

MMAAF

Jäsenkirje 1/2010

Huom! Sisältää vuosikokouskutsun.



Sisällysluettelo

Vuosikokouskutsu.....	2
Puheenjohtajan palsta.....	3
Näyttelytoiminta koko maassa.....	5
Helsinki Bike Show tulee taas - mutta missä.....	6
Uusi kopterilaki voimaan.....	7
Lohikäärme.....	9
Ajatusmatka omavalmistelandiaan.....	10
Vuosikokouksen esityslista.....	12
Toimintakertomus.....	13
Toimintasuunnitelma.....	15
Talousarvio.....	17
Smoton jäsenedut.....	18
Tapahtumia 2010.....	19
Krääsäkauppa.....	19



12.6.2010, 11-16 Helsinki
Helsinki Bike Show on osa Helsinki-päivän ohjelmistoa.

VUOSIKOKOUSKUTSU

Kutsu yhdistyksen sääntömääräiseen vuosikokoukseen 13.2.2010.

Aika: lauantaina 13.2.2010 klo 16.00

Paikka: Jäähdytintie 26 B, Tattarisuo, Helsinki

APU II -PIPPALOT

Vuosikokouksen jälkeen n. klo 18 lähtien juhlistamme APU II -lakiuudistusta samassa paikassa.



Puheenjohtajan palsta

Monta vuotta odotettu lakiuudistus jonka lukijat tuntevat nimellä APU2 saapui 15.12 kello 15:12. Tämä on samalla eräällä tavalla erään ajanjakson loppu ja uuden alku. MMAF perustettiin tilanteeseen, joka nykyään tuntuu kovin kaukaiselta. Kilpiä vietiin jopa uusista vakiopyöristä. Edes muutoskatsastus ei antanut suojaa mielivallalle, ongelmia tuli 100m päässä katsastuskonttorilta vaikka leimakin oli vielä märkä. Lopulta tilanne eskaloitui siihen, että kaikki muunnellut pyörät sekä harrikat piti vuonna 1998 rajata 'vapaaehtoisin prosenttitarkastuksiin'. Tämä poiki mm. yli 500 oikeustapausta ja tuhansia järkyttyneitä harrastajia. Itse tappelin oman pyöräni kanssa liki 3 vuotta aina korkeinta hallinto-oikeutta myöten. Rekisteriote oli lopulta 13 sivua pitkä, 7 pisteen fontilla. Ajelin monen muun kanssa lakikirjat mukana sivulaukussa. Voimat oli aivan pakko yhdistää, yksittäisellä harrastajalla ei yksinkertaisesti riittänyt voimat tai osaaminen kasvotonta koneistoa vastaan.

Nyt yli 10 vuotta myöhemmin ja uuden vuosikymmenen alussa tilanne on kokonaan toinen. Meillä on oikea keskusteluyhteys päättäjiin ja valvoviin viranomaisiin vaikka se ei aina toimikaan ja joskus vaatii melko pitkää pinnaa. Viime kesältä ei juuri ole kuulunut ylilyönnejä tai muita kyykytyksiä. Olemme saaneet aikaiseksi lain, joka 1.1.2010 voimaan tultuaan mahdollistaa aikaisempaa huomattavasti laajemman ja vapaamman rakentelun ilman, että liikenneturvallisuus- tai ympäristötavoitteista olisi pitänyt tinkiä yhtään.

Olemme edellisissä vuosikokouksissa keskustelleet MMAF:n toiminnan painopisteistä. Odotuksena oli, että viranomaisyhteistyössä ja pykälärintamalla homma kevenisi ja toiminta siirtyisi enemmän suoraan harrastajien kanssa asioimiseen ja esim. näyttelytoimintaan. Tämä oli ehkä hiukan optimistista toiveajattelua. Nyt 1.1.2010 voimaan tulleiden pykäliden valossa viranomaisyhteistyötä sekä pykäliden lobbaamista pitää jatkaa. Samanaikaisesti EU:n komissiolla on kaikenlaisia koko kaksipyöräisten harrastustoimintaa uhkaavaa uutta mörköä putkessa.

Edunvalvonta on paljolti ennaltaehkäisevää toimintaa. Reagointi vasta direktiivin tai lakiesityksen päätösvaiheessa on aivan liian myöhäistä. Asiantuntemus, tarpeen vaatiessa myös hampaat sekä riittävän suuri ja uskottava massa taustajoukkoja ovat toiminnan perusedellytyksiä. Motoristeilta tarvitaan siis yhteistyötä, sekä kansallisella että Euroopan tasolla. Tähän meillä on olemassa olevat mekanismit ja yhteisöt. Vastapuolella on ylikansalliset yhtiöt kaupallisine intresseineen sekä virassa palkkaa nostavat byrokraatit joilla kummallakin on harrastajiin nähden loputtomasti resursseja ja pääomaa sekä joskus myös utoja asenteita koko harrastuksesta. Tulee mieleen tapaus jossa kotimainen virkamies rinnasti yli 50% osien vaihtamisen samaksi kuin 'joku rattijuoppojen Drunken Drivers Association' ajaisi promillerajan nostoa. Huoh...

Valitettavasti harrastajien omat rivit ovat sekaisin. Suomessa motoristien kansalliseksi etujen valvojaksi ei toistaiseksi ole muita tarjokkaita kuin SMOTO. Siihenkään ei kuulu kuin murto-osa porukasta, ja jäsenmäärältään suurimmat harrastajien edustajat vetävät omaa kivaansa ilman yhteistoimintaa. Vuosi sitten, kun SMOTOsta viimeksi erosi suurehkoja kerhoja, keskustelupalstoilla ja sähköpostissa oli kaikenlaista visiota suomalaisten motoristien edunvalvonnan järjestämiseksi. Ideoista ei olekaan puutteita, vaan niistä tekijöistä jotka ne ideat ihan oikeasti toteuttaisivat. Siihen asti meillä ei ole muuta turvaverkkoa erilaisia uhkakuvia vastaan kuin se, mitä SMOTO meille pystyy tarjoamaan. Palkattu ja täysipäinen lobbari olisi yhä todella tarpeen mutta nykyisellä jäsenmäärällä (noin 15000 motoristia) se ei ihan ole mahdollista. Moni nyt MMAF:n hallituksessa mukanaoleva on tehnyt töitä edunvalvonnan parissa useita vuosia. Erityisesti Teemu Lindforsin panos viimeiseltä 7 vuodelta on vertaansa vailla, sekä käytettyinä tunteina että saavutuksina mitattuna. Myös allekirjoittanut on toiminut edunvalvonnan parissa erilaisissa hommissa, SMOTO:ssa ja MMAF:ssa, jo yli 15 vuotta, viimeiset kuusi vuotta MMAF:n puheenjohtajana. Olemme molemmat nyt jäämässä pois aktiivisesta suorasta toiminnasta; Teemu on lupautunut MMAF:n testaustoiminnan vetäjäksi ja minä voin jatkaa vielä taustajoukoissa ja jonkin verran tiedotushommissa. Tämä tarkoittaa sitä, että sekä SMOTO:n että MMAF:n toimintaan tarvitaan mukaan uusia tekijöitä joilla on visio, jotka eivät pelkää usean vuoden mittaisia haasteita ja myös ihan oikeasti tekevät mitä puhuvat.

MMAF:n vuosikokouksessa 13.2.2010 on seuraava mahdollisuus hypätä mukaan toimintaan, tulethan paikalle? Vuosikokouksen perään voimme juhlia Aliens MC:n tarjoamissa tiloissa vaikka uusia pykäläiä ja tähän mennessä savutettua! Asiasta toiseen. Ministeriö tiedotti lakimuutosten yhteydessä väkevästi melun mittauksista. Mediassa tämä nousikin lähes ainoaksi noteeratuksi kohdaksi ja useilla keskustelutauluilla on sen jälkeen pillitetty epäreilusta laista sekä viranomaisresurssien haaskauksesta. Itse asiassa lakimuutos keventää vanhoja normeja ja mahdollistaa aiempaa huomattavasti vapaamman rakentelun. Tällainen valitus lähinnä osoittaa kirjoittajien ohkaiset tiedot kulloinkin voimassaolevista säännöistä ja rajoista.

Uusien pykäliden desibelirajoissa säädeltiin lopulta tiukemmin kuin mitä APU2:n raporteissa ehdotettiin. Omissa tutkimuksissamme huomasimme, että tästä saattaa tulla harrastajille vielä ongelmia. Toivommekin tässä malttia sekä maalaisjärkeä sekä poliisille että harrastajille. Jos vaikka pyörä ei heti läpäisisikään uusia metelinormeja, pitäisi asiasta selvitä ainakin aluksi pelkillä huomautuksilla edellyttäen tietenkin, että muut asiat ovat kunnossa ja kaikki paperit ovat mukana. Pyrimme järjestämään vielä keväällä tulevaa ajokautta valmistelemaan palaverin poliisin kanssa.

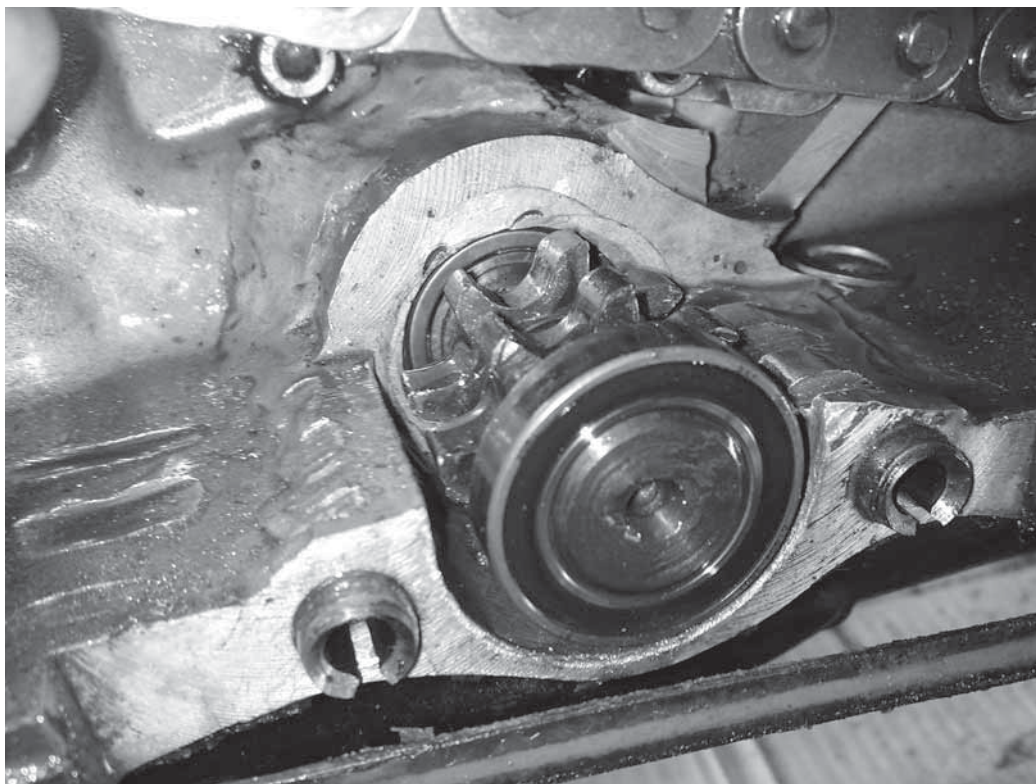


Kirjoitin tähän jäsenkirjeeseen myös artikkelin näyttelyihin liittyvästä asiasta. Harrastajille koituu kuluja pyörien tuomisesta ja toisin kuin taidenäyttelyissä, prätjänäyttelyssä taiteilija ei yleensä ole myymässä teostaan. Gloria ja kuuluisuus on mukavaa mutta se harvoin kattaa koituneita kuluja, ellei sitten satu voittamaan pääpalkintoa. Näyttelyjärjestäjät voisivatkin ottaa asian huomioon budjettia laatiessaan...

Ajokauden alkua odotellessa jatkan omaa harrastustani viime vuosien tapaan ulkoistamalla rakentelua muille, niille joilla on aikaa siihen pääasiaan eri ruuvien hiblaamiseen.

Oma vapaa-aika kun on viime vuosina kulunut lähinnä näissä yhdistys- ja kirjoitushommissa. Oma ahdinprojekti jatkaa todennäköisesti ainakin ensi kesän ajan vaparina, pitää kerätä rahaa kokonaan uudenlaisen enskan rakentamiseen ja teettämiseen kun ne tähän asti kokeilut ovat tuottaneet tehoa enemmän metallihilettä.

Ajelemisiin
Santtu Ahonen
9.1.2010



Ketju pääsi kuin pääsikin hyppimään rikkoen lopulta laakeroinnit ja pari muuta pikku hilkettä. Kaksipuolinen hihna ratkaisee tämänkin ongelman...



Näyttelytoiminta kasvaa koko maassa

Viime vuosina on erilaisten muunneltujen ja rakennettujen moottoripyörien näyttelyiden lukumäärä kasvanut todella paljon. Ajokaudella tällainen tapahtuma löytyy jo melkein joka viikonlopulle. Vielä joitakin vuosia sitten rakentajilla ei ollut kovin paljoa vaihtoehtoja sille, mihin tuotoksen voisi rajata näytille. Nyt valinnanvaraa on.

Erilaiset näyttelyt voi karkeasti rajata kahteen luokkaan; On ns. maksunäyttelyitä jotka toimivat kaupallisella pohjalta ja johon yleisö tyypillisesti myös maksaa pääsymaksuja. Sitten on ns. omakustannenäyttelyitä jotka ovat yleensä harrastajien keskenään sopimia sosiaalisia tapahtumia. Niiden motiivina on lähinnä tavata toisia harrastajia, vaihtaa kokemuksia ja osaamista sekä pitää hauskaa minimikustannuksin ilman minkäänlaista kaupallista voitontavoittelua.

Palkintojen suhteen valtakunnallinen näyttelytoiminta on hyvässä kuosissa. Kaikille ei palkintoja kuitenkaan riitä. Näyttely ei ole kenellekään mielenkiintoinen jos paikalla ei ole reilusti erilaisia pyöriä. Tiedetään myös muutamien showstopper -pyörien jääneen talliin pitkän matkan ja voittojen epävarmuuden takia. Näyttelyjärjestäjien, varsinkin maksunäyttelyiden kohdalla, tulisikin miettiä keinoja, joilla kaikkien pyöränsä paikalle tuoneiden vaivoja voisi palkita muutenkin kuin vain parilla sisäänpääsyrannekkeita.

Näyttelyyn pyöränsä tuova harrastaja joutuu usein miettimään kustannuksia, varsinkin jos meinaa osallistua kauem-paa. Monen sadan kilometrin reissu vieraalle paikkakunnalle vaatii majoituksia, bensakuluja ja ajokauden ulkopuolella myös pakettiauton tai peräkärryn lainaamisia. Tästä koituu helposti pitkä penni kaiken muun aherruksen lisäksi.

Näytteilleasettajien matkakulujen korvaaminen on siemen näyttelyn tason parantamiseksi. Verottajakin on tätä jo miettinyt mahdollistamalla matkakulujen korvaamisen verottomasti yli 50 km etäisyydeltä suoritetuista reissuista. On huomattavasti helpompi saada kovan luokan laitteita paikalle, jos kuluihin myös osallistutaan (ja tämän korvauksen saatavuudesta on yleisesti julkista tietoa). Samalla näyttelyn yleinen laatu nousee yleisön silmissä, ja näyttelyyn tullaan myös seuraavana vuonna.

Keskustelimme aiheesta pitkään MMAF:n hallituksen kokouksessa tammikuun alussa. Rakentelijoiden oma edunvalvontayhdistys on oikea kanava asian esiin ottamiseen, tämä ei ole yhden tai kahden rakentelijan (tai näyttelyn) ongelma. Totesimme, että paras tapa tuoda asiaa esiin on aloittaa dialogi tällä artikkelilla sekä suoraan suurimpien tilaisuuksien järjestäjien kanssa.

Muutamien näyttelyiden osalta homma on toiminut ok jo monta vuotta, esim. bensarahat saa kun osaa kysyä. Toisaalta, muitakin ajatusmalleja järjestelypuolella on. Yhtä ja oikeaa ratkaisua tähän asiaan ei varmaan koskaan löydetä. Sen sijaan harrastajat ja markkinat tulevat valitsemaan sen mallin, mikä toimii parhaiten.

Keskustelimme hallituksessa mahdollisuudesta tarjota matkakulukorvauksia Helsinki Bike Show -osallistujille, vaikka HBS onkin yleisölle ilmainen omakustannetapahtuma. MMAF:n hallitus vaihtuu 13.2.2010, joten jätimme HBS10:n osalta kulukorvausasian pöydälle odottamaan uuden hallituksen päätöksiä.

Santtu Ahonen



Helsinki Bike Show tulee taas – mutta missä?

Tätä kirjoittaessani pakkaneen paukkuu nurkissa ja lumi-työt pitää tehdä vähintään kahdesti päivässä – tallissa projektit makaavat kilon palasina eikä vielä ole edes kiire. Silti katseet on käännettävä kesäkuun toiseen viikonloppuun ja koko maan rakentajien tärkeimpään kesätapahtumaan – seitsemänten perättäiseen Helsinki Bike Showhun. Aikaisempina vuosina olemme saaneet nauttia Kaivopuiston Merisataman mannermaisesta tunnelmasta mutta viime hetken uutinen pisti suunnitelmat uusiksi, kyseinen puistoalue tulee näillä näkymin olemaan remontissa vielä alkukesästä ja niinpä näyttelylle pitää ainakin ensi kesäksi etsiä korvaava paikka. Tarkempaa tietoa näyttelyn pitopaikasta ei tällä hetkellä vielä ole mutta asian eteen tehdään hartiavoimin töitä ja mikäli järjestävän osapuolen aktiivijäseniä on uskomisen, voi ensi kesän paikka olla jopa parempi kuin tähänastinen. Pidämme teidät kaikki ajan tasalla sitä mukaa kun palaset loksahtavat kohdalleen.

Itse näyttely viedään läpi tutuksi tulleella kaavalla; ei pääsymaksua, takuuvarma aurinkoinen kesäpäivä ja mahtavat palkinnot edellisvuosien mukaisella luokkajaolilla. Custom Chrome Europe on tänäkin vuonna lupautunut pääsponsoriksemme ja myös muut vuosien takaiset yhteistyökumppanit ovat mukana talkoissa. Voittajalla kannattaakin olla vähän tavallista suuremmat sivulaukut että kaikki lahjukset saadaan kuljetettua ehjänä kotipitäjään.

Aikaisempina vuosina olemme pitäneet näytteilleasettajista huolta tarjoamalla heille maittavan grillilounaan, tulevan näyttelyn suurin uutuuksia on maakunnista saapuville MMAF:ään kuuluville näytteilleasettajille hakemuksen perusteella maksettava kilometrikorvaus. Asiasta keskusteltiin MMAF:n hallituksen kokouksessa jossa oli paikalla useita näyttelyitä kiertäviä pyöränrakentajia. Sama asia on herät-

tänyt tunteita myös alan keskustelupalstoilla, kuten Santtu edellisessä kirjoituksessaan mainitsee. Haluaisimme saada näyttelyyn näyttäviä laitteita myös muualta maasta mutta ottaen huomioon jo nykyisen taloustilanteenkin saattavat matkakustannukset koitua liian suuriksi pidemmältä saapuville. Niinpä esitimme että MMAF voi maksaa harkintansa mukaan kilometrikorvausta näytteilleasettajille siten että korvaus maksetaan 50 km ylittävältä osuudelta 0,20€/km enintään 100€/edestakainen matka. Yhdistyksemme on pieni ja tulomme koostuvat pääasiassa jäsenmaksuista, mutta taloutemme

on vakaalla pohjalla ja haluaisimme näin ojentaa kätemme moottoripyörien rakentajille ympäri Suomen. Vielä kun otetaan huomioon MMAF:n alhainen jäsenmaksu niin myös niiden jotka eivät ole jäseniä kannattaa tuoda pyöränsä näyttille, kilometrikorvausta voisi hakea myös näyttelyn portilla liittyttyään samalla jäseneksi ja maksettuaan jäsenmaksun. Asia jää kuitenkin 13.2.2010 valtaan nousevan hallituksen päätettäväksi.



12.6.2010, 11–16 Helsinki

Helsinki Bike Show on osa Helsinki-päivän ohjelmistoa.

Mutta kuten vanha viidakon sananlasku kuuluu "vasta vieraat tekevät juhlat" niin vaikka kuinka tekisimme töitä onnistuneen näyttelyn eteen, ei aurinkoinen lauantapäivä ole mitään ilman teitä. Tulkaa sankoin joukoin paikalle, näytteilleasettajina tai muuten vaan vieraina, ja tehdään tästä taas tapaaminen jossa pääasia on hienot moottoripyörät, vanhojen ja uusien tuttuja tapaaminen ja rento yhdessäolo.

Tervetuloa 12.6.2010 Helsinkiin!

Samuel Heikkinen



Uusi kopterilaki voimaan!

Joulukuun 15. päivänä klo 15.12 sähköpostiimme tuli uutisia: uusi kopterilaki oli allekirjoitettu! Virallisemmin ilmaistuna säädös kokoelmassa julkaistiin aivan uusi Liikenne- ja viestintäministeriön asetus L-luokan ajoneuvon korjaamisesta ja rakenteen muuttamisesta. Sillä kumottiin vanha kopterilaki, virallisemmin Liikenneministeriön päätös moottoripyörän ja mopon rakenteen muuttamisesta. Uusi laki tuli voimaan 1.1.2010, joten ensi kesänä saamme toivottavasti nähdä tien päällä, näyttelyissä ja kokoontumisajoissa paljon uuden lain mukaisesti katsastettuja moottoripyöriä.

Lakiin sisältyy paljon uudistuksia, jotka vähintäänkin selkeyttävät tähän asti varsin sekavaksi muodostunutta katsastuskäytäntöä. Uusia rajoituksia tai käytännössä aikaisempaa tiukempia vaatimuksia lakiin ei tullut yhtäkään, sen sijaan pienempiä tai suurempia kevennyksiä aikaisempaan lakiin nähden kylläkin. Jopa julkisuudessa paljon esillä olleet meluvaatimukset pääosin keventyivät hieman. Tässä kirjoituksessa selostetaan lyhyesti keskeisimpien uudistusten sisältöä.

Uuden lain piti edustaa ns. APU II-projektin loppua. Projektin sisältönä oli omavalmisteiden ja muutoksastettavien moottoripyörien teknisten vaatimusten uudelleenkirjoittaminen johtavana periaatteinaan rakennettujen moottoripyörien liikenneturvallisuus- ja ympäristöominaisuuksien huomioon ottaminen sellaisella tavalla, josta rakentelun harrastajilla on kohtuullisin kustannuksin mahdollista selviytyä. Projektissa oli mukana eri viranomaisten edustajia sekä harrastajapuolelta SMOTO ja MMAF. Paljon hyvää uusi kopterilaki toikin tullessaan, mutta maaliin saakka projekti ei kaikilta osiltaan lopulta mennyt. SMOTO:n ja MMAF:n edunvalvontaresurssija on siis jatkossakin kohdistettava lainsäädännön kehittämiseen. Tässä vaiheessa voimme kuitenkin hetken hengähtää ja hyvillä mielin esitellä monta uuden kopterilain mukanaan tuomaa harrastajien kannalta tärkeää uudistusta.

Muutoksastusvaatimusten keskeisimmät uudistukset

Akseliväliä ja etuhaarukan kallistuskulmaa koskevat rajoitukset on poistettu. Uuden lain mukaan on mahdollista muutoksastaa moottoripyörä, jonka akseliväli on yli 2 metriä ja etuhaarukan kallistuskulma yli 47 astetta. Näiden rajojen yli menevät moottoripyörät on kuitenkin erikseen testattava kaarreajon, kääntyvyyden sekä painojakauman ja jarrujen toiminnan osalta. Tätä pienemmät muutokset hyväksytään suoraan muutoksastuksessa edellyttäen, että jätö ja maavara ovat lainmukaisia. Käytännössä yli kaksimetris-

ten pyörien testaamisesta tulee vastaamaan MMAF, jonka allekirjoittaman todistuksen perusteella muutettu moottoripyörä hyväksytään muutoksastuksessa. Kun alun perin jousitetun rungon muuttaminen jäykkäperäiseksi sallittiin jo pari vuotta aikaisemmin, ollaan nyt tilanteessa, jossa periaatteessa mistä tahansa putkirunkoisesta moottoripyörästä voi sahata näyttävän kopterin ja saada sen täysin laillisesti muutoksastettua. Sitä asiaa sopii hieman juhlistaa!

Moottorin muutoksia sallitaan huomattavasti aikaisempaa laajemmin. Esimerkiksi moottorin kuutiolavuutta ja puristussuhdetta saa kasvattaa, polttoaineensyöttöä ja virtauksia parantaa, nokka-akselin vaihtaa tai asentaa turbon tai mekaanisen ahtimen. Myös koko moottorin saa vaihtaa. Muutosten hyväksyminen edellyttää kuitenkin, että moottorin tehon kasvulle, pakokaasupäästöille ja melulle asetetut vaatimukset täytetään. Luonnollisesti teholtaan rajoitettujen, esimerkiksi piikkiluokan, moottoripyörien moottorin tehoa ei saa kasvattaa lainkaan. Muutoksastuksessa sovellettava vaatimustaso riippuu moottoripyörän käyttöönottoajankohdasta. Käytännössä kaikkien ennen 1.4.2003 käyttöönotettujen moottoripyörien kohdalla vaatimustenmukaisuus tutkitaan katsastuskonttorilla tehdyin päästö- ja melumittauksin, kun taas tämän jälkeen käyttöönotettujen moottoripyörien vaatimustenmukaisuus osoitetaan katsastajalle muutettuja osia koskevin e-hyväksyntätodistuksin.

Renkaiden ja vanteiden muutoksia sallitaan myös aikaisempaa laajemmin. Vanhan kopterilain rengaskokojen muuttamista koskevat rajoitukset poistettiin täysin uudesta laista, esimerkiksi eturenkaan ei tarvitse enää olla halkaisijaltaan suurempi kuin takarenkaan. Renkaiden ja vanteiden muutokset hyväksytään muutoksastuksessa edellyttäen, että renkaat ovat kyseiselle vanteelle hyväksytyä mallia ja että ne kuormitus- ja nopeusluokituksensa puolesta soveltuvat kyseiseen moottoripyörään. Takarenkaana saa jatkossakin käyttää myös autonrengasta. Luonnollisesti renkaiden on mahdollista esteettä pyörimään koteloissaan. Lisäksi etujätön ja maavaran on rengaskokojen muutosten jälkeenkin täytettävä lain vaatimukset.

Myös jarrujen muutoksia sallitaan laajasti. Rumpujarrut saa vaihtaa tarkoituksenmukaisesti levyjarruihin ilman erityisiä todisteluvaatimuksia. Myös levyjarruja on sallittua muuttaa eri tavoin. Levyjarrut saa vaihtaa toisesta samanpainoisesta ja -tehoisesta moottoripyörästä peräisin oleviin jarruihin. Levyjen kokoa saa myös pienentää edellyttäen, että jarruvoiman heikentymistä kompensoidaan lisäämällä hydraulijärjestelmän puristusvoimaa tai lisäämällä samalle akselille toinen jarrulevy ja puristaja. MMAF:n suunnitelmassa on laiteta internet-sivuilleen jarruvoiman laskemista edesauttava helpokäyttöinen työkalu, jonka avulla harrastaja voi itse



arvioida suunnittelemiensa muutosten vaikutusta jarruvoimaan. Työkalun avulla voi myös tulostaa vertailulaskelman, jossa alkuperäisen ja muutetun jarrujärjestelmän jarruvoimaa verrataan toisiinsa. Se toivottavasti edesauttaa katsastuksen hyväksymistä. Ellei jarrujen vaatimuksia voida syystä tai toisesta muulla tavoin osoittaa, niiden suorituskyky voidaan myös MMAF:n toimesta erikseen mitata. Lakia laadittaessa tavoitteena oli kuitenkin, että erillistä testiä tarvittaisiin mahdollisimman harvoin.

Valaisinlaitteiden muutoksiin tuli eräitä kevennyksiä. Rekisterikilven valon ja takaheijastimen ei tarvitse olla enää ehyväksytyjä. Lisäksi heijastimen saa ryhmittää sivulle rekisterikilven yhteyteen edellyttäen, että heijastin ja kilpi näkyvät kummallekin sivulle vähintään 30 astetta. Takavilkkujen minimiasennuskorkeus muuttui 35 sentistä 28 senttiin edellyttäen, että muut näkyvyys- ja asennusvaatimukset täyttyvät. Tämä mahdollistaa vilkkujen asentamisen esimerkiksi jäykäperäisen kopterin takahaarukkaan.

Sen sijaan taka- ja jarruvalon järkevä sivuasennus ei ole vielä salli- tta vuonna 1984 tai sen jälkeen käyttöön- otetuissa moottoripyörissä. Tämä johtuu siitä, että lakitekstin mukaan taka- ja jarruvalon sivuttaisnäkyvyysvaatimus on 45 astetta. Vaikka tästä vielä selviäisikin, lain perustelumui- stossa todetaan, että takalyhdyn pitää olla suuntavilkkuhin nähden keskellä. Tältä osin laki on perusteeton, sillä takalyh- dyn sivuasennuksella ei käytännössä ole kielteisiä vaikutuk- sia liikenneturvallisuuteen. Mutta yhtä kaikki, laki se silti on. Yksi lain vaatimukset täyttävä tyylikäs tapa asentaa takava- lot ja -vilkut on kahdentaa takavalot molemmille puolille pyö- rää osilla, joihin on ryhmitetty sekä takavalot, jarruvalo että suuntavilkku. Sellaisia löytyy mm. Kellermanin valikoimasta ja niiden asennus vaikkapa sen kopterin takahaarukkaan on uuden lain mukaan mahdollista.

Oma- valmisteille uusi laki oli sittenkin pettymys

Myös oma- valmisteiden vaatimuksia kevennettiin uuden lain myötä. Esimerkiksi oma- valmisteiden jarrujen vaatimus- ten mukaisuus voidaan uuden lain mukaan osoittaa hieman helpommin ja ennen kaikkea edullisemmin kuin aikaisemmin – käytännössä MMAF:n jarrutestitulokelpaa. Sama koskee montaa muutakin vaatimusta. Yksi vaatimus uuteen lakiin kuitenkin jäi, jonka täyttäminen on harrastajan resursseilla vaikeaa, kallista tai jopa mahdotonta: nimittäin pakokaasu- päästöjä koskeva vaatimus. Oma- valmisteilta vaaditaan jat- kossakin EURO 3-tason pakokaasupäästöjä. Tämä pettymys on suuri, sillä käytännössä juuri päästövaatimus ratkaisee useimmissa tapauksissa sen, saako oma- valmisteiden rekiste- röityä vai ei. Vaikka EURO 3-hyväksytyjä moottoreita onkin nykyään jonkin verran saatavilla, ei tämä paljoa lohduta niitä, joiden tallissa on uuden lain voimaantuloa odotellut oma- val-

miste. Hyväksytyt moottori maksaa tuhansia euroja, eikä la- kitekstiä tiukasti tulkiten sekään vielä riitä, vaan mittaustulos on toimitettava nimenomaan kyseiselle pyöräyksilölle...

Miten tässä näin kävi? APU II-projektin alkaessa tiedos- samme oli, että pakokaasupäästöjä koskeva vaatimus on yksi vaikeimmista vaatimuksista, jonka kanssa oma- valmis- tetta rakentava harrastaja joutuu tekemisiin. EURO 3-pääs- tötaso mittaustapoineen on varsin tiukka vaatimus. Koska mikään ei sinänsä estä kirjoittamasta lakiin sellaista vaati- mustasoa, josta harrastajakin selviytyisi, APU II-raportissa esitettiin oma- valmisteille sovellettavaksi kevyempää pako- kaasupäästövaatimusta, jonka täytyminen voitaisiin osoittaa yksinkertaisella katsastuskonttorilla tehtävällä mittauksella. Sen soveltamisala oli rajoitettu vain oma- valmisteisiin, jotta uusia sarjavalmisteisia pyöriä koskevia päästövaatimuksia ei olisi mahdollista kiertää. APU II-raportista annetuissa lausun- noissa tietääksemme yksikään lausunnonantaja ei vastusta- nut tätä ehdotusta.

APU II-säädösehdotusten tullessa lausun- tokierrokselle kesäkuun lopussa 2009 oma- valmisteiden päästövaatimus oli yksi ensimmäisistä asioista, joita ehdotetusta lakitekstistä tar- kistimme. Päästöjä koskeva lainkohta oli kirjoitettu siten, että ymmärsimme vaatimuksen olevan suurin piirtein raportissa ehdotetun mukainen. Tätä käsitystämme tuki se seikka, että AKE oli ymmärtänyt lainkohdan samalla tavoin kuin mekin. Sekavasti kirjoitettu laki teki meille kuitenkin ikävän keppo- sen. Kun uudet lait oli allekirjoitettu, kysyimme ministeriöstä vielä vahvistusta tulkinnallemme siitä, että oma- valmisteiden päästövaatimus olisi ollut raportin mukainen. Vastaus oli tyy- olimme ymmärtäneet lainkohdan virheellisesti ja vaatimusta- so on EURO 3. Piste.

Miksi vaatimustasoa ei kevennetyt? Jos tutustuu mootto- ripyöräilyn ympäristökuormitusta Suomessa koskevaan tut- kimustietoon, havaitsee nopeasti, että vain oma- valmisteisiin rajoitetun kevyemmän päästötason soveltaminen ei aiheuta ympäristökatastrofia – itse asiassa ympäristössä ei havaittai- si millään mittarilla mitattavissa olevia muutoksia lainkaan. Ympäristönäkökohdat on APU II-raportissa dokumentoitu varsin yksiselitteisesti. Samoin siellä on esitetty Ruotsin ja Englannin oma- valmisteita koskeva lainsäädäntö, joka tältä osin on identtinen APU II-raportissa ehdotettuun nähden.

Miten päästövaatimusta sitten voidaan perustella, ellei kyse ole ympäristönäkökohdista? Virallisia selityksiä on kak- si. Ensinnäkin EU:ssa yksittäishyväksyntää koskevat EU:n yhteiset säännöt ovat parhaillaan valmisteilla. Näin ollen ministeriö haluaa odottaa, mitä EU päättää ennen kuin an- taa tarkempia kansallisia sääntöjä asiasta. Tämä selitys ei valitettavasti vakuuta, sillä jokseenkin kaikki muut APU II-ra- portissa ehdotetut oma- valmisteita koskevat muutokset toteu- tettiin uudessa laissa. Esimerkiksi jarrujen ja sähkömagneet- tisen yhteensopivuuden osalta muuttuivat sekä vaatimustaso että osoittamistapa. Jos näiden vaatimusten kohdalla ei ollut tarpeen odottaa EU:n päätöksiä, miksi niitä sitten pitäisi odot- taa päästövaatimusten kohdalla? Eikä kukaan varmaankaan

usko, että EU päättäisi rajoittaa omavalmisteharrastusta esimerkiksi Ruotsissa ja Englannissa.

Toinen virallinen selitys liittyy kevyemmän vaatimustason väärinkäyttöön. Koska kysymys on soveltamisalaltaan rajoitetusta vaatimustason kevennyksestä, on teoriassa aina mahdollista ajatella, että lainsäädäntöä käytetään hyväksyttävällä tavalla, joka ei vastaa sen tarkoitusta. Toisin sanoen ministeriö ilmeisesti pelkää, että sarjavalmistejaisia moottoripyöriä ryhdyttäisiin järjestelmällisesti muuttamaan enemmän kuin 50 %, jolloin pyöristä tulisi omavalmistejaisia ja niistä voisi tällöin poistaa katalysaattorin. Jokainen harrastaja kuitenkin tietää, että ainakaan taloudellisessa mielessä tämä ei ole erityisen järkevää, sillä ilman ns. valtion rakentelupalkinnon vaikutustakin olisi edullisempaa rakentaa omavalmistejaisia kokonaan alusta alkaen, kuin hankkia ensin aihoksi jokin uudehko sarjavalmistejainen ja muuttaa sitä sitten yli 50 %. APU II-raportissa omavalmistejaisen määritelmä oli myös sillä tavoin tiukaksi muotoiltu, että omavalmistejaisessa ei saa käyttää minkään tyyppihyväksytyt tai muulla tavoin hyväksytyt ajoneuvon osia enempää kuin 50 %. Näin ollen vaatimustason kiertäminen esimerkiksi vaihtamalla kahden tyyppihyväksytyt pyörän osista puolet keskenään ei ole mahdollista.

Koottuja selityksiä. Vaan mikä sitten lienee totuus ratkaisun taustalla? Varmuutta asiasta meillä ei ole, joten jätettävään asia lukijoiden arvioitavaksi. Selvää on joka tapauksessa se, että uusi laki rajoittaa tältä osin harrastustajien tavalla, jota ei voida perustella minkään yhteiskunnallisesti mielekkään tavoitteen avulla. Vastaavasti selvää on myös se, että SMOTO:n ja MMAF:n työn lainsäädännön muuttamiseksi on jatkuttava.

MMAF:n vuosikokous

Edunvalvontahommien hoitamisesta meillä ei ole tarjota kovin ruusuista kuvaa. Duunia on paljon ja se on monilta osin erittäin vaativaa. Apua ja tukea saa käytännössä vain toisilta harrastajilta, viranomaislähtöistä apua ei liiemmin ole tarjolla. Etulinjan miehistö joutuu myös asioimaan sellaisten ihmisten kanssa, joiden asenteissa on – kauniisti sanottuna – toivomisen varaa. Kaikkein pahin vihollinen on kuitenkin aika. Virkakoneisto liikahtelee hitaasti – toisinaan tarkoituksellisen hitaasti. Edunvalvoja joutuu sitoutumaan vuosia kestäviin projekteihin, joiden lopputuloksesta ei ole takeita, kuten omavalmistejaisen päästövaatimustajaisia karulla tavalla osoittaa. Kun projektien valmistuminen venyy ja venyy ja lopussa odottaa pettymys, on edunvalvojan henkinen kapasiteetti koetuksella. Näissä hommissa tarvittaisiin lehmän hermoja. Moni MMAF:n hallituksen nykyisistä jäsenistä onkin ilmoittautunut vetäytymisestäään. Loputtomiin eivät samat miehet jaksa.

Kaikesta huolimatta toivomme, että MMAF:n toimintaan löytyy uusia harrastajia jatkamaan työtä. Uusi kopterilaki on esimerkki siitä, että vaikeuksienkin kautta asioita voidaan muuttaa parempaan suuntaan. Se edellyttää kuitenkin, että harrastajat vaikuttavat asioiden kehittämiseen korkeimman omakätisesti – viranomaisaloitteiset ”kehityshankkeet” ovat useimmiten harrastajien kannalta sangen kyseenalaisia.

Yhdistyksen vuosikokous pidetään 13. helmikuuta klo 16 Helsingissä Tattarisuon teollisuusalueella osoitteessa Jäähdytintie 26 b. Siellä valitaan yhdistykselle uusi hallitus. Paikat ovat auki, joten jos Sinä, arvoisa lukija, haluat vaikuttaa harrastustoiminnan kehittämiseen, nyt siihen on tilaisuus!

Teemu Lindfors

Lohikäärme

Lohikäärmettä vastaan taisteleva on uljas laji. Harvassa ovat uljaat ritarit, jotka rohkenevat käydä suoraan lohikäärmettä päin, eivätkä nämä ritarit ole ainakaan sinisiä, koska ne siniset ovat lohikäärmeen käskyläisiä. Niin monet lymyilevät lohikäärmettä piilossa maakuopissa ja pusikoissa. Jotkut yrittävät ratsastaa lohikäärmettä karkuun, mutta siinä käy huonosti. Lohikäärmeen katveessa voi ratsastaa paremalla menestyksellä, mutta kuuma liekki saattaa sivaltaa sivusta...

Lohikäärmettä ei voi voittaa, mutta lohikäärmettä voi haavoittaa. Uljaat ritarit ovat murjaisseet lohikäärmettä ai-

nakin seuraavin tavoin: huomattavan liperaalit vanhan kaakin rakentelusäännökset, kaakkien määräaikaistarkistusten torppaaminen. Uuden ajan konikapinaa, kuka nyt sattuu tietämään mistä uljaassa konikapinassa oli kyse (1932). Lohikäärmettä on myös peloteltu loitommalta.

Lohikäärme pyrkii hönkäisemään aina tilaisuuden tullen, kuten nähtiin. Haavoja tulee ja ritareita uupuu. Mutta huonosti käy jos ei ole tuoreita ritareita astumassa valmiuteen... lohikäärmeen savu näkyy ja kiljahtelu kuuluu tämän tästä.



AJATUSMATKA OMAVALMISTELANDIAAN

Olen omaperäinen, omapäinen ja omalaatuinen ihmisolento, joka tekee asioita omastapäästään. Sain omaperäisen ajatuksen noin seitsemän vuotta sitten. Valmistan omavalmisteen, kaksipyöräisen polttomoottorilla varustetun moottoripyörän niinsanotun chopperin eli pitkänokan, ja vielä niin sanotun jäykkaperäisen. Kaverit ihmettelivät kuullessaan suunnitelmistani valmistaa niin pitkänokkainen, niinsanotulla evoluutio- mallisella kaksisylinterisellä v-moottorilla varustusta omavalmisteesta. Kuinka aiot saada sen rekisteriin?, kysyttiin, koska asumme Flandiassa ja täällä ei senmuotoista; etupyörä ei saanut olla sarjavalmisteisessa valmisteesa tarpeeksi kaukana, minun mielestäni, takapyörästä, ollut mahdollista rekisteröidä. Niin ja oli muitakin pikku juttuja, esim auringonsäteet?, jotka hieman vaikeuttivat niinsanotun omavalmisteen rekisteröintiä. Sanoin että jospa vaikka Flandian lakeja ja asetuksia saisi muutettua harrastajaystävällisempään suuntaan jossakin vaiheessa, ja että rakennan kumminkin, koska olen omapäinen ja haluan pitää oman pääni, asiassa kuin asiassa, ja koska minusta tuntuu siltä että pitkänokat eivät ole vaativia, vaarallisia tai mahdottomia kuljettaa eli ajaa. Naapurimaassamme Rlandiassa on jostakin syystä edellämainitunlaiset omavalmistekin asiat olleet mahdollisia useiden vuosikymmenien ajan ilman suurempia valtionpalkinto- maksuja ja rajoituksia. Mutta tämä naapurimaa ei olekaan ollut suuren ja mahtavan Vlandian vaikutuksen alaisena tai piirissä viimeisen sadan vuoden aikana. Vlandian valtiomuoto ja ideologia yritettiin tuoda monen sadantuhannen miesihmisolennon voimin tännekin Flandiaan tasan seitsemänkymmentä vuotta sitten, heidän siinä kuitenkin onnistumatta, kiitos sinnikkäille ja taidokkaille itsenäisen kotimaamme rintamasotureille siitä. Ajatusmaailmaansa Vlandian asukit kylläkin saivat vuosien saatossa propagandan avulla tänne juurtumaan vahvasti, joka valitettavasti vaikuttaa vielä tänäkin päivänä määrättyissä instansseissa.

Tuumasta toimeen ja selvitin kaveriltani EKAlta olisiko mitenkään mahdollista rekisteröidä suunnittelemani omavalmiste täällä Flandiassa. Kaverini EKA oli myötämielinen suunnitelmalleni, koska maamme kuuluu Eukommuuniin ja yhteiset säännöt eli niinkutsutut direktiivit sallivat pitkänokan valmistuksen, mutta heidän täytyisi kysyä vielä kaveriltaan IMIL:ltä, olisiko heidän mielestään jotakin estettä toteuttaa suunnitelmiani. EKAN kaveri IMIL hymyili viehkeän hyväksyvästi suunnitelmalleni ja totesi vain että omavalmisteessani täytyi sitten kaikki olla minun omaa valmistettani. Siis kaikki välittömät ja välilliset asiat joita omavalmisteen valmistamisessa tulisin tarvitsemaan, tarkennettiin vielä. Oli kyllä herännyt kysymys ja suuri ihmettely miksi joku haluaisi valmistaa juuri kyseessä olevan muotoisen valmisteen?. Halusin vielä varmistua että saisin käyttää omavalmisteessani niin sanottuja auringonsädepinnavanteita. Se oli IMIL:in mielestä ok, kunhan en käyttäisi liikaa auringonsäteitä, ettei tulisi liikaa

muutoksia ympäristölämpötilaan, aikana jolloin puhutaan kasvihuoneilmioista ja ympäristönsuojelusta! Ympäristödirektiivit ovat tänä päivänä erittäin tiukkoja, varsinkin auringonsädeympäristödirektiivit, mutta itsenäinen valtio voi poiketa halutessaan yksittäistapauksissa lieventävästi annetuista raja-arvoista.

Helppo homma, Easy Living, ajattelin. Sillä hetkellä.

Kun sitten aloitin omavalmisteen valmistamisen, ajattelin suunnitella ja piirtää sen näin teknologia-aikakautena tietokoneohjelman avulla. Mutta täytyisikö minun ensin itse suunnitella oma tietokone vai riittäisikö että suunnittelen vain ohjelman jolla voin senjälkeen suunnitella omavalmisteeni. Tiedustelu IMIL:lle. Kyllä, minun täytyisi suunnitella tai ainakin ostaa lisenssi ja valmistaa tietokone itselleni. En lannistunut vastauksesta vaan perustin tietokonetehtaan Klandiaan. Tehtaan nimeksi laitoin Computer Factory ja valmistin tietokoneen itselleni. Tämän jälkeen suunnittelin koneeseen ohjelman jolla voisin suunnitella tulevan omavalmisteeni. Kun suunnitelma oli valmis koneella, ajattelin printata tulosteen, jonka laittaisin pajani seinälle omavalmistusoehjeeksi. Mutta

jälleen tuli mieleeni kysymys, pitääkö minun itse valmistaa paperi johon printtaan omavalmistusoehjeeni. Jälleen tiedustelu IMIL:lle. Kyllä minun täytyi. En lannistunut vastauksesta vaan perustin paperitehtaan Ylandiaan. Tehtaan nimeksi laitoin Paper Factory ja valmistin tarvittavan paperin itse.

Nyt minulla oli valmis omavalmistusoehjeeni pajani seinällä ja voisin aloittaa omavalmisteeni valmistamisen käytännössä. Tarvitsisin ensiksi teräsputkea. Jälleen tiedustelu IMIL:lle. Kyllä, minun täytyisi valmistaa tarvittavat teräsputket itse. En lannistunut vaan perustin ensin rautamalmikaivoksen ja louhin tarvittavan rautamalmin ja sen jälkeen perustin terästehtaan Plandiaan. Tehtaan nimeksi tuli Steel Factory ja valmistin tarvittavat teräsputket itse. Tämän jälkeen valmistin myös kaikki tarvittavat teräksiset työkalut itsevalmistamastani teräksestä. Seuraavaksi halusin käyttää niinsanottuja billettejä tulevassa omavalmisteessani ja nämä osathan valmistetaan alumiinista, joten perustin ensin alumiinikaivoksen, sitten alumiinitehtaan Alandiaan. Tehtaan nimeksi laitoin Aluminium Factory ja valmistin omavalmistamastani alumiinista tarvittavat billettejä, kysymättä ollenkaan IMIL:ltä! Selvitin tarkkaan kaikkien eri mallisten ja eri muotoisten metallien, joita tarvitsin omavalmisteeni valmistuksessa; veto-työntövääntö yms murtolujuudet ennen metallien valmistamista ja valssaamista itse kysymättä keneltäkään, jotta voisin tarvittaessa sanoa että olen opiskellut kaikki ne omatoimisesti omavalmisteen valmistamista varten.

Seuraavaksi tarvitsisin erinäisiä sähkötyökaluja, ja oli ajattelemattakin selvää että valmistaisin ne itse. Joten perustin sähkötyökaluja; porakoneita, suora- ja vääräkulma-loiva- ja jyrkkäkulmahiomakoneita, hitsauskoneita ja myös sorveja valmistavan tehtaan. Ja tämän tehtaan nimeksi laitoin Ström-

Steel Factory. Tehtaat täytyi myöskin nimetä itse, jotta ne olisivat myöskin niin sanottuja omavalmisteita.

Minun täytyi ostaa seuraavaksi kumipuuplantaasi Bralandista, jotta saisin tarvittavaa kumiraaka-ainetta renkaiden valmistukseen. Perustin rengastehtaan Kolandiaan. Ja tehtaan nimeksi laitoin Tire Factory ja valmistin sopivankokoiset pyöreänmuotoiset etu- ja takarenkaat. Ja jälleen opiskelin omatoimisesti mitä vaaditaan minkäkin nopeusluokan renkaan kestoisuudelta. Perustin akkutehtaan Talandiaan, jotta saisin omavalmisteeseeni akun. Tehtaan nimeksi laitoin Accu Factory, koska joku oli jo omavalmistanut Batteryyn.. Ja akkutehtaan yhteyteen perustin hyytelötehtaan, koska nykyisin käytetään hyytelöakkuja omavalmisteissa. Tehtaan nimeksi laitoin Jelly ja opiskelin omatoimisesti kaikki tarvittavat votit, watit, amperit ja niiden hyytymiset oma-aloitteisesti tietenkin, jotta voisin kertoa itse hankkineeni kaikki edellä mainitut tiedot ja taidot omavalmistetta valmistaessani.

Moottoria varten ostin lisenssin maailman vanhimmalta moottoripyörävalmistajalta ja perustin tehtaan Ouklandiin. Ja annoin tehtaalte nimen Motor Factory. En tarvinnut tässä tapauksessa opetella kaikkia moottorin tekniikan saloja koska ne tulivat lisenssin mukana, mutta olin kuitenkin itse valmistamassa veekaksimootoria, jotta voisin sanoa sen olevan omavalmisteosa.

Valmistin auringonsädepinnavanteet sovittujen direktiiviarvojen mukaisesti. Tietenkin perustin ensin auringonsädepinnavannetehtaan. Annoin sille nimen Sunbeamspokewheel Factory. Opettelin kaikki auringonsädeympäristödirektiivit, jotka olivat kyllä mielestäni erittäin vaikeaselkoiset ja monitajuiset, koska luettuani ne toiseen kertaan, sain asiasta aivan eri käsityksen kuin ensimmäisellä kerralla. Kertasin ne vielä kerran, koska kertaus on omavalmisteopintojen äiti.

Omavalmisteeni omavalmisteosat olivat tässä vaiheessa kokoonpano kunnossa, mutta sitä ennen pohjamaalasin maalattavat osat, ja lopullisen maalauksen ajattelin suorittaa vasta koeajojen ja rekisteröinnin jälkeen Perustin siis ensin pohjamaalitehtaan. Ja annoin tehtaalte nimen Primer Factory. Ja tietenkin opiskelin kaikki pohjamaalaustekniikat ja pohjamaalausdirektiivit. Ajatuksenani oli sitten myöhemmin perustaa maalitehdas. Ja antaa sille nimi Paint Factory ja opiskella kaikki maalaustekniikat ja maalausdirektiivit.

Kokosin omavalmistemoottoripyöräni perustamassani kokoonpanotehtaassa. Annoin tehtaalte nimen Structure Factory. Tämän jälkeen seurasi koeajo. Omavalmiste toimi moitteettomasti. Jarrut, valot ja kaikki osat olivat suunniteltu ja rakennettu direktiivien ja ohjeitten mukaisesti.

Esittelin omavalmistetta kaverilleni EKAlle, joka totesi sen olevan kaikin puolin ok ja näyttävän hyvältä. Sensijaan EKAn kaveri IMIL kertoi omavalmisteeni nähdessään kaiken muun olevan ok mutta totesi minun käyttäneeni liikaa auringonsäteitä auringonsädepinnavanteissani!. Koska liiat auringonsäteet aurinkosädepinnavanteissani aiheuttavat maapallolle kasvihuoneilmiön ja ilman lämpenemistä ja otsoonikatoa ja

vaikka mitä ja niin edelleen. Omavalmisteeni on näin ollen ympäristöuhka, enkä voi näin ollen rekisteröidä sitä Flandiaan. Very Easy Living?, ajattelin, tällä hetkellä.

Olin aivan ihmeissäni. Olin valmistanut omavalmisteeni sovittujen direktiivien ja sovittujen raja-arvojen mukaisesti. Yksi vaihtoehto saada omavalmisteeni rekisteriin täällä Flandiassa olisi vaihtaa auringonsädepinnavanteiden tilalle kuunsädepinnavanteet. Mutta sekään ei ole täysin varma keino, koska kuunsädeympäristödirektiivien luonnostelu on hieman kesken Eukommuunissa. Ja vaikka omavalmisteeni saisi rekisteröityä kuunsädepinnavanteilla, saisi sillä varmaan ajaa vain kuutamolla!

Olen perustanut kaikki tarvittavat tehtaat sellaisiin maihin, joissa tarvittavat raaka-aineet ovat ja lähellä, ettei tarvittaisi niin sanottuja turhia kuljetuksia paikasta toiseen, säästämme ympäristöä. Palkkasin tarvittavan henkilökunnan ja koulutin heidät tehtäviinsä paikallisista väestöistä ja tehtaan lähiseudulta, säästämme ympäristöä. Tuotan tehtaitten tarvittavan energian joko vesi- tai tuulivoimalla, säästämme ympäristöä. Paperitehdasta minun ei tarvinnut perustaa uudestaan alusta alkaen koska rakkaassa kotimaassamme Flandiassa niitä oli lakkautettuna yllin kyllin. Minun tarvitsi vain valita ympäristöystävällisin vaihtoehto. Säästimme ympäristöä.

Tehtaat jatkavat toimintaansa ja jatkan omavalmisteiden eli yksittäisvalmisteiden rakentamista sarjatuotantona!. Markkina-alueena kaikki maapallon muut valtiot paitsi Flandia.

Olen vierailut maissa joissa tehtaat sijaitsevat, kaikkien valtioiden viranomaiset ja päättäjät ovat tyytyväisiä tehtaitten toimintaan ja niiden tuomaan talouskasvuun. He vain ihmettelevät Flandian toimintaa tässäkin suhteessa. Ei se mikään ihme ole, kun ajattelee että Flandian eräs korkea viranomainen totesi minulle olevan pahoillaan siitä kun en säästä yhtään korkealaatuista ja kallisarvoista lautapinoa vaan teen kaikista laudoista paperia. Vastasin hänelle tarvitsevani kaiken Flandiassa tuotetun korkealaatuisen paperin kaikista korkealaatuisista lautapinoista liiketoimintaani, koska haluan lähettää kaikkien tehtaitteni välisen postiliikenteen vanhanaikaisesti kirjepostina, en sähköpostina: säästämme sähköä ja näin ollen ympäristöä ja totesin vielä hänelle, että käytän sähköpostia muutenkin vain vähän, enkä ollenkaan henkilökohtaisiin asioihin.

Niin ja monien maiden postit ovat hankkineet omavalmisteitani postiljooneilleen, koska niillä kuljetettuna kirjeet ja paketit ovat hieman aikaisemmin perillä!

Tämä tarina voisi olla totta, mutta onneksi ei ole, ainakaan joka suhteessa. Tämä tarina voisi olla unta, ihmeellistä ja ihanaa, kaikesta huolimatta, kuten koko elämäkin. Kiitos!

Muistiinmerkitsi Ole W

P.S. Tarvitsisimme tällä hetkellä sinnikkäitä ja taidokkaita Chopper- vapautusrintama Sotureita vapauttamaan omavalmisteet täällä Flandiassa.



Vuosikokouksen esityslista 13.2.2010

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen § 11 määräämät asiat.

1. Kokouksen avaus
Puheenjohtaja avaa kokouksen.
2. Valitaan kokouksen puheenjohtaja, sihteeri, kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja tarvittaessa kaksi ääntenlaskijaa
3. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
Hallituksen on kutsuttava yhdistyksen kokoukset koolle vähintään seitsemän vuorokautta ennen kokousta jäsenille postitetuilla kirjeillä, sähköpostilla tai alan lehdissä julkaistulla ilmoituksella.
Lokakuun lopussa postitetussa jäsenkirjeessä oli ensimmäinen kutsu.
4. Hyväksytään kokouksen esityslista
5. Esitetään tilinpäätös, vuosikertomus ja tilintarkastajien lausunto
6. Päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle ja muille vastuuvollisille
7. Käsitellään ja päätetään yhdistyksen sääntömuutos
6§, voimassa oleva muotoilu:
Yhdistyksen asioita hoitaa hallitus, johon kuuluu vuosikokouksessa valitut puheenjohtaja ja 6 muuta varsinaista jäsentä sekä 3 varajäsentä.
...
Hallitus on päätösvaltainen, kun puolet sen jäsenistä ja lisäksi puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja on läsnä.

Uusi muotoilu:
Yhdistyksen asioita hoitaa hallitus, johon kuuluu vuosikokouksessa valitut puheenjohtaja ja vähintään 6 muuta varsinaista jäsentä.
...
Hallitus on päätösvaltainen, kun kolme sen jäsenistä ja lisäksi puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja on läsnä.

7§, voimassa oleva muotoilu:
Yhdistyksen nimen kirjoittaa hallituksen puheenjohtaja, varapuheenjohtaja, sihteeri tai rahastonhoitaja, kaksi yhdessä.

Lisätään:
Hallitus voi päättää, että yhdistyksen nimen kirjoittaa myös hallituksen nimeämä ajoneuvojen testaustoiminnan johtaja yksin.
8. Vahvistetaan toimintasuunnitelma, tulo- ja menoarvio sekä liittymis- ja jäsenmaksujen suuruudet
Hallitus esittää jäsen- ja kannatusjäsenmaksujen (20,- ja 100,-) säilyttämistä ennallaan.
9. Valitaan hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet
Sääntöjen mukaan "yhdistyksen asioita hoitaa hallitus, johon kuuluu vuosikokouksessa valitut puheenjohtaja ja 6 muuta varsinaista jäsentä sekä 3 varajäsentä. Hallituksen toimikausi on vuosikokousten välinen aika".
Edellisessä vuosikokouksessa Valittiin vuoden 2009 hallituksen varsinaisiksi jäseniksi Santtu Ahonen (puheenjohtaja), Jussi Katajainen (varapuheenjohtaja), Teemu Lindfors, Samuel Heikkinen, Jupi Tanninen, Velo Koskivirta ja Jukka Rissanen. Varajäseniksi Timo Mäki, Matti Ikonen ja Niclas Halgren
10. Valitaan yksi tai kaksi tilintarkastajaa ja heille varatilintarkastajat
Edellisessä vuosikokouksessa valittiin varsinaiseksi tilintarkastajaksi Timo Muilu ja varatilintarkastajaksi Risto Sulin.
11. Kunniajäsenen valinta
Valitaan yhdistyksen kunniajäseneksi Teemu Lindfors
12. Kokouksen päättäminen

Mikäli yhdistyksen jäsen haluaa saada jonkin asian yhdistyksen vuosikokouksen käsiteltäväksi, on hänen ilmoitettava siitä kirjallisesti hallitukselle niin hyvissä ajoin, että asia voidaan sisällyttää kokouskutsuun.



Toimintakertomus

Toiminnan tarkoitus

Vuonna 2005 yhdistyksen vuosikokous hyväksyi seuraavan kuvauksen toiminnan suuntaviivoiksi:

Yhdistyksen tarkoituksena on edistää moottoripyörien rakenteluharrastusta. Moottoripyörien rakentamista ei tule rajoittaa enempää kuin on turvallisuuden ja ympäristön kannalta tarpeellista.

Viranomaisten perimiä kustannuksia, kuten katsastusmaksuja, veroja ja muita hallintokuluja tulee alentaa siten, että niistä ei tule kohtuuttomia kuluja harrastajalle. Moottoripyörien hankintaverottamisesta on luovuttava.

Oma- ja piensarjavalmisteisilta sekä muunnelluilta moottoripyöriä vaadittavien mittausten ja testien tulee olla kohtuullisia ja suoritettavissa Suomessa. Testeissä tarvittava tietotaito sekä laitteisto on oltava harrastajien ulottuvilla kohtuullisin kustannuksin.

MMAF pyrkii yhdistyksenä siihen, että sillä on käytettävissä valtakunnan paras tietotaito moottoripyörien muuntelun saralla.

Jäsenistölle tarjotaan tilaisuuksia ja paikkoja vaihtaa kokemuksia ja osaamista. Tällaisia voivat esimerkiksi olla jäsenille tarjotut www-sivut ja keskustelupalstat, näyttelyt, sekä jäsenistön ylläpitämä testaus- tai muu rakenteluun liittyvä palvelu.

MMAF kerää tietoa muunneltuja moottoripyöriä koskevasta viranomaistoiminnasta ja ajaa harrastajien etua vuorovaikutuksessa viranomaisten kanssa. Harrastajien yleisen edun nimissä MMAF voi halutessaan antaa myös konkreettista oikeusapua.

MMAF toimii yhteistyössä muiden alan järjestöjen kanssa. MMAF on Suomen Motoristit ry:n, eli SMOTO:n jäsenyhdistys.

Hallitus on edelleen pyrkinyt seuraamaan toimintansa ohjeena näitä periaatteita. Tammikuun 2009 vuosikokouksessa yhdistyksen jäsenistö asetti kuluvan kauden päätavoitteeksi viranomaisyhteistyön jatkamisen, tutkimus- ja tarkastustoiminnan jatkokehittämisen, jäsenpalvelujen-, tiedotus- ja näyttelytoiminnan jatkamisen sekä yhdistyksen taloudellisen tilanteen vakauttamisen.

Viranomaisyhteistyö ja lausunnot

Moottoripyörien rakenteen muuttamista ja omavalmisteisten moottoripyörien rekisteröintiä koskevat tekniset säännöt uudistettiin 15.12.2009 annetun lainsäädäntöpaketin myötä. Tämä ns. APU II-projekti on edustanut suurinta osaa MMAF:n viranomaisyhteistyöstä ja lausunnoista toimintavuonna 2009. Projektin lopputuloksena muutoksastuksessa sovellettavat vaatimukset ovat nyt harrastustoiminnan kannalta pääosin

järkeviä ja vaatimustenmukaisuuden osoittaminen kohtuuhintaista. Myös omavalmisteiden rekisteröintikatsastuksessa sovellettavat vaatimukset saatiin kohtuulliselle tasolle lukuun ottamatta pakokaasupäästöjä koskevaa vaatimusta.

Muita lausuntoja toimintavuoden aikana annettiin mm. EU:n moottoripyöriä koskevan tyyppihyväksyntädirektiivin uudistushankkeesta sekä määräaikaikatsastusten käyttöönottoa koskevasta ehdotuksesta, josta MMAF:n edustajat olivat myös eduskunnan liikennevaliokunnan kuultavana syksyllä 2009. Liikennevaliokunta torjui lausunnossaan määräaikaikatsastusten käyttöönoton Suomessa.

MMAF oli esittelemässä ja kertomassa ajankohtaisia asioita Kasnäisissä viranomaisille järjestetyssä Motoparlamentissa yhteistyössä SMOTO:n kanssa.

Lainsäädännön kehittämistyön lisäksi MMAF on pitänyt palavereja poliisin kanssa Helsinki Bike Show:n (HBS) tiimoilta. MMAF:n työ ajoneuvoteknisten vaatimustenmukaisuusien ääressä kantaa paremmin hedelmää, jos tärkeimmät sidosryhmät voivat löytää tapoja toimia yhteisymmärryksessä MMAF:n tavoitteiden kanssa.

Silver Bullet omavalmistepilotti

Silver Bullet oli ajokauden 2009 käytössä Ajoneuvohallintokeskuksen MMAF:lle myöntämällä koenumerotodistuksella. Silver Bullet oli muun muassa esiteltävänä FEMA:n kokouksessa Vääksyssä kesäkuussa 2009.

Tutkimus- ja tarkastustoiminta

Lainsäädännön kehittämisen pohjaksi tarvittavaa tutkimustoimintaa on jatkettu toimintavuoden 2009 aikana. Tutkimustoiminnan painopiste on ollut omavalmisteisten ja muutettujen moottoripyörien testaamiseen tarvittavan tietotaidon keräämisessä. Suurin osa lainsäädännön kehittämistä varten tarpeellisesta tutkimustiedosta oli jo APU II-raporttia varten hankittu ja dokumentoitu, mutta eräillä osa-alueilla tutkimustoimintaa on tarpeen jatkaa ja tietämystä syventää.

Runkojen osalta tavoitteena on laatia suunnittelumallikirjasto, johon sisältyviä suunnittelumalleja noudattaen täysin omavalmisteisetkin rungot voitaisiin hyväksyä yksinkertaisia menettelymalleja noudattaen liikennekäyttöön. Runkoja koskeva AKE:n MMAF:n aloitteesta tilaama tutkimus valmistui syksyllä 2009. Sen pohjalta MMAF valmisteli jatkotutkimussuunnitelman, joka on tarkoitus toteuttaa toimintavuonna 2010.

Hallitus on vuodesta 2006 alkaen valmistellut MMAF:lle roolia omavalmisteisten ja muutettujen moottoripyörien teknisenä tarkastajana. Vuoden 2009 kuluessa tässä työssä on edistytty merkittävästi. Uuden lainsäädännön myötä akselivä-



liltään yli 2 metriä pitkien moottoripyörien muutokatsastuksen hyväksyminen edellyttää ajodynamiikan ja painojakuman osalta testitulosta. Myös omavalmisteisten ja yksittäin maahantuotujen moottoripyörien rekisteröintikatsastuksessa jarrujen, nopeusmittarin ja melun vaatimustenmukaisuus voidaan osoittaa ajoneuvolaissa tarkoitetun hyväksytyt asian-
tuntijan kirjoittaman todistuksen avulla.

Jäsenpalvelut ja tiedotustoiminta

Vuonna 2009 jäsenistölle on lähetetty neljä jäsenkirjetä. Koko jäsenkunnalle lähetettävien kirjeiden lisäksi uusille jäsenille on lähetetty liittymisen yhteydessä jäsenkortti sekä tietopaketti yhdistyksen toiminnasta.

Yhdistyksen tärkeimmät tiedotuskanavat ovat olleet Internet-sivujen ja jäsenkirjeiden lisäksi MMAF-palstat Kopterilehdessä ja Bomber Magazinessa. Näiden lisäksi MMAF on julkaissut kirjoituksia muissa lehdissä kuten S-Moto.

Helsinki Bike Show '09 noteerattiin useissa valtakunnallisissa ja paikallisissa medioissa, sekä ennakkouutisina että tilaisuuden jälkeen kuvien kera.

MMAF oli vuoden 2009 aikana 2 kertaa esillä Ylen valtakunnallisissa uutisissa.

Näyttelytoiminta ja tapahtumat

Yhdistyksen osallistui aktiivisesti tapahtumiin ja näyttelyihin oli vuonna 2009.

MMAF:lla oli oma osastonsa MP messuilla helmikuun alkupäivinä. Osastollamme kävi lukuisia harrastajia, viranomaisia sekä kansanedustajia keskustelemassa ajankoh-
taisten hankkeiden etenemisestä. Yhdistyksen vuosikokous pidettiin MP09-näyttelyn yhteydessä.

MMAF:lla oli osasto FHRA:n American Car Showssa Helsingin messukeskuksessa pääsiäisenä. Näyttely kesti totuttuun tapaan neljä päivää perjantaista maanantaihin ja osastolla vieraili runsaslukuisesti harrastajia ja muuta mes-
suyleisöä.

Yhdistys vieraili myös Jyväskylässä Keski-Suomen MP-näyttelyssä omalla osastollansa.

MMAF:lla oli oma osastonsa myös Hot Rod & Rock Show:ssa Tampereella 26.–27.4. sekä Bike Expo näyttelyssä Forssassa 28.–29.6.

MMAF:n jo perinteiseksi muodostunut Helsinki Bike Show järjestettiin 13.6.2009 jo kuudennen kerran. Näyttely järjestettiin kolmatta kertaa yhteistyössä Aliens MC:n kanssa, paikka oli Helsingin Kaivopuistonrannassa kuten aikaisempinakin vuosina. Varsinaisella näyttelyalueella oli noin 100 moottoripyörää. Tämän lisäksi Kaivopuistossa nähtiin satoja toistaan hienompia ajopelejä. Edellisvuoden tapaan myös useat mediat noteerasivat tilaisuuden positiiviseen sävyyn. MMAF haluaa kiittää yhteistyökumppaneita.

Päätös näyttelyn järjestämisestä 12.6.2010 yhdessä Aliens MC:n kanssa on jo tehty.

MMAF käytti puheenvuoron kummassakin vuoden 2009 Biker Meetingissä.

Yhdistyksen ja hallituksen kokoukset

Yhdistyksen vuosikokous 2009 pidettiin 31.1.2009 (MP09-näyttelyn yhteydessä).

Vuosikokous valitsi yhdistykselle hallituksen: Puheenjohtaja Santtu Ahonen, hallituksen varsinaiseksi jäseniksi: Jussi Katajainen (varapuheenjohtaja), Teemu Lindfors, Samuel Heikkinen, Jupi Tanninen, Velo Koskivirta ja Jukka Rissanen. Varajäseniksi Timo Mäki, Matti Ikonen ja Niclas Halgren.

Vuosikokous evästi hallitusta valitsemaan sihteerikseen Niclas Hallgrenin. Yhdistyksen kirjanpitäjänä on toiminut vanhaan tapaan Marja-Liisa Pitkonen. Jäsenkirjurina toimi alkuvuodesta Marika Lampinen ja syyskuusta eteenpäin Samuel Heikkinen.

Hallitus kokoontui toimintakaudellaan 2009 vuoden loppuun mennessä yhteensä 14 kertaa. Kokoukset olivat avoimia kaikille yhdistyksen jäsenille ja niistä tiedotettiin yhdistyksen www-sivuilla sekä jäsenkirjeissä.

MMAF tuotteet

Vuoden 2009 aikana otettiin kerhokaupan valikoimaa uudistamaan uudella painatuksella varustetut hupparit ja T-paidat.

Paitsi että yhdistys saa paidoista ja huppareista tuloja toimintansa ylläpitoon, ne tuovat myös paljon odotettuina ja toivottuina itsessäänkin lisäarvoa jäsenistölle. Samalla on ollut ilo huomata MMAF:n tarrojen näkyvyys lehdistössä esitellyissä rakennetuissa pyörissä.

Tilinpäätös

Tulot

Jäsenmaksuja ja muita tuloja kertyi vuonna 2009 yhteensä 27.147,-. Yhdistyksellä on jäsenmaksunsa maksaneita jäseniä 890, joilta yhdistys on saanut jäsenmaksuja 17.813,-. Kannatusjäsenmaksujen tuotto on vuonna 2008 ollut 6.400,-. Muita tuloja on saatu krääsämyynnillä yhteensä 1.934,-.

Talousarviossa vuoden 2008 tuloiksi arveltiin 21.500,-. Tuloja on kertynyt siis noin 6.000,- enemmän kuin mitä osattiin arvioida.



Menot

Menojen suunnittelussa vuoden alussa osattiin ottaa huomioon kuluneen kauden aktiivinen näkyminen eri tilaisuuksissa, testaustoiminta ja viranomaisyhteistyö, joten suuria yllätyksiä ei tullut.

Suurimmat kuluerät ovat muodostaneet tutkimus- ja testaustoiminta, messut, painatuskulut, jakelu ja postitus sekä SMOTO:n jäsenmaksu.

Testaustoimintaan kului noin 1.113,-, Tällä ei kuitenkaan ole suurta vaikutusta MMAF:n muuhun toimintaan, testaus-

toiminnan suunnitellaan olevan omavaraista eikä sen ei ole tarkoitus tuottaa voittoa tai kuluttaa MMAF:n resursseja.

MP09, ACS09 ja HBS09 maksoivat yhteensä noin 3.000,-. Viranomaisyhteistyön osalta kuluja on noin 1,950,-.

Yhdistyksen tilikauden tulos osoittaa 2.693,63 ylijäämää.

Kaiken kaikkiaan yhdistyksen taloustilanne näyttää hyvältä myös jatkoa ajatellen.

6.1.2010, MMAF Hallitus

Toimintasuunnitelma 2010

Toiminnan tarkoitus ja tavoitteet

APU-työn valmistuminen tullee muuttamaan MMAF:n toiminnan painopistettä taustalla tapahtuvasta lainsäädäntö- ja viranomaisyhteistyöstä nykyistä enemmän suoraan jäseniä palvelemaan toimintaan. Vuoden 2010 hallituksen tulee tätä vasten arvioida toiminnan tarkoituksen ja tavoitteiden päivittämisen tarvetta.

Viranomaisyhteistyö ja lausunnot

MMAF jatkaa yhteistyötä eduskunnan, liikenne- ja viestintäministeriön, liikenneturvallisuusviraston (aikaisemmin AKE), katsastustoimen, tullilaitoksen, poliisin ja muiden viranomaisten kanssa. Tavoitteena on kehittää edelleen moottoripyörien teknisiä vaatimuksia ja verotusta koskevaa lainsäädäntöä harrastuksen kannalta edullisemmaksi. Muutoskatsastusvaatimusten uudistamisen seurauksena toiminnan tärkein painopiste on omavalmisteisten moottoripyörien teknisten vaatimusten kehittämisessä.

Vuonna 2010 komission valmisteleva 2- ja 3-pyöräisten puitedirektiivi tulee todennäköisesti olemaan työlämpiä hankkeita. Myös muita harrastukseemme vaikuttavia lainsäädäntöhankkeita nousee tasaisin väliajoin esiin ja vastaamme niihin tarpeen mukaan.

Tutkimus- ja tarkastustoiminnan jatkokehittäminen

Moottoripyörien teknisiä vaatimuksia koskevaa tutkimustoimintaa jatketaan toimintavuonna 2010. Erityisenä painopistealueena on runkojen lujuutta ja väsymiskestävyyttä kos-

kevan tutkimussuunnitelman läpivieminen.

Testauspalveluja kehitetään edelleen vuonna 2010 siten, että ohjausgeometrian ja jarrujen testaamisesta sekä muista esimerkiksi omavalmisteisten moottoripyörien rekisteröimisessä tarpeellisista testeistä laaditaan harrastajille tarjottava tuote. Tavoitteena on, että keväällä 2010 testauspalveluja voidaan tarjota niitä tarvitseville harrastajille. Tämä edellyttää mm. ajoneuvolaissa tarkoitettua ns. hyväksytyntä asiantuntijan testausvaltuuden anomista liikenneturvallisuusvirastolta.

Jäsenpalvelut

MMAF jatkaa aktiivista tiedottamista ja tiedon jakamista.

Jäsenistöä pyritään auttamaan moottoripyörien rakenteluun liittyvissä lainopillisissa ja oikeudellisissa ongelmissa silloin, kun ne ovat ennakkotapauksia tai muuten auttavat laajempaa harrastajakuntaa.

MMAF jatkaa SMOTO:n jäsenenä. SMOTO toimii tärkeänä valtakunnallisena kattojärjestönä. MMAF:n toiminnan kannalta on välttämätöntä, että Suomessa on toimiva ja laajapohjainen edunvalvontajärjestö. SMOTO:n jäsenedut ovat jäsenten käytettävissä.

Tiedotus- ja näyttelytoiminta

Toimintavuonna 2010 pyritään opastamaan jäsenistöä erityisesti uusien muutoskatsastussäännösten soveltamisessa. Ensisijainen tiedotuskanava on yhdistyksen kotisivu.

MMAF:lla on oma osasto Lahden näyttelyssä 4.-6.2., American Car Show:ssa pääsiäisenä sekä 22.-23.5. Petrol Circus -näyttelyssä Helsingissä

MMAF järjestää yhteistyössä Aliens MC:n kanssa Helsinki Bike Show '10 ride-in moottoripyöränäyttelyn 12.6.2010.



HBS on 2010 osa Helsinki-päivän virallista ohjelmaa. Tämän lisäksi yhdistys pyrkii mahdollisuuksien mukaan olemaan esillä muissa näyttelyissä ja tapahtumissa ympäri Suomea.

MMAF jatkaa aktiivista tiedotustoimintaa. Yhdistyksellä on oma palsta Kopteri ja Bomber Magazine -lehdissä. Tarvittaessa artikkeleita toimitetaan myös muihin lehtiin ja medioihin.

Kotisivuja kehitetään edelleen niin, että ne tarjoavat entistä paremmin tietoa.

MMAF voi myös resurssiensa puitteissa tuottaa maksullisia julkaisuja harrastajien tarpeisiin.

Vuonna 2010 tullaan laatimaan ja lähettämään 2-5 jäsenkirjettä, näistä mahdollisesti osa sähköisessä muodossa.

Talous

Jäsenmaksut muodostavat merkittävän osan MMAF:n vuosittaisista tuloista. Jäsenmaksut jakautuvat varsinaisten henkilöjäsenten (arviolta 900-1000 henkeä vuonna 2010) vuosimaksuun sekä kannatusjäsenten vuosimakuun (arviolta 35 yritystä/ yhteisöä vuonna 2010).

Testaustoiminnasta kerättyjen maksujen tulisi kattaa toiminnan kulut eikä sillä siten ole pitkäaikaista vaikutusta MMAF:n toimintaan. Toiminnan käynnistämisen yhteydessä joudumme kuitenkin tekemään hankintoja jotka katetaan MMAF:n toiminnasta saaduista tuloista.

Tämän lisäksi hallitus jatkaa paita- ja muuta krääsämyyntiä. MMAF:lla voi olla myös muita satunnaisia tukituloja mutta

niitä ei ole otettu mukaan talousarvioon niiden hankalan enustettavuuden takia.

Hallitus voi päätöksellään myös hakea apurahaa testaus- ja tutkimustoiminnan tarpeisiin. Mahdollisia apurahoja ei tässä vaiheessa ole kirjattu mukaan talousarvioon.

Toiminnan kulut aiheutuvat tutkimus- ja tarkastustoiminnan kehittämisestä, näyttely- ja tiedotustoiminnasta, näkymisestä ja edustamisesta eri tilaisuuksissa sekä viranomaisvaihtamisesta ja siihen liittyvistä kuluista.

Näiden lisäksi osa taloushallintopalveluista ostetaan ulkopuoliselta taholta. Hallitus voi tarpeen mukaan myös ulkoistaa jäsenrekisterin ylläpidon.

Hallinto

Yhdistyksen hallitus tulee kokoontumaan tarpeen mukaan 10-20 kertaa. Hallituksen kokoukset pidetään jäsenille avoimina. Kokousaikataulu löytyy yhdistyksen www-sivuilta, esityslistan, tarkemman paikan ja ajan saa kysymällä hallituksen jäseneltä.

6.1.2010, Hallitus



Talousarvio 2010

VARSINAINEN TOIMINTA		Talousarvio 2010	Projektit ja hankkeet				
			Testaus-toiminta	Viranomais-yhteistyö	MP10 Lahti	ACS10	HBS10
TUOTOT							
	Jäsenmaksutuotot	18500.00					
	Kannatusjäsenmaksut	7000.00					
	Valtion avustus	0.00					
	Kerätyt maksut	6500.00	6500.00				
	Krääsäkauppa	1500.00			200.00	100.00	300.00
	Muut vars.toiminnan tuotot	0.00					
TUOTOT YHTEENSÄ		33500.00	6500.00	0.00	200.00	100.00	300.00
			Projektit ja hankkeet				
			Testaus-toiminta	Viranomais-yhteistyö	MP10 Lahti	ACS10	HBS10
KULUT							
	Vuokratulut	-1700.00	-1000.00			-100.00	-600.00
	Ulkopuoliset palvelut	-2900.00	-2000.00		-300.00	-100.00	-500.00
	Matkat ja kuljetukset	-1900.00	-300.00		-250.00		-1000.00
	Kokouskulut	-900.00					
	Jäsenkirj.painatuskulut	-5000.00					
	Muut painatuskulut	-5000.00				-650.00	-1200.00
	Jakelu ja posti	-4000.00					
	Muut tiedotuskulut	-800.00					
	Toimistotarvikkeet	-150.00					-150.00
	Laitteet ja kojeet	-2000.00	-2000.00				
	Pankkikulut	-250.00					
	Palkat sos.kuluineen	-3000.00	-3000.00				
	Edustus ja huomionsoitus	-50.00			-50.00		
	Smoton jäsenmaksu	-3000.00					
	Kirjanpito/hallinto	-2000.00	-800.00				-50.00
	Muut kulut	-1000.00			-50.00		
KULUT YHTEENSÄ		-33650.00	-9100.00	0.00	-650.00	-850.00	-3500.00
VARSINAISEN TOIM.KULU-JÄÄMÄ		-150.00					



Smoton jäsenedut 2010

Kaikki vuoden 2010 jäsenedut löytyvät sivulta www.smoto.fi "jäsenedut"-napin alta. Jäsenetuja on tarjolla mm seuraavista tuotteista ja palveluista Laiva-alennukset (3), matkailu ja majoitus (11), kartat ja muut painotuotteet (1), ajovarusteet (3), muut motoristiedut (4). Ohessa muutamia esimerkkejä.

FINNLINES MATKUSTAJALIIKENNE 2010

HELSINKI – TRAVEMÜNDE
HELSINKI – GDYNIA
HELSINKI – GDYNIA – ROSTOCK
NAANTALI – KAPELLSKÄR
MALMÖ – TRAVEMÜNDE

JÄSENETU

- Helsinki - Travemünde, Helsinki - Gdynia - Rostock, moottoripyörät VELOITUKSETTA
- Naantali - Kapellskär matkan loppusummasta -10 %.
- Matkan hintaan kuuluu ajoneuvo ja kaksi ateriaa
- Malmö - Travemünde, matkan loppusummasta -15 %

Jäsenetua ei voi yhdistää muihin varauksiin tai tarjouksiin. Varausta tehtäessä ilmoitettava tuotetunnus SM. SMOTOn logolla varustettu kerhon jäsenkortti / support-jäsenkortti näytettävä lähtöselvityksessä.

Jäsenetuvaraukset vain Finnlines numerosta 010 343
Hinnastot ja aikataulut: www.finnlines.com

ECKERÖ LINE 2010

HELSINKI – TALLINNA – HELSINKI

Jäsenetuhinnat
1.1- 30.12.2010
Reittilippu 15 €/hlö/suunta
A2-hytti 22 €/suunta
Moottoripyörät 15 €/suunta

Varausten yhteydessä mainittava tuotekoodi SMOTO.
Puhelinvaraukset numerosta 06000 4300/ 1,64 €/vastattu puhelu + pvm.
Nettivaraukset www.eckeroline.fi, lisää koodi SMOTO sille varattuun kenttään.
Matkamyymlävaraukset: Eckerö line, Mannerheimintie 10, 00100 Helsinki.

Satamassa valmistauduttava esittämään oman kerhon SMOTOn logolla varustettu jäsenkortti tai SMOTOn Support-jäsenkortti. Matka on oltava maksettu etukäteen jäsenedun saadakseen.

Sopimushintoja ei myönnetä jälkikäteen, eikä niitä voi yhdistää muihin alennuksiin tai tuotepaketteihin.

RG LINE 2010

VAASA - UUMAJA - VAASA

Jäsenetuhinnat:
1.1. - 31.12.2010
Henkilöt ja ajoneuvot – 10% listahinnasta

- Varausten yhteydessä tuotekoodi online-myyntissä: SMOTO.
- Tee varaukset varustamon online myyntissä, www.rgline.com
- Maksuehdot: Heti, varaus astuu voimaan vasta suoritettujen maksujen jälkeen.
- Peruutusehdot: Varustamon julkaisemien peruutusehtojen mukaan.
- Kuljetusehdot: Varustamon yleisten kuljetusehtojen mukaan.
- ETU KOSKEE AINOASTAAN ENNAKKOON VARATTUJA MATKOJA.

Varaamattomat matkat veloitetaan voimassaolevan hinnaston mukaan. Satamassa lähtöselvityksessä on valmistauduttava esittämään oman kerhon SMOTOn logolla varustettu jäsenkortti tai SMOTOn Support-jäsenkortti.

TALLINK JA SILJA LINE JÄSENEDET 2010

HELSINKI – TALLINNA – HELSINKI

Hinnat voimassa kaikilla lähdöillä

- kansipaikka 26 €/hlö
- Business Lounge paikkalippu 76 €/hlö
- henkilöauto 20 €
- pakettiauto 45 €
- moottoripyörä 15 €

RUOTSIN LIIKENNE - vihreillä lähdöillä

TURKU – TUKHOLMA – TURKU

- hyttihinnoissa -40% alennus
- ajoneuvoissa -40% alennus

HELSINKI – TUKHOLMA – HELSINKI

- hyttihinnoissa -40% alennus
- ajoneuvot normaali hinta

Nämä Ruotsin liikenteen hinnat voimassa vihreillä lähdöillä.

Jäsenetuhinnat lasketaan normaaleista reittimatkahinnoista ja niihin ei voi yhdistää muita alennuksia. Koskevat vain

alle 10 henkilön varausta. Lähdöt ja aikataulut www.silja.fi tai www.tallink.fi, joissa myös Online-varausjärjestelmä.

Edellä mainittuja varauksia tehtäessä on käytettävä SMOTOn asiakasnumeroa 5433.

Puhelinvaraukset Silja Line 0600 174 552 tai Tallink 0600 157 00. Auki 8.00-21.00 joka päivä. (1,64 €/vastattu puhelu + aina pvm/mpm)

CLUB ONE -YHTEISTYÖSOPIMUS:

RUOTSIN LIIKENNE (pois lukien vihreät lähdöt) JA
BALTIC PRINCESS RISTEILYT

PERUSJÄSENETU ON -20% JA JOPA -35% ENNAKKO-
VARAAJAN ETUNA

Nämä edut edellyttävät liittymistäsi Club One -asiakkaaksi. Liittyminen on maksutonta jäsenillemme ja samalla olet heti Silver-tason asiakas.

Tuolloin etuinasi on lisäksi mm.

- jäsenkortti ja 4 kertaa vuodessa ilmestyvä jäsenlehti
- Club One -uutiskirje sähköpostilla
- etuja laivan myymälöissä ja ravintoloissa
- oikeus pisteillä varattaviin bonusmatkoihin
- oikeus kanta-asiakashintaisiin matkoihin
- bonuspisteiden keruu laiva- ja matkaostoista

Tutustu tarkemmin Club One -jäsenyyteen sivustolla: www.clubone.fi

Club One liittyminen: www.clubone.fi/erikoisliittyminen Yhdistyksen nimi SMOTO (ylin kenttä) ja SMOTOn asiakasnumero on 14613 (alin kenttä).

RYHMÄMATKAT

Kun matkustajia on yli 10 henkilöä on kyseessä ryhmämatka. Pyydä tuolloin tarjous kerhosi matkalle yhteyshenkilöltämme: Harri Jylhävuori, p. 0400-760830, [harri.jylhavuori\(at\)tallink-silja.com](mailto:harri.jylhavuori(at)tallink-silja.com).

Tapahtumia 2010

4.-6.2. Lahden MP-näyttely
13.2. MMAF:n vuosikokous
2.-5.4. American Car Show

22.-25.5. Petrol Circus, Helsinki
12.6. Helsinki Bike Show

Nämä ja paljon muita MMAF:n tapahtumakalenterissa: www.mmaf.fi/forum

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!**



Vetoketjuhupparit

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



T-paidat

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



Kangasmerkki

5,-

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

www.mmaf.fi

