

WWW. MMAAF .FI

Jäsenkirje
4/2009



Sisällysluettelo

Ruiskun säätöä	2
APU2-hanke etenee.....	3
Jep Jep 10 v	3
Vuosikatsastuksia ei toistaiseksi tule	4
Moottoripyörien määräaikaiskatsastukselle ei ole perusteita	5
Turku Kustom Show.....	6
Silver Bullet	10
Multifuel Project	12
Matkalla näyttelyyn	14
Melunmittausta by MMAF	15
Matkalla 2008	16
MMAF Kauppa	Takasisivu

WANTED!

Nykyinen webmaster lähtee ulkomaille töihin, joten MMAF etsii

webmasteria

joka haluaisi sitoutua tämän tiedotuskanavan jatkokehittämiseen.

Foorumi pyörii SMF:n enginen päällä ja on PHP-pohjainen, alla on Apache ja MySQL. Tiedostojen siirrot esim. FTP/SFTP- ja HTML-peruskoodaustaidot ovat eduksi. Näitä ei tarvitse etukäteen osata, hommassa on mahdollisuus samalla opiskella näiden perustyökalujen käyttöä. Perustiedot ja -taidot netin protokollista ja teknologioista auttaa hommassa.

Jos homma kiinnostaa, ota yhteyttä ensisijaisesti puheenjohtajaan: puheenjohtaja@mmaf.fi tai webmasteriin: webmaster@mmaf.fi

Nykyisen kirjanpitäjämme lopettaessa vuodenvaihteessa etsimme uutta

kirjanpitäjää

tai toimistoa hoitamaan MMAF:n kirjanpidon, laskunmaksun ja tilinpäätöksen.

Nykyisen kirjanpitäjän antama arvio työmäärästä ja siihen kuluva ajasta:

- Noin 150 tositetta/vuosi
- Laskujen maksaminen 1 h / kk
- Kirjanpidon tallentaminen, raportointi 1-2 h/kk
- Tilinpäätöksen laatiminen / tasekirja / liitetiedot noin. 3 h

Jos homma kiinnostaa, ota yhteyttä puheenjohtajaan: puheenjohtaja@mmaf.fi
Uuden kirjanpitäjän tulisi siis astua remmiin vuodenvaihteessa.

APU2-hanke etenee, lausuntokierros on päättynyt

Niin sanottu APU2-työn mukainen asetuspaketti saapui lausuntokierrokselle kesäkuun lopussa. APU2:n tärkeintä asiaa rakentajille ovat vaihtoehtoisten testausmenetelmien määrittelyt sellaisille osakokonaisuuksille, joiden muuntelu on nykyinsäädännön puitteissa hankalaa tai jopa mahdotonta.

Nykyypykälien valossa esimerkiksi ahtaminen on sallittua mutta kyseinen moottorin muutos vaatii uudemmilta pyöriltä tietyn testausmenettelyn ja –syklin mukaisen päästötodistuksen jota taas ei saa mistään. Kyseessä on siis epäsuora rakentelun este. Vastaavia muita epäsuoria esteitä ja ongelmakohtia löytyy mm. sähkömagneettisen säteilyn (EMC) ja jarrujen tiimoilta. Muitakin pikkuhankaluuksia on mutta nämä ovat omavalmisteiden tai muuntelun kannalta ne suurimmat ongelmat.

APU2-työ tehtiin 2006-08 ja sen tavoitteena oli siis etsiä sellaisia testausmenetelmiä ja teknisiä rajoja, joiden mittaaminen onnistuu e-tyyppihyväksyntämenetelmiä helpommin ja halvemmalla mutta kuitenkin niin, että liikenneturvallisuus tai ympäristö ei tällaisesta kärsi. Työ onnistui hyvin ja olemme nyt jo yli vuoden verran odotelleet, että loppuraportin mukaiset asetusehdotukset saataisiin voimaan. Asiassa on nyt siis otettu merkittävä askel eteenpäin.

Paketti kävi läpi myös ns. notifiointimenettelyn EU:ssa - kaikki kansalliset tekniset lait on notifioidava komissiolle. Notifiointiaika päättyi lokakuun alussa. Tällä hetkellä tiedämme että komissio ei ole vastustanut APU2 pakettia. Eli asia on enää Liikenne- ja Viestintäministeriöstä kiinni.

Santtu

Jep Jep täytti kymmenen vuotta!

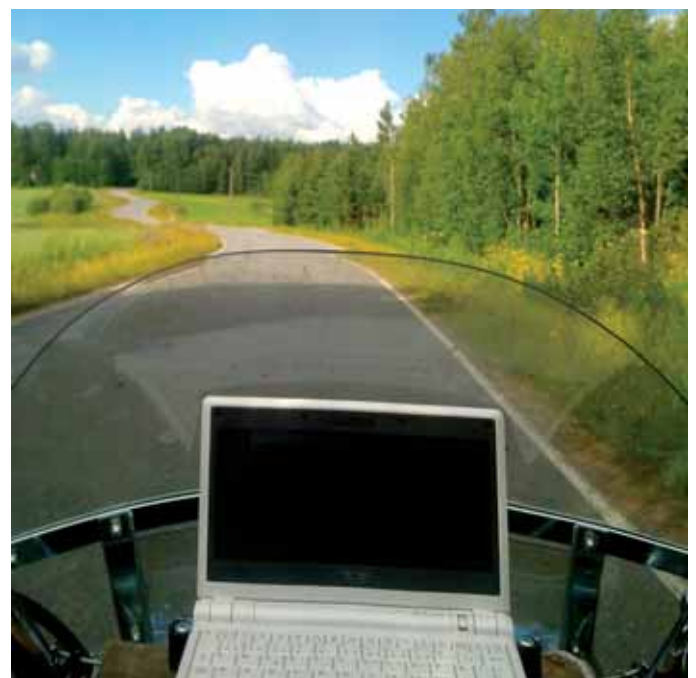
MMAF:n edustajana allekirjoittaneella oli tilaisuus vierailulla juhlassa heinäkuussa. Jep Jepin väki on aina suhtautunut erittäin positiivisesti MMAF:n toimintaan, joten koin kunnia-asiakseni vastata kutsuun myöntävästi. Samalla minulla oli tilaisuus tuoda juhlanäyttelyyn palanen Jep Jepin historiaa erään pitkähuiskean kopterin muodossa, tosin takavuosien markkinointisloganista poiketen sillä ei tarvinnut ajaa traktorin kilvellä.

Juhla oli kerrassaan upea! Ohjelmassa oli mukavia ihmisiä, moottoripyöriä, autoja, erittäin pitkiä autoja, kuminpolttoa (ISO isolohko puhuttelee vieläkin), oivallista roots-henkistä musisointia, oluenjuontia sekä yksi kokonaisuena paistettu sika (erittäin hyvänmakuinen). Vielä kertaalleen onnittelut Jep Jepille ja kiitokset juhlista koko porukalle!

Teemu



Ruiskun säätö luontuu lennossa. Ja tulppien vaihtoon ei pienellä harjoittelulla mene kuin minuutti.



Vuosikatsastuksia ei toistaiseksi tule!

Vuosikatsastukset aiheuttavat jatkuvaa riesaa motskariharrastajien edunvalvontajärjestöille MMAF mukaan lukien. Tänä kesänä vuosikatsastusten puolesta on näyttävästi liiputtanut AKE, jonka julkaisemaa tiedotetta on laajalti siteerattu mediassa. Myös EU:n komissiolla oli vielä alkuvuodesta tekeillä direktiivimuutos, jossa katsastusvelvollisuus olisi laajennettu myös moottoripyöriin koko EU:n alueella. MMAF ja SMOTO ovat omasta puolestaan vastustaneet määrätietoisesti katsastuksia jo vuosikautia. Tämä kielteinen kanta on sangen painavin sanankääntein annettu tiedoksi myös edunvalvonnan Eurooppa-osastolle FEMA:lle, jolta vaadittiin suorasekäistä toimintaa asiassa.

Olemme aikaisemmin julkaisseet artikkelin, jossa moottoripyörien vuosikatsastusten mahdollisia hyötyjä pohdittiin laajasti eri näkökulmista. Todettakoon tässä lyhyesti, että sangen laajan lähteaineiston läpikäytämme saatoimme todeta, että vuosikatsastuksilla ei tulla saavuttamaan kustannuksia vastaavaa hyötyä millään ajateltavissa olevalla alueella: liikenneturvallisuus ei parannu, melu ei vähene, autoverokertymä ei kasva eikä varastettua omaisuutta löydetä. Asiasta kiinnostuneet löytävät artikkelin ja paljon muuta tietoa MMAF:n internet-sivuilta.

Tätä taustaa vasten tuntuu ihmeelliseltä, miksi asia on vähän väliä niin sanotusti tapetilla. Suurin syy lienee raha: Suomesakin pyöräkanta on jo siinä määrin suuri, että moottoripyörien katsastus olisi houkutteleva tulonlähde katsastusyrityksille. Rahalla oli merkityksensä myös komission suunnitelmissa. Komission kaavailema direktiivimuutos perustui nimittäin katsastusalan oman kansainvälisen keskusjärjestön laatimaan raporttiin, jonka komissio rahoitti. Raportissa ei kuitenkaan esitetä mitään tutkittuun tietoon perustuvaa faktaa siitä, että katsastukset todella tuottaisivat hyötyä. Siinä ei myöskään ollut minkäänlaista kustannus-hyötyvertailua. Kaiken huipuksi komissio yritti juntata direktiivimuutoksen läpi sellaisessa lainsäädäntömenettelyssä, jossa EU:n muut lainsäädäntötoimielimet, neuvosto ja parlamentti, eivät ole valmisteluvaiheessa lainkaan mukana, niillä on käytössään

vain veto-oikeus. Toisin sanoen asia yritettiin ajaa kaikessa hiljaisuudessa läpi enemmittä keskusteluitta.

Onneksemme omat ja muiden jäsenvaltioiden virkahenkilömme olivat valppaina. Komissio määrättiin laatimaan katsastuksista kustannus-hyöty-analyysi sekä selvittämään, riittääkö sen toimivalta lain mukaan kyseisen lainsäädäntömenettelyn käyttöön. Sittemmin olemme saaneet kuulla, että kustannus-hyöty-analyysi on kyllä tehty, mutta sitä ei ole julkaistu missään eikä kenellekään. Miksiköhän? Lisäksi saimme kuulla, että komissio on karsinut ehdotustaan siten, että jäljelle jäänyt osa voidaan käsitellä kyseisessä menettelyssä. Tämä tarkoittaa muun ohella, että moottoripyörät on poistettu esityksestä.

Komission suunnitelmiin liittyen oma liikenneministeriömme pyysi eduskunnalta kannanottoa siitä, millaista linjaa Suomen pitäisi EU:ssa katsastusten osalta ajaa. SMOTO sai asiassa kutsun tulla eduskunnan liikennevaliokunnan kuultavaksi, ja teki kantansa perusteineen selväksi. SMOTO toteaa, että muutokatsastusjärjestelmää kehittämällä voidaan saavuttaa jokseenkin kaikki hyöty, mitä määräaikaikatsastuksilla olisi edes teoriassa mahdollista saada – ainoastaan halvemmalla ja kustannusten jakautumisen kannalta oikeudenmukaisemmalla tavalla. Muutokatsastusten kehittäminen tässä tarkoittaa paljon puhuttua APU II-hanketta, jonka tuloksena uuden kopterilain säännökset ovat valmisteilla liikenneministeriössä. Todettakoon tässä, että tilaisuudesta jäi oikein positiivinen vaikutelma. Kansanedustajat vaikuttivat aidosti kiinnostuneilta asiasta ja esittivät hyviä tarkentavia kysymyksiä. Asia haluttiin ymmärtää perin pohjin.

Tätä kirjoitettaessa tilanne on se, että liikennevaliokunta on juuri antanut lausuntonsa asiassa. Se on motskariharrastajien kannalta oikein mainiota luettavaa: SMOTO:n viesti meni perille. Valiokunta toteaa ensinnäkin, ettei se pidä prätkien vuosikatsastuksia tarpeellisina. Toiseksi lausunnossa vahvistetaan tieto, jonka mukaan myös EU:n komissio on vetänyt motskarit pois suunnitelmistaan. Viimeisenä tärkein asia: liikennevaliokunta pitää ”erittäin tärkeänä”, että liikenneministeriössä valmisteilla olevat

muutokatsastussäännökset (luetaan uusi kopterilaki) saadaan ”mahdollisimman pian” voimaan! Tätä kannanottoa kaikki asianosaiset noudattakoot!



Valepukuiset edustajat matkalla liikennevaliokunnan kuultavaksi.

Moottoripyörien määräaikaikatsastukselle ei ole perusteita

Smoton esitys liikennevaliokunnan kuulemistilaisuudessa 9.9.2009

Liikenneturvallisuus

- Moottoripyöräonnettomuuksista on saatavilla runsaasti sekä kotimaista että kansainvälistä tutkimustietoa
- Tekniset syyt ilmenevät onnettomuuksien osatekijöinä vain hyvin rajallisesti (3-5 % onnettomuuksista)
- Lähes kaikki (yli 95 %) tekniset syyt liittyvät jarrujen tai renkaiden puutteelliseen kuntoon (huollon laiminlyönti)
- Jarrukomponenttien ja renkaiden oikea vaihtoväli vaihtelee laajasti
- Jarrujen ja renkaiden huoltoa ei voida järjestelmällisesti valvoa määräaikaikatsastuksissa, koska huoltotarve ja katsastusajankohta osuvat yksin vain satunnaisesti
- Onnettomuuksia selittää voimakkaimmin motoristien oma liikennekäyttäytyminen
- Katsastuksilla ei saavuteta merkittäviä liikenneturvallisuus-hyötyjä

Pakokaasupäästöt

- Suomessa moottoripyörät aiheuttavat päästölajista riippuen 0,1 – 5 % tieliikenteen kokonaispäästöistä
- Moottoripyörän käytönaikainen päästötaso ei olennaisesti muutu
- Teoriassa ajateltavissa oleva päästöjen vähentämispotentiaali on erittäin pieni
- Katsastuksista ei kustannuksia vastaavaa hyötyä

Meteli

- Moottoripyörän käytönaikainen melu kasvaa käytännössä vain pakoputkien muuttamisen seurauksena
- Pakoputken vaihtaminen on helppoa katsastuksen ajaksi
- Määräaikaikatsastuksissa melunvalvonnan kustannukset maksavat myös ne, jotka eivät tee muutoksia pakoputkistoon
- Melun tehokas valvonta voi perustua vain poliisin tien päällä tekemään mittaukseen, johon ei voi valmistautua ennalta
- Edellyttää sellaista lakiin säädettyä mittaustapaa raja-arvoineen, joka on poliisin todettavissa

Määräaikaik- ja muutokatsastus

Määräaikaikatsastus

- Kaikille kuluttajille huomattavia kustannuksia (200 000 x 50 € = 10 000 000 €/ a)
- Ei turvallisuuteen tai ympäristöön liittyvää vastinetta
- Muutosten valvonnan kulut maksavat myös ne, jotka eivät tee muutoksia

Muutokatsastus

- Kulut allokoituvat oikeudenmukaisemmin
- LVM on lähettänyt lausuntokierrokselle muutokatsastusta koskevat säädösehdotukset (LVM 071/2009) jotka parantavat esim. käytönaikaisen valvonnan mahdollisuuksia

Muutokatsastus

- Tavoitteena madaltaa muutokatsastukseen hakeutumisen kynnystä
- Ehdotetut vaatimukset valvottavissa sekä muutokatsastuksissa että poliisin toimesta
- Ehdotus toteuttaisi liikenneturvallisuus- ja ympäristötavoitteita huomattavasti määräaikaikatsastuksia tehokkaammin
- Voiko liikenne- ja viestintävaliokunta edesauttaa ehdotuksen toteutumisessa?

Yhteenveto mp:n määräaikaikatsastuksista

- Liikenneturvallisuustavoitteet eivät täyty
- Ympäristötavoitteet eivät vastaa kustannuksia
- Melun valvomiseen heikko vaihtoehto, tehokkaampi malli tiedossa ja jo lausuntokierroksella (LVM 071/2009) Tutkittua tietoa 'ongelmaputkien' määrästä ei ole olemassa
- Erittäin merkittävä tulonsiirto harrastajilta katsastustoimijoille

Turku Kustom Show 15.8.2009



Kaikki oli valmiina näyttelypäivää varten, pyörä ja MMAF:n ständiä varten varatut tarvikkeet oli pakattu hyvissä ajoin edellisenä iltana autoon ja herätyskello ajastettu pärähtämään aamuviideltä. En ole missään tapauksessa aamuihminen mutta paikalla Turussa oli tarkoitus olla kahdeksaan mennessä jotta jäisi aikaa laittaa paikat kuntoon ennen yleisöryntäystä. Aamu sujuikin yllättävän helposti, en edes onnistunut herättämään muuta perhettä kolistellessani puolinukussissa ympäri kämppää – tien päälle päästiin täysin aikataulussa mikä on mainitsemisen arvoinen suoritus meikäläiseltä.

Edeltäneen viikon sääennusteet vaihtelivat päivittäin – milloin luvattiin rankkoja ukkoskuuroja tai sitten silkkaa aurin gonpaistetta. Lauantai valkeni kuitenkin kuivana ja kirkkaana ja liikennekin oli siihen aikaan olematonta, matka taittui kohti vasta valmistunutta moottoritietä hyvällä vauhdilla. Tuo uusi motari on omasta mielestäni hyvinkin onnistunut ratkaisu - jos sitä verrataan esimerkiksi kuolettavan tylsään nelostiehen, niin Turkuun päin mentäessä on selvästi panostettu maisemointiin. Tie tekee loivia kaarteita ja näkymät vaihtuvat kauniista maalaismaisemista komeisiin tunnelirakenteisiin eikä ole tietoaakaan siitä viivasuorasta lentokentästä jota lah dentieksikin kutsutaan. Konetielle päästyäni piippasi puhelin muutaman kerran ja huomasin että myös pari muuta harrastajaa oli kelien epävakaisuuden vuoksi valinnut autokyydin näyttelyyn, niinpä saimme lopulta komean convoyn aikaiseksi. Aamukahvit hörpättiin Kivihovissa, siellä törmäsimme Platun ja Herstin porukkaan jotka olivat samaan suuntaan matkalla – ihastelimme hetken Herstin uutta pickuppia ja jatkoimme matkaa.

Olin katsonut kartasta reitin perille mutta vähän ennen Turkuu MMAF:n webmasteri ampaisi ohitseni koska hänellä oli navigaattori josta löytyisi reitti perille ilman arvailuja. Niinpä sitten varttitunnin kiertelyn jälkeen tosiaan löysimme

itseemme näyttelyalueena toimivasta urheilupuistosta – motarilta olisi kyllä tullut viivasuora tie suoraan pelipaikalle mutta ei se mitään. On se nykyteknologia sitten mahottoman ihmeellistä Parkkipaikalla olikin jo täysi tohina päällä, järjestävällä taholla oli hiukan epäselvää miten tulisi edetä ja niinpä jouduimme purkamaan kaikki näyttelytarvikkeet autossa jo siinä – onneksi Kaukolan Juha tuli pakettiautolla ja nappasi tavarat kyytiinsä. Myöhemmin kävi ilmi että aivan hyvin sen autonkin olisi voinut areenalle ajaa. Täyttelimme pyöriä varten tarvittavat näyttelyplakaatit ja aloitimme siirtymän kohti itse näyttelyaluetta joka sijaitsi reilun puolen kilometrin päässä parkkipaikasta loivaan ylämäkeen. Oma pyöräni starttasi mainiosti vaikka alkuun pelkäsinkin ruotsalaisketjun myymälän akun kestävyyttä, vaihde sisään ja kytkin ylös ja näin alkoi matka kohti mai-

netta ja kunniaa. Ensimmäinen takaisku koettiin kymmenen metrin matkan jälkeen kun stongan päähän kiinnittämäni peili putosi matkalle, tästä parikymmentä metriä eteenpäin alkoi pyörä hyttyä ja lopulta sammui. Oireet olivat aivan kuten polttoaineen loppuessa mutta eihän se nyt voinut olla mahdollista, starttailin akun tyhjäksi kunnes annoin periksi ja rullasin fillarin takaisin parkkipaikalle poimien matkalle pudonneen peilin samalla taskuuni.

Ei muuta kuin autolla lähimmälle huoltoasemalle, tietenkään mukaan ei tullut varakanisteria. Aikani roskiksia tongittuani löysin kolmen litran pesuainepöntön johon annostelin edullista ysiviotosta ja sitten tuli persiin alla takaisin näyttelyyn. Bensat tankkiin ja starttaamaan, akku oli tietysti jo tässä vaiheessa tyhjä – onneksi olin sentään napannut tallilta lähtiesäni kaapelit mukaan ja auton akusta saadun lisäpotkun turvin saimme vehkeet tulille ja uusi yritys kohti näyttelykenttää pääsi alkamaan. Nyt mentiinkin sitten vauhdilla, sora vaan ropisi kun kaarsin viimeisten joukossa juhlapaikalle – siellä



ihmetystä herätti paikallisten tapa sulloa pyörät tiiviiseen riviin kuin Frank Nymanin vaihtopyörähallissa. Vastoin järjestäjien ohjeita jätiin sopivan hajuraon viereisiin pyöriin, eihän sitä kukaan näe mitään jos stonganpäät on toisissaan kiinni. Pyörä parkkiin ja sitten ständiä kasaamaan, tälle reissulle oli onnistunut hommaamaan todella hyvät kalusteet joiden kasaamiseen ei onneksi mennyt varttituntia kauempaa – niinpä aikaa jäi vielä pikaiseen pyörien kuvaussessioon ennen näyttelyn avaamista.

Itse näyttely koostui pyörien lisäksi custom- ja rodhenkisistä autoista joita olikin siunaantunut paikalle kiitettävä määrä. Pyöriä tuntui olevan aika lailla saman verran kuin muissakin kesän näyttelyissä, mukana oli useita muissakin näyttelyissä palkittuja hienoja laitteita mutta oli siellä sellaisiakin joita ei muuten ollut nähty – liekö paikallisväriä? Kaiken kaikkiaan kalustoa oli kentän kokoon nähden oikein sopivasti ja keli suosi koko päivän, MMAF:n telttakatoksessa nähtiin päivän mittaan useita harrastajia kyselemässä lainsäädännön tilanteesta – ehkä samalla haettiin suojaa polttavalta auringolta mikä tietysti sopi meille. Siinä vaiheessa kun estradina toimivan rekan perävaunun lavalle alettiin kasata bändikamoja, katsoin parhaaksi lähteä tutustumiskäynnille länsisuomen uusimpaan chopperpajaan, monille tutuksi tulleet Äyräksen veljekset ovat avanneet uuden liikkeen Lietoon nimellä VT-Cycle. Tältä reissulta mukaan tarttui omaan rautapäaprojektiin uustuotantoa oleva risukeula ja muutama muu pikkunikale. Toivotamme onnea tuoreille yrittäjille – laji ei ole helppo. Palattuamme näyttelyalueelle oli parkkipaikkana toimiva kenttä ääriään myöten täynnä kalustoa. Taas tuli huomattua sama tosiasia kuin ennenkin, parkista löytyi useita pyöriä jot-

ja pystytytty tilaisuudessa jakamaan vaan ne luvattiin toimittaa voittajille myöhemmin, toivottavasti tätä luettaessa kaikki ovat jo saaneet omansa. Palkintojen jaon jälkeen estradille astui ryhmä Suomen sotien veteraaneja sekä rintamanaisten järjestön edustajia, joille Bikers for Veterans lahjoitti edellisen vuoden varainhankinnalla keräämänsä summan. Veteraanien edustajan kiitospuheen aikana olisi voinut kuulla nuppi-neulan putoavan hiekkakentälle yleisön osoittaessa kunnioitustaan sotiemme sankareille.



Lahjoitusseremonian jälkeen starttasi arviolta viidensadan motoristin letka kohti Turun hautausmaata juhlalliseen seppeleenlaskuun. Tätä emme valitettavasti ehtineet seuraamaan koska moottoritie on kuuma – rojut kyytiin ja kohti auringonlaskua. Paluumatka meni ilman suurempaa dramatiikkaa, tie oli ihan yhtä hieno toiseenkin suuntaan ja Kivihovissa ihan yhtä kalliit hampurilaiset. Vaikka saatankin kuulostaa rikkinäiseltä levysoittimelta, niin täytyy sanoa että kyllä näissä paikallistapahtumissa on sitten hieno tunnelma, näihin lähtee aina mielellään. Tätä kirjoittaessa alkaa kesän näyttelykiertue olla ohi ja tänä aamuna oli ensimmäistä kertaa pyöräpeitteen päällä ohut kuurakerros, kuluneen kauden kuvia katsellessa ei kylmyys kuitenkaan haittaa vaan näillä jaksaa taas pitkän talven yli. Ensi kevään näyttelyissä ja tapahtumissa taas nähdään.

Samuel Heikkinen



ka olisi ehdottomasti pitänyt saada näyttelyyn mukaan. Onko kyse suomalaisesta vaatimattomuudesta vai eikö omistajien aikataulu antanut periksi koko päivän kestäväan näyttelyyn? Joka tapauksessa meiltä kesti lähes tunti kahlatessamme pysäköityjen pyörien läpi takaisin näyttelytiskille jossa Jarppi jo nälkäisenä odottelikin vahdinvaihtoa.

Kaikki hyvä loppuu aikanaan ja niinpä tämäkin näyttely kään-tyi vääjäämättä kohti palkintojenjakoseremoniaa. Palkittujen joukossa oli paljon tuttuja laitteita, ja tietysti se yksi pyörä minkä käynnistämiseen oli jo aamulla tarvittu apuvirtaa. Nolo paikka ainoana työntää suuremman yleisön eteen, asia josta näyttelyn pääpiruna toiminut Andy kyllä muisti huomauttaa. Logististen ongelmien vuoksi ei luvattuja tavarapalkinto-









MMAF

www.mmaf.fi

**Moottoripyörien rakentelu
ei ole rikos.**



Multifuel Moto Guzzi 850 T3 California "Spirit"



Aihio koekäyttövaiheessa ennen moottorinohjauksen asennusta -09 kesällä.

Lähtökohta:

Käytetty, EU-alueelta maahantuotu, arviolta 70 – 80000 km ajettu ja rekisteristä varaosatarkoituksessa poistettu lievästi kolaroitu Moto Guzzi California T3, vm -82.

Kunnostettu, rekisteröintiä varten tarkastettu, tullattu ja maantieliikenteeseen rekisteröity käyttökelpoinen moottoripyörä. Pyörä on varustettu vanhanaikaisilla neliluistikaasuttimilla ja kärjellisellä sytytyksellä. (Vastaava runko/moottorikonstruktio edelleen teollisessa valmistuksessa nykyaikaisella moottorinohjausjärjestelmällä toteutettuna.) Rekisteriin tullaessa merkitty tehoksi on merkitty 51kW. Ostohinta n. 2000€ + tulli, rekisteröinti ja rahti.

Tavoite:

Saada moottori toimimaan mahdollisimman taloudellisesti saatavilla olevilla eri tyyppisillä moottoripolttoaineilla. (Normaali moottoribensiini. okt.95, etanoliseospolttoaine RE85, E85 sekä myöhemmin maa/biokaasu.)

Menetelmä:

Muuttaa moottorinohjausjärjestelmä kokonaisuudessaan digitaalseksi jossa pakokaasun happitunnistimella toteutettu takaisinkytkentä. Lisäksi alkoholipolttoaineen hyötysuhteen parantamiseksi mekaanisen ahtimen asennus.

Toteutettavaksi valitut ratkaisut:

- 1 Asentaa ja säätää ohjelmoitava digitaalinen ruiskutusjärjestelmä käyttämään moottoria 95 oktaanisella moottoribensiinillä tyydyttävästi.
- 2 Asentaa ohjelmoitava digitaalinen sytytysjärjestelmä ja säätää se toimimaan saumattomasti ruiskun kanssa. Tässä vaiheessa ruiskutus- ja sytytysjärjestelmä pyritään optimoimaan siten että toiminta, polttoainekulutus, tehon tuotto ja päästöt ovat tyydyttävää tasoa.
- 3 Muuttaa koko polttoainejärjestelmä kestävämmän rakenteellisesti ja toiminnallisesti etanolipohjaista polttoainetta ja säätää em. järjestelmät toimimaan tällä polttoaineella.
- 4 Sovittaa järjestelmä toimimaan optimaalisesti ja ilman erillistä ohjelmointia riippumatta siitä mikä polttoaineseosuhde, etanoli/bensiini, on kyseessä.

- 5 Sovittaa moottoriin ulkopuolinen puristussuhteen säätöjärjestelmä (ahdin) jonka ohjaus ottaa huomioon käytettävän polttoainelaadun jolloin etanolipohjaisesta polttoaineesta saadaan paras hyötysuhde ja siten hallittua kulutusta ja päästöjä.
- 6 Lisätään pyörään mahdollisuus käyttää bio- tai maa-kaasupohjaista kaasumaisessa muodossa olevaa polttoainetta asentamalla pyörään kaupallinen kaasusäiliö, kaasun syötön ohjausjärjestelmä ja valintakytkin neste-mäiselle/kaasumaiselle polttoaineelle mikäli se ilmenee käytännössä mahdolliseksi.

Edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi on tehty työryhmäjako:

Rakenteet: motomatti ja JL Meccanica
Elektroniikka: JL Meccanica ja Reima Puuska
Sähkösuunnittelu ja valmistus: motomatti
Kaasulaitteet: toistaiseksi avoin
Testaus ja säätö: osittain avoin / motomatti
Lainsäädäntö ja muutosten todentaminen: avoin / MMAF

JL Meccanicalla ja osin itsellä on pitkäaikainen kokemus ahtimien asentamisesta moottoripyöriin. Reima Puuska on rakentanut polttoainejärjestelmiä sekä henkilöautoihin että moottoripyöriin.

Tällä hetkellä toteutettu:

Asennettu polttoainepumppu suodattamiseen ja säätimiseen. Sähkölaitteista merkittävä osa. Ruiskutuksen ohjausjärjestelmä tilattu ja maksettu, toimitus syksyllä -09. Ilmalämpöpöytä, suuttimien pitimet, polttoaineputkisto, josta osa jo etanolinkestävää sekä ilmansuodatin asennettu. Ilmaputkisto teon alla. Lämmitettävä jäännöshappianturi (lambda) asennettu. Myös erillinen lambdanäyttö ohjaustankoon. Digitaalinen sytytysjärjestelmä asennettu. Kaasujärjestelmää ei ole vielä tilattu. Kustannukset toineen 24.09.-09 mennessä n. 3500€. Ei sisällä pyörän hankintahintaa. Oletus on että muutostyön aikana ilmenee rakenteita tai osia jotka voidaan tehdä helpommin, yksinkertaisemmin, korvata tai jättää pois jolloin kulutkin pienenevät vastaavasti. Toistaiseksi projektikustannukset ovat menneet ns. omasta pussista. Sponsoria ja/tai avustusta pyritään etsimään kun on jotain näytettävää projektin tuloksista.

Tehtyjä havaintoja työn kestäessä:

Sytytysjärjestelmä oheislaitteineen on asennettu. Ahtauskomponenttien sijoittelussa aiheutti lieviä rakennemuutoksia ja muutaman hankalan rakenteen. Lämpörunko valmistettu mutta ei asennettu. Imukanavasta tehty lasi-polyesterimalli. Lopullinen tulee olemaan lasi-epoksia lämmön- ja polttoainekeston vuoksi. Ilmansuodatin, pestävää tyyppiä, löytyi rompepäiviltä muutamalla eurolla. Uusi ja tehtaan pakettisä.

Ruiskutusjärjestelmän valmistuksessa ilmeni sellainen ongelma että suunnitellun Megasquirt-ruiskun erään mikropiirin toimintatapa ei vastaa rivikoneista poikkeavaa Guzzin sytytysjärjestystä. Guzzissa kun sytytysväli, samoin kuin ruiskutusajankohdat, vaihtelevat vuorottain 450 ja 270 asteen välein. Asia pääsi yllättämään ja eräessä toisessa, osin vas-

taavanlaisessa koeyksilössä toisenlaista ohjelmointitapaa tullaan testaamaan. Vakiomallisella mikropiirillä ei riittänyt laskentateho koska järjestelmä luuli että moottori kiihdyttää ja jarruttaa kierroslukua joka toisella kierroksella.

Muutakin pientä yhteensovittamistarvetta on ilmennyt. Pitänee tutkia voiko sekä erillinen sytytysyksikkö että ruiskutusohjaus käyttää saman kaasunasentopotentimetrin analogiatietoa. Jos ei niin ratkaisu on toisen potentiometrin asentaminen rinnalle.

Osien sijoittelu on aiheuttanut monesti aivovoimistelua kun on otettava huomioon johdotusten, putkistojen ja muiden oheislaitteiden sijainnit ja niille suojaisat paikat. Sähköjohtojen määrän pyrin minimoimaan. Runko ja moottori toimivat kokonaisuudessaan "maana" joten maadoitusjohtojen vetämiseltä säästynen suurelta osin.

Osia on myös poistunut merkittävästi. Alkuperäinen ilman-suodatinkotelo on tehnyt tilaa tarvikesuodattimelle. Ilmanjakokotelo jätti tilansa läppärungolle ja sen jakokotelolle. Suurin tilan vapauttaja oli virranjakajan poistaminen. Sitä kun ei enää tarvita. Siitä on sekin hyöty että myös uudemman malliset nokka-akselit käyvät suoraan koska niissä ei ole hammaspyörää virranjakajaa varten. Vanhanaikaiset automallin sytytyspuolien poisto teki uusille sytytyspuolille ja sytytysyksikölle tilaa runsaasti.

Koska ruikutusyksikön toimitus on viivästynyt, asennuksen kohteeksi tulikin ensin digitaalisyytys. Tätä luettaessa on toivottavasti päästy jo käynnistelemään. Pyörällä on ajettu muuta testiajaja useita tuhansia kilometrejä kesän -09 aikana tekniikan eheyden toteamiseksi. Merkittäviä ongelmia ei ilmennyt.



Matkalla näyttelyyn

Teksti: Jarno Laitinen
Kuvat: Samuel Heikkinen

Lämmin kesäaamu, keula kohti hyvää tapahtumaa, bileet tiedossa ja matka taittuu leppoisasti pitkin maalaismaisemaa. Voiko olla parempaa ajofiilistä. Siitä on varmaan moni harrastaja samaa mieltä kanssani. Mutta entäpä, kun tekniikka päättää juuri parhaan fiilistely hetken laittaa asiat uuteen järjestykseen. Voi sitä kiroilun ja harmin määrää. Tästäkin on varmaan moni harrastaja samaa mieltä.

Palataan viime kesän Joutsa Chopper Show'n lauantai aamuun. Pannu tulille, reppu selkään ja menoksi. Tuona kesäaamuna oli ajofiiliset korkealla ja samalla kuulostellen, miten hyvin Pannun tekniikka oli talven rakentelun jälkeen kunnossa.

Ensimmäinen tauko oli Mäntsälässä, kahvihetki, bensaa tankkiin ja ei muuta kun takaisin tien päälle nauttimaan mahdollista ajofiiliksestä.

Maantietä kurvaillessa, tuli jossakin vaiheessa vilkaistua kelloa ja havainnoitua, että nyt täytyy laittaa hieman vauhtia matkantekoon. Koska päämääränä oli näyttely, olisi suotavaa viedä pyörä alueelle järjestäjien toivomaan aikaan.

Joten pois maantieltä ja Lahden jälkeen kurvasin moottoritielle. Ajattelin, että siten aamun nautiskelut pitkin maalaismaisemaa ja kulutettu aika tavoitettaisiin.



Noin kymmenisen kilometriä Lahden jälkeen moottoritiellä matkavauhdissa hävisi täysin veto. Eipä siinä muukaan auttanut, kuin antaa rullata moottoritien laitaan ja alkaa ihmetellä syytä tapahtuneeseen.

Kone kävi hyvin ja vastasi kaasuun kuten ennenkin. Toisiovedon ketjut oli vielä siellä missä pitääkin, rattailla, ei poikki. Ajattelin, että no niin, nyt sanoi vanha Pannun vaihdelaatikko itsensä irti. Varovasti koneen käydessä, kytkin pohjassa, vaihdetta vaihtamaan ja kuulostelemaan mitä tapahtuu. Ei tapahdu mitään. Vaihteet oli kylläkin aika tunnottomat, mutta ei kuitenkaan tuntuneet olevan jumissa.

Sammutin koneen ja sytytin tupakan. Siinä henkosia vedellessä, kävi muutaman pahempi skenaario mielessä, että olisiko ensiovedon remmi poikki, kampuranpään hihnapyörä irti tai kytkimen mutteri irronnut ja siksi ei veto välity vaihdelaatikkoon. Tästä päätelin, että ensiovedon puolella vian on pakko olla. Se selviäisi vain, kun avaa ensiovedon kopan. Siinä moottoritein pientareella ei tuntunut kovin turvalliselta alkaa työskentelemään, kun ohi suihkii vähintään sataakah-takymppiä kaiken maailma autoilijaa, joten työnsin pyörän nurmialueelle ojaan.

Sen verran reissuille, varsinkin vanhemmalla kalustolla liikkuessa, tuli reppuun otettua pieni setti työkaluja ja muuta pikahuoltoon vaadittavaa tarvikke ,että pääsin avaamaan ensiovedon koppaa.

No eipä yllätys ollut kovin suuri, ensiovedon remmihän se siellä oli suikaleina.

Tuona aikana oli ohi pyyhältänyt useampikin moottoripyörä, mutta sitten ohi alkoi suihkia tuttuja kavereita, jotka avuliana pysähtyivät tarkastamaan tilanteen, olisiko heillä tarjota apua. Hihnaa ei kenelläkään paikalle pysähtyneellä kaverilla ollut mukana ja sen vaihto tienvarsihuoltona on muutenkin hieman tuskallinen toimenpide.

Puhelin kouraan, soitto kaverille Joutsaan ja järjestämään peräkärrykyttä pois tiensivusta. Tällä aikaa olin saanut MMAF:n jäsenkirjurin toimesta tapahtumapaikalle järjestettyä sopivan lainaremmiin, joten matka jatkuisi Joutsaan.

Perille päästyämme, olikin kello jo sen verran paljon, että eipä enää viitsinyt Pannua taluttaa näyttelyalueelle. Pyörä kaverin talliin, lainaremmiin haku ja etsimään remmin vaihtoon tarvittavia työkaluja. Ja eihän remmin asennus onnistuisi moisen päivän jälkeen ilman asennusjuomaa.

Eräältä paikalliselta maatalouskonemekaanikolta löytyikin sopivan kokoiset työkalut ja lainaremmi saatiin paikalleen. Seuraavan päivän paluumatkalla sää suosi ja hyvän ajofiiliksen ryydittämänä ilman teknisiä murheita, pääsinkin vihdoon kotiin. Joutsa Chopper Show jäi valitettavasti tällä kertaa väliin, mutta ensi vuonna toivottavasti uudelleen.



Melumittausta by MMAF

APU II:sta odotellessa päätimme vielä kertaalleen tutkia, mitä raportissa ehdotettu melumittausjärjestely todellisuudessa merkitsee ja mittasimme muutamia pyöriä raportissa esitetyllä mittausmenetelmällä. Vastaavassa tutkimuksessa olemme olleet aiemminkin mukana, tuolloin kyse oli AKE:n tilaamasta tutkimuksesta. Tällä kertaa olimme hiukan paremmin varustautuneita, nyt käytössämme oli myös moottorin kierrosluvun osoittava laite. AKE:n tutkimuksessa selaista ei ollut.

Tämän pikku tutkimuksemme tulos vahvisti oletuksemme siitä, että AKE:n tutkimuksessa melu mitattiin Harrikoista järjestelmällisesti liian korkeilla kierroksilla. Kierrosluvun pitäisi olla puolet maksimitehon tuottavista kierroksista, Evoluutiobigtwinissä tämä tarkoittaa 2650 rpm. Jos kierros-luku on korkeampi, korkeampi on desibelimitarin lukemakin.

APU-raportissa ehdotetut raja-arvot isoille moottoripyörille ovat pyörän iästä riippuen 112, 108 ja 106 dB(A) korkeimman arvon soveltuessa ennen 1.1.1991 käyttöön otettuihin pyöriin. Vuosimallista 2003 lähtien edellytetään Brysselin toimien seurauksena E-hyväksyntää ja niissä valvonnan raja-arvo on rungossa olevan tyyppikilven arvo + 5 dB(A). Vanhempien arvot ovat alitettavissa tarvikeputkillakin, mutta varsinkin uudemmissa pyörissä (106 dB(A)) lisävaimennusta tarvittaneen useimmissa tapauksissa. Missään tapauksessa täysin suorilla putkilla ei alitettu mainittuja raja-arvoja.

Vertailun vuoksi kerrottakoon, että mittasimme yhden täysin alkuperäiskuntoisen Harrikan. Pyörän tyyppikilvessä mainittiin melumittauksen ns. valvonta-arvo 91 dB(A) sekä kierros-luku (Twin Cam-moottorissa 2700 rpm), jolla mittaus pitäisi tehdä. Mittasimme pyörän useampaan kertaan ja tulos oli aina sama: 96 dB(A). Siis 5 dB(A) korkeampi kuin tyyppikilven arvo, vaikka kyse oli täysin alkuperäisestä laitteesta! Tulosta ihmetellessämme teimme vielä toisen vertailukokeen: mittasimme moottorin mekaaniset äänet samalla menetelmällä molemmilta puolilta. Ensiovedon puolelta tulos oli 102 dB(A). Siis 11 dB(A) enemmän kuin samalla menetelmällä mitattuna olisi sallittu pakoputken päästä...

Nämä tulokset kertovat karua kieltään tällä hetkellä lakiin säädettyjen raja-arvojen mielekkyydestä. Ei ihme, että lakia rikotaan tältä osin sangen yleisesti. Toisaalta tulokset vahvistivat käsityksemme siitä, että APU II raportissa ehdotettu melunvalvontajärjestelmä toimii: yhtäältä se pakottaa laittamaan pyörään kuin pyörään jonkinlaisen äänenvaimentimen, toisaalta se kuitenkin sallii monenlaisten tarvikeputkien asentamisen, tarvittaessa pienellä lisävaimennuksella. Toivomme vilpittömästi, että liikenneministeriö ymmärtää yskän ja siirtää ehdotuksen lakiin tällaisenaan.

Teemu,
kuvat Santtu



MATKALLA 2008

EASY RIDE TO PURE REINDEER MEAT EATING MEETING – A SAUNATRIIP IN THE SPIRIT OF COELHO

Alunperin kirjoittaessani tätä tarinaa kirjoitin sen kokonaan amerikankielellä, kuten tarinan nimi on, mutta käänsin tarinan sitten aika vapaasti suomeksi, koska savolaiskorostuksellani kirjoitettu amerikankieli olisi ollut monille liian vaikeatajuista – sitä se oli jopa minulle itsellenikin! Ajo oli helppo ja tämä tarina on aito ja tosi nimestään huolimatta, vai miten se oli. Tai ainakin matkaa on tehty. Mutta jokainen kokee matkan ja totuuden omalla tavallaan. Ja saa päätellä totuuden matkan jälkeen itse omissa ajatuksissaan ja mietteissään. Pitäjien nimet olen jättänyt amerikankielelle sen takia, että niissä on enemmän jytinää, Texasii...

Alku

Oli heinäkuun alkupäiviä menneenä kesänä. Torstai ilta, aurinko porotti vielä, siniseltä lähes pilvettömältä taivaalta, ilmassa väreilevä kuumuus nousi mustan polttavan asfaltin pinnasta kuin utuinen sumu aamukasteen aikaan peilityyneltä järvenpinnalta. Kello 18.01 käynnistin pitkänokkani Kronohagenin tallilta Big Churchiltä, ajatuksenani ajaa ensin veljeni luo St Micheliin. Olimme sopineet varmaankin jo pari vuotta sitten että saapuisin hänen luokseen kyseisen päivän iltana jatkaaksemme matkaa seuraavana päivänä kohti pohjoista ja mennäksemme käymään Pure Reindeer Meat Eating Meetingissä. Olimme vierailleet siellä viime vuosituhanella useammankin kerran, koska mielestämme pohjoisen ihmiset ovat jotenkin aidompia; luonnonläheisempiä, vaikka eivät asukaan enää kodissaan, ja porot ovat siellä tienläheisempiä ja todella aitoja.

Nyt oli sopiva aika lähteä koska ajattelimme tehdä matkan veljeni puolivuosisadan merkkipaaluun kunniaksi. Emme olleet käyneet ko. meetingissä lähes kymmeneen vuoteen, koska edellisen kerran ollessamme siellä huomasimme, että uudet vierailevat starbat, jotka olivat "löytäneet" tapahtuman, olivat kadottaneet, tai sitten eivät olleet edes löytäneet, vai miten se oli, tapahtuman alkuperäisen idean, nimittäin leirytyksen nuotion ääreen keskelle preeriaa, kuunnellen kojoottien ulvontaa, vai oliko se susien. Ja uusien vierailevien tähtien mukaan hotellin (sic!) pitäisi kuulemma olla aivan vieressä brunssiaamiaisineen ja puhtaat valkeat silkkilakanat untuvaisine tyynyineen tietenkin. Männä vuonna oli joku ihmetelty, että mitä, eikö saa siideriinsä jäitä? No, lähimmät jäät ovat Ice Oceanissa ja jää kyllä jää hakematta sieltä. Jos jäät sitten haetaan, ovat varmaan muuttaneet olomuotoaan matkalla hieman nestemäisimmiksi, olisivat ainakin helppo niellä!

Päästyäni ruuhkaisesta Downtownista Route SixtySixille vai oliko se European Seven vai Heaven vai mikä se on, oli kulunut aikaa kohtuullinen tovi. Oli nimittäin se aika vuodesta jolloin suurin osa perheistä aloittaa niin sanotun rauhallisen ja virkistävän kesäloman yleensä maaseudulle, jossa järvi on aivan rannassa. Pakkaavat kaikki perheenjäsenet; vaimot, tyttöystävät, kihlatut ja ketä niitä nyt onkaan, mummot ja mammat ja kaikki mahdolliset kotieläimet sitimaastureihinsa ja suuntaavat matkansa rauhalliselle maaseudulle, lepäämään, virkistäytymään ja keräämään voimia metsästä, josta

me muuten kaikki olemme alunperin lähteneet, jaksakseen taas sen jälkeen viettää aikaa työpaikoillaan ja ruuhkissa jonossa istuen. Laitoin pitkänokkani laukkaamaan kaikilla kuudella pykälällä ja olinkin pikapuolin pitäjässä nimeltä Bay, jossa täytyi tankata, koska ratsuni toimintasäde on tämän suhteen noin sata kilometriä. Tankki täyteen, kuppi kahvia ja taas perheiden sekaan aiheuttamaan hyvennystä tai loihittimaan yrmeitä ilmeitä riippuen mikä tunnelma kulloinkin ohilipuvissa tai ohitettavissa autoissa vallitsee. Yleensä äidit ja lapset hymyilevät ja vilkuttelevat iloisesti, isät ovat yleensä yrmeitä jostain syystä, toisesta tai kolmannesta.

Viperfors Ottawassa

Olen vapaa, olen osa luontoa ja iloinen siitä, ajattelin kun annoin ratsuni vapaasti laukata myllyn hienosti kehräten, samalla ihastellen kesäisen luonnon kauneutta ja aistien kaikki mahdolliset tuoksut jotka nenääni tuulen mukana kulkeutuivat. Luonto on ihanan vapaa, mutta minun vapauteni olisikin kohta vain kaipuu, sillä lähestyttyäni pitäjää nimeltään Ottawa vai oliko se Otava vai mikä se oli, näin tien laidassa viperforssin eli poliisin vilkuttelevan minulle, ehkä tarkoittaen että minun pitäisi pysähtyä. Ihmettelin, miksi poliisi piteli sormiaan korvissaan ajaessani hänen viereensä. "Sammuta tuo muailman lopun vehje vai mikä se onkaan", huusi hän. "On siinä kovat äänet ja eikä ihme, sillä siinä on suoraa putket", tokaisi hän vielä lisäksi, tarkoittaen varmaan että putkissa ei ole äänenvaimentimia.

"Ei tämä ole minua ilman tämä vehje, kyllä tämä on minun kanssani tai minä olen tämän kanssa, niin ja kyllä loppu on myös kanssani, eivätkä putket ole suoraa, toisessa on kaksi mutkaa ja toisessa on yksi mutka sillä ilman mutkia etumainen putki osoittaisi suoraan koilliseen ja takimmainen kaakkoon, koska olemme tällä hetkellä pohjois – eteläsuuntaisella valtamaantiellä ja pyöräni etupyörä osoittaa pohjoiseen kuten kompassineula yleensä". Ainakin Sudenpentujen käsikirjan ohjeiden mukaan, mutta Karhukopla-nimisellä ryhmällä on oma erikoinen poikkeava, lähes päähänpintymän luonteinen käsitys ko. asiasta. Heidän mielestään ko. neula osoittaa kaakkoon. He sekoittavat tässä tapauksessa ilmeisesti nupit ja neulat, koska nupit käännetään kaakkoon silloin kun halutaan lisää ääntä, ja tässä tapauksessa nupit olisi hyvä kääntää pohjoiseen niin äänet eivät olisi niin kovaa. Niin ja herra HH etsii nuppineuloja heinäsuovasta ja uskoo kovasti löytävänsä niitä, siis herra Hannu Hanhi vai oliko se Hessu Hopo. Kaikki nämä sudenpennot, karhukoplat, hannu hanhet ja hessu hopot tulivat mieleeni sanoista partio ja poliisi jostakin ihmeen syystä, kummallisia sanayhteyksiä, mutta jatkoin sitten sanoen, "Ja kuten huomaatte, molempien pakoputkien päät osoittavat etelän suuntaan. Eivätkä äänet voi mielestäni olla kovaa, aine tai materiaali voi olla kova. Onhan äänikin tavallaan kylläkin ainetta myöskin, sillä onhan sekin värähtelyä, kuten kaikki muukin materiaali maailmassa. Mielestäni ääntä pitäisi mitata esimerkiksi kauaskantoisuudella eikä kovuudella, enkä tarkoita tässä tapauksessa sitä, että kuka jaksaa kantaa ko. äänen eli aineen kauimmaksi esimer-

kiksi ämpärillä, toisin sanoen kantokykyluokkaa, vaan sitä, että moneenko kantoon, siis puunkantoon, asti ääni kantautuu ts. voidaan esim. korvalla aistia, jos sattuu juuri sopivalla hetkellä olla oleilemassa kannokossa sienimetsässä puunkannossa eli puita kantamassa”, kerroin konstaapelille, joka oli hämmentynyt. En tiedä miksi.

Tovin päästä hän kuitenkin kysyi, ”Miksi tuon etupyörän täytyy olla noin kaukana? Siksikö että sen täytyy olla jossain kiinni, vai liittyykö sekin jotenkin kauaskantoisuuteen? Heh, heh. ”Tavallaan liittyy, mutta vain kauaskantoisuuteen ei siis kantokykyluokkaan. Eli siksi koska minun elämänilosofiani perustuu siihen että, kaikki esineet, asiat, tavarat yms. mitä hankimme, ostamme tai rakennamme, kuvastavat jollakin lailla ajatusmaailmamme ja mielemme avaruutta sekä mielemme kauaskantoisuutta. Positiivista suhtautumista asioihin sekä suvaitsevaisuutta, tai sitten päinvastoin vai oliko se vastoin päin. Yritän samalla saada ihmiset miettimään heidän omia ennakkoluulojaan ja -asenteitaan. Ja tuoda ilmi, että erilaisuus onkin yksi ”rikkaus”, halpa sellainen, elämässämme.” Taas poliisi oli hämmentynyt, mutta kysyi kuitenkin, ”Voiko sillä ajaa?”. ”Kyllä tällä voi ajaa, vai tulinko minä mielestänne tänne lentämällä sieltä toiselta Otavalta, jota ei näin päiväsaikaan voi kirkkaalta taivaalta pelkällä silmällä nähdä!?” , sanoin. Ennen maaseudulla liikkuvan poliisin yksikköjä nimettiin ”lentäviksi”. En tiedä, miksi.

Poliisi oli aivan hiljaa tovin, näin että hänen aivonsa työskentelivät lähes tulkoon räjähtämispisteeseen asti, aivan kuin hänen päästään olisi noussut savua. Hän laittoi sormensa jälleen korviinsa ja mumisi jotakin. Ihmettelin mitä ihmettä hän mahtoi tehdä. Vähän ajan kuluttua hän kaivoi salkustaan papereita ja kirjoitti niihin jotakin. Pitkän ajan kuluttua hän kysyi yllättäen, ”Kiistättekö rangaistusvaatimuksen?” Katsoin paperista rangaistuksen syyn, ”Suorat putket”. Ahaa, ajattelin ja allekirjoitin paperin. Rangaistusvaatimusoikaisu olisi ehkä parempi tehdä myöhempanä ajankohtana, ajattelin.

Mielestäni pyöräni ainoat suorat putket olivat noin 30 tuumaa ylimittaiset keulan yläputket. En arvannutkaan, että käyttämällä Tollen korkean värähtelytaajuuden omaavaa putkiainesta, voisin joskus saada rangaistusvaatimuksen tästä syystä. Kysyin vielä millaisen pyörän konstaapeli itse rakentaisi. ”Erittäin lyhytkeulaisen”, vastasi hän. ”Ahaa, aivan”, ajattelin äänettömästi, se olisi ollut selvää kysymättäkin. Kysyin vielä miksi hän oli laittanut sormensa välillä korviinsa, vaikka en ollut vielä käynnistänyt pyörääni, koska ajattelin hänen tekevän niin pyöräni ”suorien putkien” takia. ”Otin yhteyttä partioveriini, joka on tuolla muutaman kilometrin päässä partioimassa, kysyin häneltä yhtä neuvoa, sillä meil-

lä on suoraputkiradioyhteys toisiimme, ei vielä laajakaistapääyhteyttä. Käytämme matalaa taajuutta ja sinun pyöräsi käyntiäänien värähtelytaajuus on melkein sama ja aiheuttaa näin ollen häiriöitä yhteyksiimme. Yksi foni plus yksi foni on kolme fonia vai tuleeko siitä jo kakofonia. Eikös se Megafon keksinyt fonin vai oliko se Gramofon vai kuka se oli? Sibelius keksi ainakin sinfonin, ja hänellä olikin niitä monta, ainakin kuusi vai oliko peräti seitsemän. Olen kuunnellut ne kaikki kahdeksan. Sitten on vielä se tesipeli. Sen keksi kuulemma Tesplay. Näin kertoili konstaapeli, jonka nimi oli muuten Konsta Play. Ei nimi miestä pahenna, vai miten se oli. Aivan niin.

Ajettuani muutaman kilometrin eteenpäin partioveri siellä olikin tienposkessa partioimassa hymyssä suin. Mielestäni hänellä oli jo laajakaistapääyhteys, sillä en ole koskaan ennen nähnyt kenelläkään niin laajaa kypärää. Niin ja se minut pysäyttänyt konstaapeli kertoi vielä, että heillä on talven varalle aivolohkolämmitimet, etteivät putket jäädy pakkasella.

St Michel
Matka jatkuu, lähestyin St Michelin pitäjän taajamaa, jonka pohjoispuolella veljeni asuu. Kaarrettuani hänen pihaansa hän toivotti minut iloisesti tervetulleeksi. Hän oli tutkinut savumerkit Otawan suunnalta ja katsonut lähes pilvettömältä taivaalta ja kuun kierrosta minun olevan saapumassa, vaikka emme olleet puhuneet saapumisestani sitten sen edellisen kerran jälkeen. Sauna odotti näin ollen jo valmiina, siis myös lämmitettynä. Mikä sen virkistävämpää niin mielelle kuin kehollekin kun saa hiukoilla matkan rasituksen pois ja tuntee olevansa jälleen kuin jälleensyntynyt. Meillä on tapana istua saunassa miehdossa löylyssä hiljaa kukin

itseksensä tahollaan miettiä omia juttujaan ja näin tavallaan puhdistaa myös oma mieli ja sielu. Olikin melkein puoliyö kun lopetimme saunomisen ja menimme lepäämään. Huomenna olisi uusi päivä ja matka kohti pohjoisen avaruutta.

Behind of God's Back

Aamu valkeni kirkkaaseen auringonpaisteeseen, linnut sirkuttelivat toisilleen sulosäveliä ja mikseivät myös meillekin. Kaikki luonnon äänet ovat kuin sinfoniaa korville, jos niitä vain hiljentyy kuuntelemaan. Paras paikka sellaiseen on kesäinen metsä keskellä korpea, jyvessä ikihongikossa, jossa väreilee ikiaikainen rauhallisuus ja ajattomuus, siellä voi antaa ajatuksille siivet ja nauttia harmoniasta. Ah! Sitä hiljaisuutta. Oletteko muuten koskaan kuunnelleet hiljaisuutta?

Herättyämme ennen ylösnousua sanoin veljelleni, ”Tästä tulee hieno päivä ajaa ja tehdä matkaa kanssasi”. Kello 06.02 starttasimme matkaan. Seuraava etappimme oli Seedsvilla-



ge, jonne oli matkaa noin tankillisen verran. Wallriver, Bucktown ja Cemysland olivat pitäjiä, joita ohitimme sen kummemmin niiden nähtävyyksiä katsomatta. Cemy ja Towero olivat hieman isompia pitäjiä. Toweron uutta nähtävyyttä ei voi olla näkemättä pitäjän taajamassa. Pääsiäistipun kaltainen vai oliko se taivaan sininen teksti josta voi lukea Ilea vai Elia vai mikä se oli, osuu silmiin laatikkomaisen rakennuksen seinältä. Tämä länsinaapurista ympäri maapalloa levinnyt tavarakauppa on näköjään saavuttanut jo napapiirinkin. Ja mikä kummallisinta, puodin parkkipaikka oli aivan täynnä suurenmoisia laatikoita kulkuneuvoihinsa pakkaavia asiakkaita. Suurenmoiset laatikot sisältävät kuulemma suurenmoisia palapelejä. Niistä palapelin osaava rakentaja voi saada esimerkiksi kirjahyllyn kotinsa nurkkaan. Ja ilman mitään työkaluja. Suurenmoista. Heja Sverige. Osta suomalaisia. Kannattaa kuitenkin katsoa ettei tipahda maiden väliseen markkinarakoon, sieltä voi olla vaikea päästä pois.

Matka jatkuu. Toweron jälkeen alkoi erämaataival, jossa on paikka nimeltään God's Back. Olimme kaiken lisäksi vielä sen takana, kun edessämme aukeni mahtava näky noustessamme suurehkolle vaaralle. Kaikki luonnon elementit, maa, ilma, tuli ja vesi olivat näkökentässämme samanaikaisesti kauniilla mutta karulla tavalla. Vaaralta näimme kuinka, niin kaunis on maa, niin korkea taivas, kukkiva kunnas ja varjoiset veet. Tätä ennen tuuli oli ollut meille suotuisan lämmän, eteläisen myötäinen, mutta nyt tunsimme sen tulevan suoraan edestäpäin pohjoisesta kylmänä vasten kasvojamme. Hieman kauempaan seuraavan vaaran takana näimme salaman iskevän rajusti, useita kertoja maahan. Taivas oli tummunut hieman aiemmin, joten näimme mahtavan valomerren silmiemme edessä. Luonnonvoimat puhuttelivat meitä. Tunsin, että meidän täytyisi pysähtyä. Juuri kun olin näyttämässä pysäytysmerkkiä veljelleni, pitkänokkani sammui siihen paikkaan. Uumoiin jo jotain outoa kun lähdimme edelliseltä tankkauspaikalta, koska pitkänokkani startti pyöri vaivalloisesti. Nyt se valkeni! Akku pimeni! God's Back'in takana!

Menimme hieman kauemmaksi pyöristämme mättäille istumaan ja miettimään mitä tekisimme. Emme sanoneet toisillemme mitään, olimme tovin aikaa hiljaa. Aivan kuin aika olisi kadottanut merkityksensä. Olimme vain. Siinä hetkessä. Ukkonen oli samanaikaisesti lähestynyt meitä pohjoisesta päin ja silloin se tapahtui: Kirkas valoenergia ympäröi pyöräni tuona ajattomana hetkenä! Ja aivan kuin aika olisi saanut takaisin merkityksensä heti tämän hetken jälkeen. Katsoimme veljeni kanssa toisiamme, aistimme kumpikin mitä oli tapahtunut. Vaaran nimi on muuten Hill Jenny, missä tämä tapahtui. Elämä on ihmeellistä! Kaikki on mahdollista! Ja matka jatkuu...

Pure Reindeer Meat Eating Meeting

Lämpötila oli laskenut lähelle nollaa astetta Celciusta, vaikka aurinko pilkotti vielä vähän taivaanrannan tällä puolen. Saavuimme Deacapen taajamaan, siitä olisi vielä joitakin kymmeniä kilometrejä Pure Reindeer Meat Eating Meetingin pitopaikalle. Tankkaus ja menoksi. Lähestyttyämme paikkaa, jossa tiesimme ko. tapahtuman järjestettävän, olimme ihmeissämme ja melkein ajoimme tienhaaran, josta tapahtumaan mennään, ohitse, koska henkilö- ja pakettiautoja oli parkkeerattu pitkin tienpiennarta ja leirintäpaikkoja. Olemmeko tulleet paikalle puolivuotta liian aikaisin vai oliko se myöhään? Onko Hankirallikin siirtynyt kesäaikaan? Ei ollutkaan!. Täysin uudet vierailijat tähden tulevat paikalle autolla. Tapahtuman luonne oli siis muuttunut vuosien saatossa autopainotteisemmaksi.

Pujottelimme pitkänokkinemme autojen välistä vastaanotto-tiskille ja näimme karunmiesten iloisia kasvoja toivottamassa meidät tervetulleiksi. Hauska nähdä vanha tuttu pitkästä aikaa. Hetken puristeltuamme ja ihmeteltyämme autojen valtavaa määrää, totesimme maailman vai oliko se maailman muuttuneen ilman meitä vai ketä oli ollut paikalla. Niinpä niin. Kaiken muuttumisesta huolimatta olimme saavuttaneet väli-aikaetapin tällä matkalla. Leiri pystyy ja sitten syödään pure reindeer meat ateria vasta ja sauna siihen väliin vai miten se oli merkitty tapahtumakalenteriin.

Olimme lähteneet matkaan ennen kukonlaulua ja matkan pituus tuntui pitkältä kuin kanan lento vaikka olimmekin ajaneet lähes tuhat kilometriä. Ei ihme että aika näytti melkein puoltayötä, pysähdyttyäkin välillä. Ajetut kilometrit vai oliko ne tuhatkilometrit, olivat tehneet tehtävänsä. Olimme valmiit kömpimään makuupusseihimme viettämään rauhallisen ja levollisen yön ennen seuraavan aamun bingoa. Ajatus nukkumisesta jäi kuitenkin haaleaksi ajatelmaksi. Olimme joutuneet laittamaan leirinuotion lähelle orkesterien esiintymislavaa, koska suuri autojen määrä verotti kaikki kauimmatkin nuotiopaikat. Ja orkesterithan aloittavat esiintymisensä vasta sitten kun vieraat ovat päässeet tanssikuntoon, ettei tarvitse soittaa tyhjälle parketille. Nukahdin heti kun sain pääni mättäälle, mutta heräsin lähes välittömästi, koska muut olivat saaneet tanssikengät jalkoihinsa. Orkesteri, jonka nimi oli Pilgrim vai mikä se oli, soitti hyvin yhteen, kahteen ja varmaan kolmeenkin. Ja tämän ryhmän lopetettua soittonsa, aloitti joku juhkakansasta kuuntelemaan musiikkia radio-nauhurista. AB/CD- orkesterin musiikki raikui ja kaikui pitkin aavaa preeriaa seuraavat pitkät tunnit.

Käymään vain...

Aamulla herättyämme, tai ei meidän tarvinnut periaatteessa herätä ollenkaan ennen ylösnousua, ainakaan sanan varsinaisessa merkityksessä. Eikä tavallaan vielä ollut edes aamu vaan ehkä aamusarastus. Yö oli ollut vilpoinen, lyhytuninen ja rauhaton mutta pitkäntuntuinen vastasi veljeni, kun utelin häneltä yönmenoja ja kuulumisia. Ettei vaan sama toistuisi, ja jotain viime yön tapahtumista oppineina, katsottuamme toisiamme nyökäten, lukien toistemme ajatukset, sanaakaan sanomatta, päätimme pakata reppumme ja suorittaa hiljainen poistuminen paikalta, herättämättä liikaa huomiota ja juhkakansaa, kohti etelää. Olimmehan aikanaamme sopineet, että "käydään" Pure Reindeer Meat Eating tapahtumassa. Käymään vain tänne tultiin saunassa eikä olemaan vai miten se laulu menikään silloin kerran nuoruudessamme Joukon ja Kostin tulkitsemana, joka kuului Iltatuulenviesti-nimisen kappaleen jälkeen Yleisradion rinnakkainen-kanavan toivottuihin levyihin 60-luvun lopulla sunnuntaiaamupäivisin. Sitä ennen vasta ennen saunaa lauantaisin kuunneltiin viikon ainoaa peräti koko tunnin mittaista nuorisolle tarkoitettua Nuorten Sävellahja- ohjelmaa, jospa sattuisi kuulemaan muuta kuin Kirkkaa tai Kisua, ehkä jopa Kalevalaa. Tasavallan Presidentti esiintyi aina joulukuun kuudes päivä, hän ei kylläkään tietääkseni soittanut tai laulanut, puhui vaan juhllallisesti. Ehkä se oli sen ajan räppiä, vai mitä se oli? Ja matka jatkuu...

Ratsut oli satuloitu ja olimme valmiit raviin, kun kaksi koko yön juhlinutta toisiaan pystyssä pitävää kaveria huomasi ai-keemme. "Mitä? ette kai te aio lähteä juhlista kesken kaiken pois?" he utelivat ja olivat aivan liian liikuttuneissa mielen olotiloissa tajutakseen, että joku voi olla ajokunnossa siihen aikaan vuorokaudesta. He eivät kyllä tajunneet tämän pallon kiertokulusta eivätkä -suunnasta yhtään mitään, kaverukset

olivat varmaan tummista silmäanalusista päätellen odottaneet yöttömässä yössä monta päivää tai iltaa sitä auringonlaskun tuloa ja auringonnousun menoa!

Takaisin tielle taas

Kello oli 06.03 kun karautimme ratsumme laukkaan ja kaverit jäivät ihmeissään huojumaan tuulentahdissa jäkälkköön silmät kirkkaina. Me sen sijaan suuntasimme pitkäkuonome kohti Deacepa ja paikallista Esson Baaria ja aamupalaa. Ajettuamme kotvan aikaa etelää kohti God's Back otti meidät aurinkoisena vastaan, katsoin taivaalle ja näin siellä meille iloisesti hymyileviä pilviä ja minä hymyilin takaisin. Towero, Cemy ja Cemysland ja tauko paikalla. Ollessamme juottamassa ratsujamme tuli siihen kaveri juttelemaan.

"Mistä tulla, minne mennä?" Kaveria kiinnosti pitkäkuonome. Hän oli itse ostanut vanhoilla päivillään, täytettyään jo 45 vuotta, mammalta luvan saatuaan, oman pehmoperän, uuden karhean. Kun oli ollut mopo aikoinaan, piikkikin, mutta siihen jäivät kaksipyöräiset silloin. Tuli opiskelut, vaimo, perhe, työ vei kaiken vapaa-ajankin. Mutta nyt lapset olivat hiihtäneet pitkiin matkoihinsa ja oli tullut aika nauttia elämästä. Kaveri oli lukenut mammansa naistenmuoti lehdestä eräästä ns. julkisuudenhenkilöstä joka oli perheineensä hankkinut oman Harrikkansa, jolla he matkasivat kaikenmaailman kissanristiäisiinsä ja kokouksiinsa. Joten täytyihän meilläkin olla sellainen, kertoili kaveri, vaikka eivät välttämättä sellaista tarvitsisikaan, kun ei ole niin tärkeitä kokouksiakaan, jonne täytyisi mennä huomiota herättävästi. Naapurikin osti oman Sporsterinsa joten piti pistää sinäkin suhteessa vähän paremmaksi. Kaveri kertoi, että hänen ei tarvinnut ajaa metriäkään, niin siitä huolimatta hänen selkensä ja raajansa ovat aivan tönkkönä, jonkun pitää auttaa hänet pyörän päälle. Totesin että, tönkköys kyllä siitä hieman ajan myötä helpottuu kunhan uudet nahka-asusteet hieman pehmenevät. Kerrottuamme hänelle matkasta ja ajetuista kilometreistä tälläkin reissulla, kaveri totesi, "Kyllä te olette erikoismiehiä".

Vastasin kaverille että, "Ei tässä mitään erikoismiehiä olla, tavallisia ihmisiä, tällä hetkellä täällä maan päällä eläviä. Joskus joku on kyllä todennut että hulluja ne on. Ja joku taas että ei ihan seinähulluja mutta vähän koheloa vai oliko se Coelhoja vai mitä ne oli. Ei niistä koskaan kasva aikuisia, lapsellisia, senkun vaan ajellaan noilla pitkänokilla kaiket päivät ja vuodet, todettiin. Hulluja tai ei, ehkä aikuiseksi ei kannata kasvaakaan, vaan mieluummin suoraan vanhaksi, kuten Kauko Käyhkö lauloi kerran että, mieluummin vanha kuin aikuinen, vai oliko Kauko Röyhkä? Mutta kannattaa pitää mieli ja ajatukset nuorina. Elämänfilosofiaksi sopii halu säilyttää lapsenmieli tulevaisuudessakin. Ja on hyvä erottaa toisistaan käsitteet lapsellisuus ja lapsenmielisyys. Jälkimmäinen on mielestäni sitä, että nauttii elämästä lapsen tavoin: ennakkoluulottomasti, kaikki on mahdollista-asenteella, erilaisuuden sallivuus kuuluu myös siihen. Oletteko tavanneet pitkävihaisia lapsia. Lapsi unohtaa vihansa kun kääntää selkensä. En tiedä minne katoavat edellä mainitut ominaisuudet ihmisistä heidän vanhetessaan. Mistä tulee kaikki kateellisuus, kauna, katkeruus ja pitkävihaisuus yms. Ehkä siitä, että meitä aletaan jo tarhasta ja ala-asteelta lähtien laittamaan samaan muottiin. Luovuus pyritään hävittämään. Kilpaile aina paremmuudesta. Ei sallita erilaisuutta. Seitsemältä töihin ja neljältä kotiin, siinä se. Tällaista massaa on päättäjien ja viranomaisten helppo hallita. Mutta Elä hyvä ihminen ja elä omaa elämäsi, älä naapurisi. Tee mielenkuvista totta. Unelmoi ja elä unelmat todeksi. Ole onnellinen. Nauti tekemisistäsi. Hymyile elämälle. Kunnioita elämäsi.

Arvosta itseäsi ja elämäsi. Tee mitä haluat. Halua mitä teet. Älä välitä mitä muut ajattelevat tekemisistäsi!"

Tämän todettuani kaverin tuttava oli tulossa luoksemme, mutta tämä ei ehtinyt sillä tämä ensimmäinen kaveri meni häntä vastaan ja totesi tälle, älä mene, ne on spacecowboys from outta of space, niillä on joustamattomat taka-akselitkin. Ja edellä mainittu koheloksi kutsuja oli varmaan ollut samassa mielisairaalassa Paolon kanssa.

Paolon äiti laittoi teini-ikäisen poikansa mielisairaalaan, parikin kertaa, koska Paolo oli äitinsä mielestä vähän levoton sielu, ns. normaaliin yhteiskuntaan sopeutumaton yksilö. No P Coelho on "sopeutunut" elämänsä yhteiskunnassa hyvin ja on kirjoittanut myöhemmissä elämänvaiheissaan lukemattomia luettuja teoksia. Pyhiinvaellus on yhden nimi. Ja toisen nimi on Valon Soturin käsikirja. Ei hullun tekemiä teoksia. Mutta mielen teoksia. Niin ja kuka meistä on toista arvostelemaan tai tuomitsemaan, kuka on hullu ja kuka ei. Ei kukaan. Ei ketään. Olemme erilaisia kukin omalla tavallaan mutta kuitenkin samanlaisia. Samasta alkulähteestä ja -voimasta lähtöisin.

Parit Ravit

Wallriver ja Seedsvillage, olivat pitäjiä joissa molemmissa kävimme katsomassa paikalliset ravit, koska palatessamme St Micheliin, siellä ei voi välttyä sinä kyseisenä lauantaina ravitunnelmasta, joten otimme edellä mainituissa pitäjissä vähän niin sanottuja pohjia. Matkaa oli takana lähes tuhatviisisataa kilometriä. Ja edessä noin sata. Mutta loppumatkasta tuli vielä toinen sata. Koska tänään sataa ja huomenna sataa on kolmesataa vai miten se oli. Mutta sehän satoi jo eilen; oliko eilisen sade toissapäivänä huomisen sade ja oliko tämä huomisen sade tämän päivän sade eilen? Silloin se ainakin on viisi sataa. Taisimme käydä liian monissa raveissa!. Kello oli 18.04, kun saavuimme takaisin St Micheliin. Olin lähtenyt toissapäivänä Big Churchiltä matkaan kello 18.01 ja ajanut lähes kaksituhatta kilometriä kahdessa vuorokaudessa ja kolmessa minuutissa, nähden koko ajan taivaanrannan, enkä vieläkaan saavuttanut sitä enkä päässyt sinne taakse katsomaan mitä siellä on, asuukohan se maalari siellä, koska hänet minä haluaisin tavata ja tulla hänen kaltaisekseen! Niin ja hän on oiva taiteilija, koska se taivaanranta on niin kaunis, ihana ja ihmeellinen, kuten koko elämäkin....Kiitos elämälle!

Muistiinmerkiksi Ole W

Post Scriptum

Siinä ajellessa on aikaa miettiä monenmuotoisia asioita, kun ratsu laukkaa. Yksinkertaisia; silloin voi samalla katsella kauniita kedon kukkia tai taivaan pilviä ja miettiä; mistähän nuokaan kaikki ovat saaneet kauniit värinsä ja muotonsa. Eri orkesterien lauluja ja sanoja tulee mieleen myös, yksi sellainen kappale on suomenkieliseltä nimeltään; Taivas vain tietää, alkuperäiseltä nimeltään God Only Knows. Toinen kappale menee näin, He ain't heavy, he's my brother...

Yksi hieman vaikeampi asia, mitä voi tuumailla, on miettiä omaa elämäntarkoitustaan! Se on monimutkaisempi kuin mikään ajamamme tie! Mikä on päämäärämme? Milloin tulemme perille? Onko matkaa ilman päämäärää? Harhailemeko täällä ilman mitään tarkoitusta? Seuraamalla merkkejä ja tienviittoja matkan varrella, olemalla valppaana ja tarttumalla meille tarjottuihin tilaisuuksiin pääsemme joka matkan jälkeen hieman lähemmäksi päämääräämme ja joskus saavumme perille! Kiitos Hänelle, Sinulle ja Minulle. Kaikille.

MMAF kauppa

Tuotteita on myytävänä tapahtumissa joihin MMAF osallistuu, netissä <http://shop.mmaf.fi> ja Bomber-Shopissa Tuupakantie 2, Vantaa.

**MMAF uudet
support-tuotteet
nyt myynnissä!**



T-paidat

Uusilla printeillä T-paita.
Netissä ja shopissa 19,90
Tapahtumissa 20,-

Vetoketjuhupparit

Uusilla printeillä ja vetoketjuilla varustettu huppari!
Netissä ja shopissa 55,-
Tapahtumissa 50,-



Kangas- merkki

5,-

Paitamyynnillä kerätään pääomaa harrastuksemme edunvalvonnan eteen tehtävän työn tarpeisiin, senttikään ei siis mene hukkaan.