla voittamaan, ja niinhän se onkin. Mutta jos ajatellaan eteenpäin, on kuljettajan tulevaisuus paljon vanhemmalla pohjalla. Joka veto analysoidaan tarkasti ja siitä kuskin on pakko imuroida oppia. Tämän keikan jälkeen kuljettaja varmasti huomaa, onko hänessä ainesta kilpa-ajajaksi vai ei, Laaksonen toteaa.

Tarkkoja euromääriä Laaksonen ei pysty sanomaan, mutta summaan vaikuttavat totta kai testipäivät, kilpailut

ja matkakulut. Vertailupohjaksi voidaan asettaa renkaiden hinnat: karting-autoon setti maksaa 175 euroa ja pikkuformulaan 500 euroa. Testipäivän hinta on noin 2500 euroa.

– Uskoisin, että kokonaisuutena karting-kauteen olisi mennyt kolmannes tai jopa puolet enemmän rahaa, mitä meillä nyt on tähän kauteen budjetoitu.

Laaksonen kertoo, että suomalaisen on vaikea saada rahoitusta ulkomaille, sillä autourheilua ymmärtävät ihmiset ovat harvassa.

– Kyllä sponsoreiden saaminen on ollut aika hankalaa, kun otetaan nykyinen taloustilanne huomioon. Toki sponsoreihin vaikuttaa menestys, mutta myös se, että huomataan kehitysaskeleita. Sillä voi saada uutta arvoa vanhoihin sopimuksiin, Laaksonen puntaroi.

– Sponsoria ei saa sillä, että mennään pyytämään kymppitonnia. Uuden sponssin saa sillä, että pyydetään vaikka 500 euroa, jotta saadaan homma toimimaan. Siitä yhteistyö lähtee kehittymään jompaankumpaan suuntaan; seuraavana vuonna voi tulla kielteinen päätös tai sitten he saattavat antaa vähän enemmän, Laaksonen muistuttaa. ◀