

WWW. MMAAF .FI

Jäsenkirje
2/2012



Sisällysluettelo

Puheenjohtajan palsta.....	3
MMAF:n vuosikokous valitsi uuden hallituksen.....	4
MMAF hallitus esittäytyy	6
Sinisin silmin kohti kyttäystä.....	10
Kansalaisaloite sai lainvoiman	11
Selkeyttäväisitkä suorat käyttömaksut infran rahoittamista?	11
Kumiosien valmistaminen.....	12
Smoton jäsenedut	15
MMAF kauppa	15

MMAF support-jäseneksi?

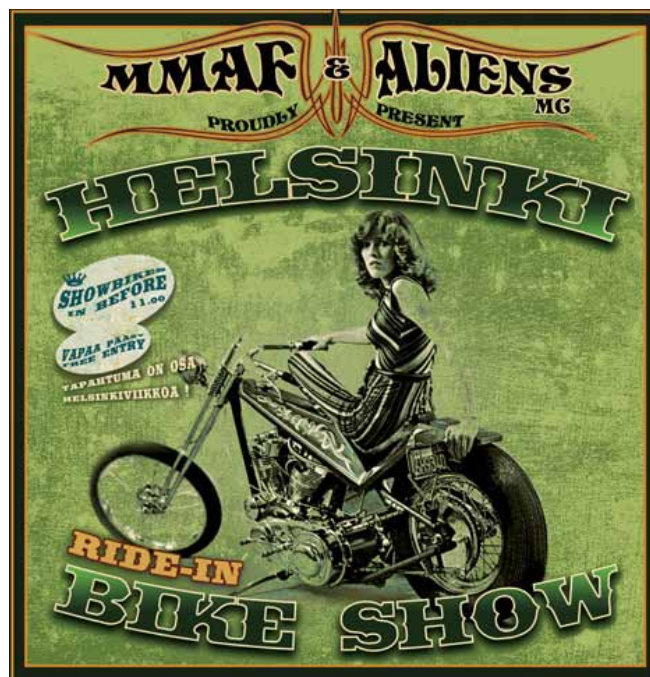
Haluatko olla mukana tukemassa MMAF:n edunvalvontatyötä? Liity MMAF:n support-jäseneksi. Lisätietoja jäsenkirjurilta, osoitteesta jäsensivustoni@mmaf.fi

Helsinki Bike Show

Järjestyksessään kahdeksas Helsinki Bike Show järjestetään tänä vuonna lauantaina 9.6.2012 kello 11.00-16.00.

Paikka on sama kuin viime vuonna, Helsingin Tokoinranta. Muutenkin näytelyn kanssa edetään jo vanhalla ja hyväksi todetulla kaavalla. Yleisölle on vapaa pääsy sisään, näyttelypyörät paikalle 10:30 mennessä, ei ennakoilmoitustumista, palkintojenjako noin 15:30, aurinkorasvaa mukaan, musaa ja chillailua nurmikolla, ja niin edelleen.

Lisäinfoa näytelystä löydät webistä www.helsinkibikeshow.fi sekä tietty MMAF:n omilta sivuilta www.mmaf.fi.



Tarjous jäsenistölle

Olemme tehneet Readme -kustantamon kanssa sopimuksen, joka koskee tässä vaiheessa Kustomeita Härmästä -kirjaa. Sopimusta saatetaan laajentaa muihinkin saman kustantamon opuksiin, mikäli sopivia löytyy.

Jäsenistölle tarkoitettu tarjous löytyy osoitteesta: www.readme.fi/mmaf/

Puheenjohtajan palsta

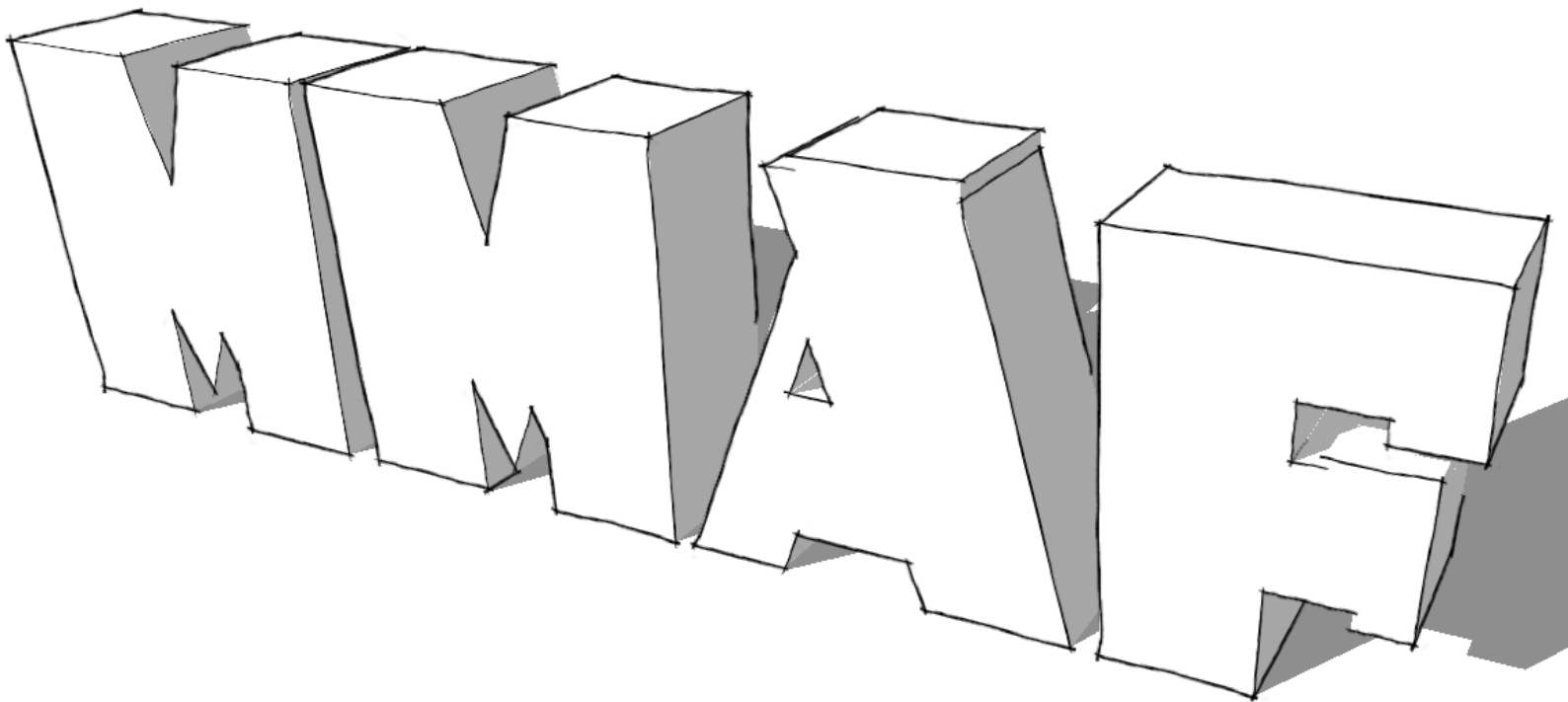
Juha Vengasaho

Vettä sataa, aurinko paistaa ja lumi sulaa tätä kirjoittaessa, taitaa tulla kesä? - mutta asiaan! MMAF:n sääntömääräinen vuosikokous pidettiin MP-messujen yhteydessä 4.2. Aliens MC:llä, Helsingissä. Vuosikokouksessa hyväksyttiin vuoden 2011 tilinpäätös, annettiin vastuuvapaus poistuvalla hallitukselle sekä vahvistettiin toimintasuunnitelma, tulo- ja menoarvio ja liittymis- ja jäsenmaksujen suuruudet vuodelle 2012. Lisäksi valittiin puheenjohtaja ja hallitus yhdistykselle.

Toimihenkilöitä

MMAF:n puheenjohtajaksi valittiin toiselle kaudelle Juha Vengasaho. Hallitukseen valittiin jatkokaudelle Samuel Heikkinen, Petri Suuronen ja Anssi Juvonen. Uusiksi jäseniksi valittiin Otso Orkoneva, Jani Immonen, Sakari Mäkinen, Jarmo Kukkonen ja Mika Säippä. Kiitänkin tässä vaiheessa saamastani kannatuksesta.

Uuden hallituksen järjestäytymiskokouksessa hallitus valitsi varapuheenjohtajana jatkamaan Samuel Heikkisen. Hallitusvastuusta poistuivat livo Invenius, Petteri Maaranen, Niclas Hallgren ja Ari Kupari, suuri kiitos heille tehdystä työstä.



MMAF:n vuosikokous valitsi uuden hallituksen

Jäsenmaksuihin ei muutoksia

Teksti: Juha Vengasaho ja Petri Suuronen
Kuvat: Santtu Ahonen

MMAF:n sääntömääräinen vuosikokous pidettiin MP-messuviikonlopun lauanaina 4.2.2012 Aliens MC:llä. Kokouksessa käsiteltiin sääntöjen määräämät asiat. Kokouksen jälkeen keskusteltiin edunvalvonnan tilasta ja uusimmista uutisista.

Kokous myönsi vuoden 2011 hallitukselle vastuuvapauden. Myös vuoden 2012 toimintasuunnitelma ja budjetti hyväksyttiin sellaisenaan. Jäsenmaksu on siis 20,- euroa sekä yritysten ja kerhojen jäsenmaksu vähintään 100,- euroa vuodessa. Liittymismaksua ei peritä.



MMAF:n hallitus vuosimallia 2012. Vasemmalta oikealle: Mika Säippä, Jarmo Kukkonen, Samuel Heikkinen, Anssi Juvonen, Juha Vengasaho, Jani Immonen, Otso Orkoneva ja Sakari Mäkinen. Kuvasta puuttuu Petri Suuronen.

Tässä yhteydessä keskusteltiin myös mahdollisista yksittäishyväksyntiin liittyvistä lakihankkeista ja niihin liittyvien töiden rahoittamisesta. Hankkeisiin ei vielä tässä vaiheessa voi budjetissa varautua. Asiat voivat kuitenkin toisinaan edetä nopeasti. Mikäli näin kävisi, tulee hallituksen kutsua kokoon ylimääräinen vuosikokous.

Kokouksen päätöksen mukaan yhdistyksen puheenjohtajana jatkaa Juha Vengasaho. Hallituksessa jatkavat Samuel Heikkinen, Anssi Juvonen ja Petri Suuronen. Uusina jäseninä hallitukseen valittiin Otso Orkoneva, Jani Immonen, Sakari Mäkinen, Jarmo Kukkonen sekä Mika Säippä.

Hallituksen kokoonpano on MMAF:lle sikäli historiallinen, että ensimmäistä kertaa ns. bommitusskenen edustajia on hallituksessa enemmistö perinteisemmän V2-putkirunko-rakentelijoiden sijaan. Oli myös ilo huomata, miten hallituksen jäsenten keski-ikä putosi toistakymmentä vuotta.



MMAF hallitus esittäytyy

Kysymykset

- Nimi
- Ikä
- Kuinka pitkään harrastanut, ollut mukana MMAF:ssa?
- Millä ajat?
- Miksi mukana?



- Juha Vengasaho, Jussi tai JiiVee kotoisammin
- "keski-ikäinen"?
- 2001 ostin H-D:n ja sillä linjalla on jatkettu. MMAF:n jäsen vuodesta 2010, joten aloittelija tässä yhdistyksessä, mutta muuten jonkinlaista kokemusta yhdistystoiminnasta, mm. H-DCF:n hallituksen jäsen 2008-2012.
- H-D -69, "Travel Cow", "Rambler" jne. rakkaalla mopolla monta nimeä...
- Pyöräni lähti hakemaan nykyistä muotoaan talvella -09/-10, joten päätin liittyä mukaan uteliaisuuttani.



- Ape. Tylsemmin myös Anssi Juvonen. Nimi "Ape" tuli puolivahingossa nimikirjaimista A.P, joista lausussa tulee aapee. Toinen nimeni on siis Petteri. Jos haluat vielä tarkempia tietoja niin laita mailia.
- Muistaakseni 24 vuotta... Tyttöystävä varmaan muistaisi. Syntymävuosi on 1987.
- Kaksipyöräisiä olen harrastanut 14-15 vuotiaasta. Ensimmäinen kunnon kosketus MMAF:ään oli Petrol Circuksessa vuonna 2010. Menin kyselemään jotain takahäkin hitsauksesta MMAF:n ständille. En muista, että sainko sopivia vastauksia, mutta ständillä päivystänyt, silloinen hallituksen jäsen, Ari Kupari möläytti että: "Tuu joskus käymään kokouksessa, ne on avoimia jäsenille. Oothan sä jäsen..? Me pidetään kokous tuolla Tapanilassa." Menin mukaan ja sen jälkeen olen jokaisessa kokouksessa käynyt. Hallituksessa mulla alkaa nyt toinen "kausi".
- Tähän onkin hankala vastata... Vanha luottoratsu Honda CBR600F on täydellisessä projektikunnossa johtuen meidän tallin palamisesta. Todennäköisesti ensi kesä menee tyttöystävän mattamustalla 1100 kuutioisella Suzuki GSXR:llä. Sekin tosin pitäisi pistää nippuun vielä ennen kauden alkua. Pyörä siis, ei tyttöystävää.
- Aivan aluksi lähdin mukaan pelkästä mielenkiinnosta aihetta kohtaan. Viime hallituskaudella otin tavoitteeksi saada edes yhden ihmisen Harley-skenen ulkopuolelta innostumaan tulemaan mukaan kokouksiin. Vuosikokouksessa totesin että tavoite tuli täyteen, moninkertaisesti. Sain mukaan kokouksiin satunnaisia kävijöitä pitkin vuotta, kolme heistä innostui mukaan jopa hallitukseen. :) Tästä kaudesta eteenpäin otan hommakseksi messut ja tapahtumat, yleisiä asioita unohtamatta. Toivon myös edelleen saavani uusia lärvejä mukaan toimintaan, tai ainakin edes kurkkimaan mukaan kokouksiin.





- Petri Suuronen, yllättäen Peteksi haukkuvat.

- 32 vuotta.

- Olen harrastanut enemmän tai vähemmän muistaakseni 5-vuotiaasta asti. Vain muutama pyörätön vuosi mahtuu väliin. MMAF:n toimintaan lähdin viime vuonna Santun rekryämisen tuloksena, eli nyt alkaa toinen vuosi hallituksessa.

- Tallista löytyy Triumph Speed Four (haluaako joku ostaa?), Honda RS 250 R, KTM 200 EXC ja Husqvarna 511 SMR. Mahtuisiko vielä yksi?

- Koska suoraan sanoen alkaa vituttamaan kaikenmaailman naurettavat määräykset, vaatimukset ja kiellot, joita keksivät tosielämästä ilmeisen vieraantuneet, kasvottomat insinööri- ja virkamiesjoukot, joilla ei ole mitään käsitystä siitä, mitä ollaan säätämässä ja miksi, mitä halutaan parantaa ja onko keksitty toimenpide oikeasti tehokas keino halutun vaikutuksen aikaansaamiseksi.



- Jani Immonen

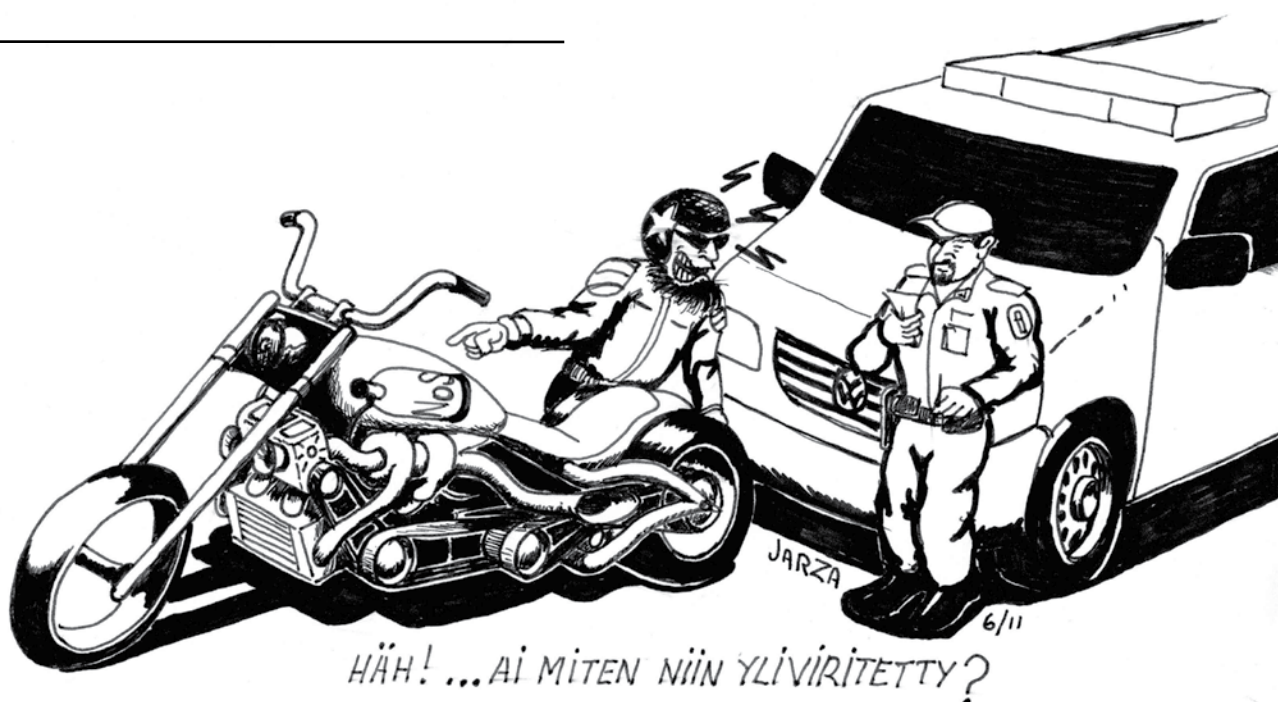
- 39v

- Kipinä kaksipyöräisiin syttyi joskus 13-14-vuotiaana, kun kaverit ajoivat crossia, 15-vuotiaana tuli mopo ja siitä eteenpäin on ollut erilaisia kaksipyöräisiä moottorilla varustettuja kulkimia. Nykysin myös omistan moottoripyörien osia maahantuovan yrityksen.

- Suzuki GSX1300R Hayabusa 2005 roimasti päivitettyä sekä GSX-R1100W 1994

- MMAF:n hallituksen kokouksissa aloin käymään vuonna 2011

- Kiinnostus mp-rakenteluun ja sen edistämiseen.





- Jarmo Kukkonen

- 45v.

- Mopojen rakentelusta nuorena poikana se alkoi ja siitä kipinä saatuani harrastus jatkui moottoripyörien pariin. Tietysti amerikkautojenkin rakentelua tuli tehtyä ja sen jälkeen harrastaminen jatkui amerikkalaisvalmisteisiin moottoripyöriin. Jonkinlainen rakentelukipinä, vai olisikohan se sittenkin vamma, on varmaan ollut koko ajan. Ensin tuli aloiteltua pyörien rakentaminen pienistä muutoksista ja sitä kautta tiedon ja taitojen lisääntymässä pyörän muuttaminen on vain kasvanut koko ajan isommaksi ja isommaksi. En muista kauanko olen ollut MMAF:ssä jäsenenä.

- Nykyinen pyörä pienillä muutoksilla H-D Fat Boy vm. -91 ja samaan aikaan vaimolle chopperiksi rakenteilla oleva -84 Softail jolla ehkä saan ajaa välillä.

- Moottoripyörien rakentaminen ja harrastaminen on sydäntä lähellä ja halu pyrkiä vaikuttamaan asioihin ihan ytimestä kiinnostaa.



- Sakari Mäkinen

- 24 vuotta

- Kuinka pitkään harrastanut, ollut mukana MMAF:ssä: Olen harrastanut moottoripyöriä ja moottoripyöräilyä 17 vuotiaasta saakka, jolloin hankin ensimmäisen oman moottoripyörän. FZR 600 vm.-89 sai muuttua talven aikana nuoren miehen käsissä jonkinlaiseksi streetfighteriksi. Siitä se sitten on on lähtenyt.

- Millä ajat: Honda CBR 600 F Sport ja ikuisuusprojektina tallissa Suzuki DR 688cc.

- Miksi mukana: Mielenkiinnosta ja innostuksesta lajiin! Kävin jonkin aikaa seuraamassa MMAF:n kokouksia Apen innostamana ja ajattelin että voisin tuoda omanikin työpanokseni MMAF:n käytettäväksi, joka silloin kärsi vakavasta B-skene alimiehityksestä.



- Mika Säippä

- 35v

- Mopoja olen rassannut 9-vuotiaasta, kun ensimmäisen mopon ostin. Sitten kevari-ikäisestä asti on ollut aina joku moottoripyörä ja harrikoihin siirryin 2002. MMAF:ään olen liittynyt muistaakseni 2007.

- Panshovel -48 ja rautapää -84

- Polkupyöristä lähtien on kaikki pitänyt muuttaa mieltymään omaa silmää, joten moottoripyörätkin ovat saaneet oman osansa rakentelusta. Harrikoiden kanssa alkoivat isommat rakenteelliset muutostyöt, joiden säännöksissä ja prosenttiuidakossa apua sain MMAF:ltä. Nyt on aika vastavuoroisesti antaa apua takaisinpäin.



- Otso "Orccu" Orkoneva

- 24v

- Mopoilu sanan siinä merkityksessä alkoi yllättäen 15-vuotiaana. Silloin kiinnosti vain ajaa. Rakentelu tuli kuvioihin vasta ekan "ison mopon" oston jälkeen. Varaa kun ei ollut uuteen ja hienoon, niin piti ostaa vanha ja päivittää sitä uudemmaksi, hienommaksi ja paremmaksi. Välissä tuo kyseinen pyörä on myyty ja ostettu takaisin, rakenteluun on upponnut 1,5 kertaa ostohinnan verran rahaa ja joka kevät on jouduttu ostamaan ajopyörä, kun projekti ei ota valmistuakseen, edes puoliajokuntoiseksi.

- Yamaha TT600 (-95) supermoto ollut jo vuodesta 2005. Lisäksi on sitten ollut joka kaudelle oma ajopyöränsä, tosin osa niistäkin on saanut rälläkän taikakoketusta, ihan noin niinku vahingossa "...tosta vois vähän lyhentää ja tohon tollasta ja... ja..."

- MMAF:n löysin Apen ansiosta, tai tiesin kyllä siitä, mutta en osannut oikein lähestyä sitä. Ensin liityin jäseneksi, ihan vaan halusta tukea meidän rakentelijoiden etua ajavaa järjestöä, sitten Ape houkutteli kokouksiin ja myöhemmin löysin itseni osana hallitusta. Jotenkin pidin MMAFia jäykkänä virastotyyppisenä järjestönä jossa pierukin merkitään pöytäkirjaan, mutta eihän se nyt ihan niin mennytkään. Mukana olen, koska "Moottoripyörien rakentamista ei tule rajoittaa enempää kuin on turvallisuuden ja ympäristön kannalta tarpeellista."

- Samuel Heikkinen

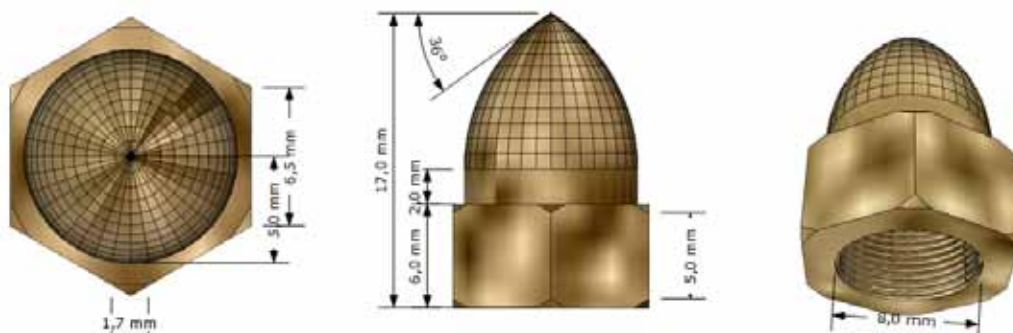
- Vuosi enemmän kuin viime vuonna samassa artikkelissa, nyt 38

- Kuudes vuosi MMAF:n hallituksen jäsenenä lähti liikkeelle, eikä loppua ole toistaiseksi näköpiirissä. Harrastus ei ole sanottavasti kärsinyt järjestötyön rasitteista ja on jatkunut katkeamattomana jo parikymmentä vuotta.

- Quad Cam Bastards forever! Toisin sanoen Sportster-usko vain syvenee, kalusto hiukan muuttunut viime vuodesta mutta pääpiirteissään samat pyörät löytyy tallista.

- Rakentelusairaus on näköjään kroonista lajia - vaikka välillä tekee mieli viskata työkalut nurkkaan ja polttaa talli, niin jo hetken kuluttua huomaa harkitsevansa uutta projektia. Moottoripyörien rakentelun eteen pinotaan jatkuvasti uusia uhkakuvia joita vastaan taistella. Ennen EU:ta riitti kotimaisten virkamiesten kanssa kinastelu, nyt suurin osa määräyksistä tulee suuresta ja mahdollavasta. Taistelussa kannustaa eteenpäin saavutetut voitot sekä MMAF:n suurella työllä aikaansaama keskusteluyhteys niin kotimaisiin kuin EU-viranomaisiin. Tulevaisuudessa jää nähtäväksi näivettykö vapaa rakentelu koskemaan vain vanhempaa kalustoa – luottamus on kova seuraavan sukupolven taistelutahtoon. On todella rohkaisevaa katsoa uuden hallituksen kokoonpanoa, suuri osa näistä kavereista oli hädin tuskin peruskoulussa silloin joskus MMAF on perustettu mutta tänä päivänä he haluavat osallistua yhteiseen rintamaan paremman huomisen toivossa.

TURHAA TIETOA OLEMATTOMASTA LUOTIMUTTERISTA



Sinisin silmin kohti kyttäystä

Teksti: Petri Suuronen

Kävin MMAF:n edustajana SMOTO:n kevätkokouksessa Härmässä 24.3.2012. Varsinainen kokous oli melko läpihuutojuttu, mutta sen jälkeinen kerhokonferenssi vaikutti jo etukäteen todella mielenkiintoiselta. Konferenssissa oli nimittäin meidän oman Teemu S. Lindforsin lisäksi esitelmöimässä Aki Lumiaho Ramboll Finland Oy:stä. Rambollin miehen esitelmän aiheena oli MMAF:n kesto-suosikki ITS, eli kääntäen suomen kielellä älyliikennejärjestelmät.

Esitelmien kontrasti oli varsin hupaisa, kun aluksi Teemu maalasi inhorealistisen synkän uhkakuvien pilviverhon koko moottoripyöräharrastuksen päälle, ja heti perään seurasi Lumiahon pelkkää positiivista, aurinkoa, suklaata ja suffelia -henkinen esitelmä.

Kieltämättä oli mielenkiintoista päästä kurkkaamaan hieman ITS-kehittäjän pään sisään. Tämän kaverin kunniaksi on sanottava, että hänellä oli ammattipoliitikon kyky sivuuttaa epämieluisat asiat. Mies jaksoi vastata kerta toisensa jälkeen - joko kysymykseen/väitteeseen, tai vaihtoehtoisesti johonkin täysin muuhun, mutta sanat eivät ainakaan tuntuneet loppuvan.

Tämä erosi huomattavasti siitä, kun viime kesänä pääsin keskustelemaan erään toisen projektissa olevan herran kanssa, joka kuunteli aikansa kritiikkiäni, kysyi mielipidettäni onnettomuustilanteessa automaattisesti apua soittavaan eCall-järjestelmään sivulauseessa todeten "et sinä voi sitä mieltä olla, etteikö tämä olisi hyvä olla olemassa." Kun kerroin, että olen valmis ottamaan sen riskin, ettei minua metsästä löydetä, jos sinne ajan, loppui keskustelu asiasta siihen. Mutta onneksi ei siis tällä kertaa.

ITS-järjestelmiin sisältyy kaikennäköistä enemmän tai vähemmän tarpeellista hullua, kuten kaistavahti, muiden tielläliikkujien havainnoinnin tuki, kuolleen kulman vahti, turvaväliavustin, ruuhkavaroitin, reittiopas ja jo mainittu eCall. Lumiaho tuntui mielellään vertaavan järjestelmää navigaattorin käyttöön ja hänen visioissaan sen käyttämisen tulisi olla vapaaehtoista, eikä järjestelmä missään nimessä olisi isoveljen valvontaa mahdollistava.

Syy siihen, että järjestelmää ei voisi käyttää valvontaan ja kyttäykseen, oli mielenkiintoinen. Laki kuulemma estää sen, vaikka mies myönsi teknologian periaatteessa kyttäyksen mahdollistavankin. Toinen argumentti oli, että laitetta ei voida yksilöidä. Argumenteista molemmat vaikuttavat melko hatarilta.

Yleiseen elämäkokemukseen, kokemukseen suomalaisesta yhteiskunnasta ja peruskoulun historianopetukseen vedoten vaikuttaa perustellulta väittää, että a) jos tietoa on mahdollista kerätä, sitä kerätään b) jos tietoa on kerätty, sitä ei ole mahdollista varmuudella poistaa, c) jos tietoa on olemassa, sitä käytetään, ennenpitkää myös väärin ja d) jos tiedon keräämisen esteenä on laki ja sii-

tä satutaan jostain syystä välittämään, lakia muutetaan hyvinkin nopeasti ja yleensä ilman julkista keskustelua asiasta.

Yksilöinti-ongelma puolestaan poistuu, kun järjestelmä määrätään pakolliseksi kaikkiin ajoneuvoihin, tai se rakennetaan niihin sisään. Näin saadaan varmuudella yhdistettyä laite ajoneuvoon ja mahdollistetaan automaattisakotus ja ties mitä muuta mukavaa.

Myös vapaaehtoisena säilyminen on uskomaton oletus. Ei näin tehokasta valvontajärjestelmää yksinkertaisesti jätetä käyttämättä, ja se taas edellyttää pakollisuutta kaikkiin ajoneuvoihin.

Mutta eihän näin tapahdu, ei ITS:ää käytetä kyttämiin. Miksi? Koska laki kieltää sen.

Jos en mistään muusta vakuuttunut, niin ainakin siitä, että Lumiaho uskoo vakaasti siihen, että ITS-järjestelmä on pelkästään hyvä asia ja se auttaa motoristeja parempaa, hauskempaa ja turvallisempaa ajamiseen. Uskomattomalta tuntuu se, että mies ei suostunut kirveelläkään ymmärtämään väärinkäytösten mahdollisuutta. Moinen sinisilmäisyys on täysin typerryttävää. Analogia Leó Szilárdiin ja fissioreaktioon ei onnu pätkäkään - miehen meriittilistaltahan löytyy ydinketjureaktion periaatteen keksiminen. Kun Szilárd myöhemmin tajusi keksintönsä tuhovoiman, hänestä kehkeytyi kiivas ydinaseiden vastustaja.

Mikä huolestuttavinta, monien kerhojen edustajat vaikuttivat suhtautuvat ainakin varovaisen positiivisesti ITS-järjestelmiin. Ei voi kuin kysyä, että mikä kumma ihmisiä vaivaa. Jos joku ehdottaisi, että laitetaanpa kaikille seurantasiru niskaan ja viivakoodi ranteeseen, koska turvallisuus, ehkä myös ympäristö ja ainakin lapset, niin ilmeisesti kansalaiset alkaisivat muodostamaan jonoja. Eikä pois maasta (EU:sta?) lähteille lennoille tai raja-asemille, vaan kyttäväksi.

Vielä loppuyhteenvedon, kehitystyössä mukana olevan kaverin eniten hehkuttamat asiat ITS-järjestelmissä ovat hyvin pitkälti kompensoitavissa silmien liikuttelulla ja jos se ei riitä, pään kääntämisellä. Lisäksi nämä asiat ovat ainakin allekirjoittaneelle osa moottoripyöräilyn viehätystä. eCall-järjestelmästä (joka on muuten tulossa pakolliseksi autoihin), totean saman kuin Lumiaholle, eli jos liikenne pelottaa niin kovasti, voi kulkea taksilla tai vaihtoehtoisesti jäädä kotiin.

Notta perkele.

Lisää asiaa ITS:stä osoitteessa www.mmaf.fi.

Kansalaisaloite sai lainvoiman

Teksti: Santtu Ahonen

Suomessa otettiin 1.3.2012 käyttöön uusi valtiollisen tason vaikuttamiskeino, kansalaisaloite. Se antaa kansalaisille mahdollisuuden saada aloitteensa eduskunnan käsiteltäväksi. Uuden järjestelmän tavoitteena on edistää vapaata kansalaistoimintaa. Perustuslain uuden säännöksen mukaan vähintään 50 000 äänioikeutetulla Suomen kansalaisella on oikeus tehdä eduskunnalle aloite lain säätämiseksi. Kansalaisaloitelaki sisältää säännökset aloitteen tekemiseen liittyvästä menettelystä.

Kansalaisaloitetta tukevat allekirjoitukset eli kannatusilmoitukset on kerättävä kuuden kuukauden kuluessa. Ne kerätään paperilla tai sähköisesti tietoverkossa.

Paperilla kerättävissä ilmoituksissa on käytettävä lomakepohjaa, joka on oikeusministeriön vahvistama.

Verkossa tehtävä aloite ja sen kannatusilmoitusten keräys edellyttävät aina niin sanottua vahvaa sähköistä tunnistamista, esimerkiksi pankkitunnusten tai teleoperaattoreiden mobiilitunnusten käyttöä. Verkkokeräyksessä voidaan käyttää joko vireillepanijan itse järjestämää tietojärjestelmää tai oikeusministeriön ylläpitämää maksutonta verkkopalvelua, joka tulee käyttöön loppusyksystä 2012. Vireillepanijan on hankittava mahdolliselle omalle verkkokeräysjärjestelmälleen Viestintäviraston hyväksyntä.

Kansalaisaloitelaisissa säädetään myös eurooppalaisesta kansalaisaloitteesta, jota koskevaa EU:n asetusta ryhdytään soveltamaan huhtikuun alusta. Sen avulla miljoona EU-kansalaista voi pyytää komissiota tekemään EU-lakialoitteen.

Selkeyttäväsitkö suorat käyttömaksut infran rahoittamista?

Teksti: Petri Suuronen

VTT on tehnyt tutkimuksen, jossa on analysoitu infrastruktuurin omistusta ja hallintoa. Tutkimuksen perusteella on todettu, että teknisten perusverkostojen (esimerkiksi tiet) rahoitus turvattaisiin parhaiten suorien käyttöperusteisin maksuin.

Valtaosa liikenteen infrastruktuurista on julkisessa omistuksessa. Lentokentät ja -asemat omistaa valtionyhtiö, tie- ja rataverkko on valtion suorassa omistuksessa ja katuverkostot ovat kuntien omaisuutta. Satamat ja vesilaitokset ovat pääasiassa kunnallisia yksiköitä, liikelaitoksia tai osakeyhtiöitä.

Kaikille omistusmuodoille on mitattavissa rahamääräinen tuotto, jonka luonne kuitenkin riippuu omistuksesta. Peruspalveluiden kulutus (liikkuminen, vesi ja energia) on melko vakiota suhdanteista riippumatta. Näiden palvelujen ylläpitoa rahoitetaan joko veroilla tai käyttömaksuilla. Raideliikenteessä junaliikennöitsijä maksaa osan ylläpitokustannuksista, jonka seurauksena käyttäjärahoitus toteutuu osittain. Lentoliikenteen kustannukset lukuun ottamatta ympäristökustannuksia, jotka peritään täysin. Sen sijaan satamien, vesi- ja sähkölaitosten tuloilla omistajakunnat rahoittavat muita julkisia palveluita. VTT:n tutkimuksen mukaan hallintomallien ja omistusmuotojen kirjavuus aiheuttaa sen, että nykyisellään kaikkien verkostojen kustannukset eivät ole läpinäkyviä. Seurauksena omistajat voivat kääriä suuria voittoja sillä aikaa, kun ylläpidolle tarpeelliset investoinnit jätetään tekemättä.

VTT:n mukaan läpinäkyvyyttä voitaisiin lisätä siten, että

teknisten infrastruktuuriverkostojen rahoitusmalleissa siirryttäisiin ratkaisuihin, jotka perustuisivat verkostojen tuottamien palveluiden käyttöön ja kysyntään ja niiden kulut ja tuotot kirjattaisiin liikekirjanpitotavan mukaisesti. Omistuspohjaksi suositellaan yhtiö- ja liikelaitosmuotoista omistusta.

Näin infran ja sen palveluiden käyttäjät pääsisivät maksamaan entistä suuremman osan kustannuksista suorien käyttömaksujen muodossa, samaan tapaan kuin sähköverkoissa, joissa maksetaan erikseen energiasta ja sen siirtämisestä. Teiden kohdalla tämä merkitsisi siirtymistä suoriin tie- ja katumaksuihin – mikäs systeemi se olikaan, jolla näitä liikenneministerin mukaan saataisiin kätevästi ja etenkin oikeudenmukaisesti kerättyä? Plussapuolena kerrotaan myös, että käyttäjät pääsisivät maksamaan verkkojen ulkoiset kustannukset, kuten päästöt. Näin voitaisiin kuulemma myös kannustaa säästäväisyyteen energian kulutuksessa, lisätä julkisen liikenteen käyttöä ja toteuttaa muitakin ympäristöfasiittien tavoitteita.

VTT:n mukaan verkostojen yhtiöittäminen ja omistuksen siirtäminen pois julkiselta sektorilta olisi hyvä juttu, koska siten voitaisiin rahoittaa tarvittavia investointeja. Julkisen sektorin omistus kuitenkin mahdollistaa muiden kulujen kattamisen infrasta saatavilla tuotoilla.

Infrastruktuuri pitäisi siis yhtiöittää ja yksityistää. Liikeryitysten, jollaisiksi yhteiskunnan perusinfra nyt VTT:n suulla toivotaan, olemassaolon tarkoitus on tuottaa omistajilleen mahdollisimman paljon voittoa. Tämä

poikkeaa julkisen sektorin tavoitteesta huomattavasti. Julkinen sektori on olemassa, jotta kansalaisille saataisiin mahdollisimman edullisesti tuotettua tyydyttävät peruspalvelut. Jos tavoite muutetaan voiton maksimoimiseksi ja hinta pysyy samana, ei palvelutaso ainaakaan parane eri lähtökohdasta johtuen. Sama suomeksi käännettynä, jos infran ylläpito ja palvelut halutaan pitää samalla tasolla nykyisen kanssa, tulevat ne kallistumaan. Jos taas kustannukset halutaan pitää samalla tasolla,

leikataan ylläpidosta ja palveluista. Koska kuitenkin joku tarttuu siihen, että yhtiöihin jäisi valtio-omistus, joten ne voisivat toimia kuten julkiset organisaatiot, kannattaa hieman vilkuilla valtionyhtiöiden tilinpäätöksiä ja miettiä viime aikoina runsaasti palstatilaa saaneita valtionyhtiöiden johtajien tulospalkkioita...

Selkeyttäisivätkö siis käyttömaksut ja infran yhtiöittäminen sen rahoittamista? Epäilemättä. Mutta mihin hintaan?

Kumiosien valmistaminen

Teksti: Timo Happonen

Kuvat: Santeri Happonen

Historiaa

Kumit jaotellaan nykyisin luonnonkumeihin ja synteettisiin kumeihin. Luonnonkumin vulkanointi, jossa raakakumin eli kautsun molekyylit silloitetaan rikin ja lämmön avulla kestäväksi sidokseksi, keksittiin noin vuonna 1840. Charles Goodyear keksi vulkanointiprosessin, mutta Thomas Hancock patentoi keksinnön ennen Goodyearia vuonna 1843. Ilman vulkanointia raakakumi hajoaa nopeasti ilmassa olevan hapen vaikutuksesta, joten vulkanoitavaksi tarkoitettu kumi on esikäsiteltävä käyttötarkoituksen mukaan.

Kumiosia voidaan valmistaa kotikonstein suhteellisen helposti. Oheisen kuvasarjan esimerkkitapauksissa olen käyttänyt muutamaa helposti saatavilla olevaa kumilaatua. Kyseiset kumit eivät välttämättä ole parhaita mahdollisia materiaaleja kaikkiin kumituotteisiin, mutta yleiskäyttöön sopivia ne ovat. Hain paikalliselta kumikorjaamolta kuorma-autojen renkaiden pinnoittamisessa käytettävää Bandag-välikerroskumia, sekä ohuempaa, ns. liimakumia. Molemmat ovat ominaisuuksiltaan kellovillisia esim. kumilistojen, stoppareiden, tiivisteiden ym. valmistamiseen. Muottikumit on tehty Castaldo-muottikumista, jota saa esim. Sar-Machinelta.

Kumin paistaminen

Koska kumi paistetaan eli vulkanoidaan lämmön avulla, tarvitaan hommaan termostaatilla varustettu uuni. Kotirauhan säilyttämiseksi hain paikallisen kodinkoneliikkeen takapihalta vanhan sähkölieden pelkästään kumin paistoa varten. Prosessi aiheuttaa jonkin verran tuoksua, joten suosittelen työn suorittamista esimerkiksi autotalissa tai hyvin tuulettuvassa muussa tilassa. Haju ei ole kovin epämiellyttävä, mutta saattaa tarttua vaatteisiin. Paistolämpötila ja -aika vaihtelevat kumilaadun mukaan. Bandag-kumille annettiin kumikorjaamolta ohjeeksi 120 asteen lämpötila ja ajaksi tunti jokaista senttimetriä kohden.

Valmistettava kumiosa tarvitsee muotin. Koska paistolämpötila on verrattain alhainen, muottimateriaaliksi sopii esimerkiksi metalli, puu tai jopa kipsi. Varsinkin monimuotoisista kappaleista voi ottaa suoraan kipsimuotin ja valmistaa täydellisen kopion alkuperäisen kappaleen mukaan. Valmis kappale noudattelee tarkoin muottia, joten pienimmätkin yksityiskohdat tulevat näkyviin. Paiston aikana kumi turpoaa jonkin verran, joten muotti kannattaa rakentaa siten, että turpoaminen kohdistuu esimerkiksi reikiin tai muihin avonaisiin muotin osiin. Hyvä konsti on tehdä muotista sellainen, että paiston aikana jousi- tai ruuvivoimien avulla kumia voidaan puristaa kaasaan. Täten varmistetaan muotin täyttymisen kokonaan. Kumi ei tartu kiinni muottiin, joten mitään irrotusaineita ei tarvita. Lämpötila kannattaa pitää noin 120-130 asteen välillä ja tarkkailla paistettavaa esinettä välillä. Turpoaminen alkaa heti, kun kappale on paistolämpötilassa. Silloin esineen voi vielä ottaa uunista pois ja esimerkiksi lisätä muotin puristusta. Kun kumi on täysin vulkanoitunut, sen annetaan rauhassa jäähtyä muotissa. Irrottamiseen ei tarvita kuin hieman lievää väkivaltaa. Ylimääräiset purseet voi saksia pois. Kumi on erittäin lujaa. Ohuttakaan suikaletta ei saa käsin vetämällä poikki.

Castaldo-muottikumia käyttävät kultasepät ja korvalajit siten, että valmistettavan esineen malli vulkanoidaan kumin sisään. Kun kumi on paistunut, kumi leikataan auki ja malliesine poistetaan. Tämän jälkeen kumin ontto sisus täytetään puristamalla sinne kuumaa vaha. Kun vaha kovettuu, saadaan täydellinen vahakopio malliesineestä. Vahamallit upotetaan ns. valukipsiin ja kipsin kovettuttua vaha sulatetaan pois ja ontot tilat täytetään sulalla metallilla.

Nykyään on kaupoissa hyvin laaja valikoima erilaisia kumialan tuotteita. Ei ole järkeä tehdä itse kumiosia, jos niitä on helposti saatavissa valmiina. Vanhoissa moottoripyörissä ja autoissa saattaa kuitenkin olla muutamia erittäin vaikeasti hankittavia kumisia osia. Silloin ei ole muuta mahdollisuutta kuin tehdä tai teettää osat. Muotin teko voi olla haastavaa, mutta harjoittelemalla ja kokeilemalla homman oppii, ja tee-se-itse-nikkarin kannattaa kokeilla kumin paistoa jo pelkästä mielenkiinnosta.



Bandag-välikerroskumi on 5 mm vahvaa, liimakumi 1 mm vahvuista.



Kumitettu sisäholkki painetaan ulkokuoren sisään.



Kumia on helppo leikata saksilla sopivaan muotoon.



Vulkanoitavat osat asetellaan suoraan uunin ritilälle.



Lehtijousen vaimenninholkin sisäosan ympärille kierretään riittävä määrä kumia. Kumia voi käsitellä kuten eristysnauhaa, koska se on liimautuvaa.



Lehtijousen holkki on valmis asennettavaksi paikoilleen.





Holkkimainen muotti on "ylitätetty".



Tässä muutama esimerkki valmiista osista.



Vulkanoitunut kumi on tasalaatuista ja erittäin lujaa.

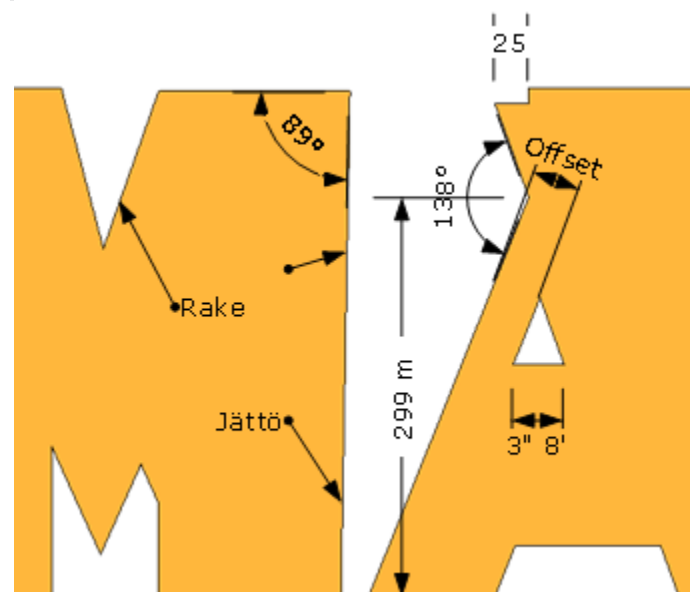


Muottikumi on erittäin tarkasti toistavaa ja kovaa kumia.

Nämä ja muita mielenkiintoisia artikkeleita osoitteessa
www.timohapponen.net.



Kumin pinta toistaa tarkasti kaikki muotin muodot.



Smoton jäsenedut 2012

MMAF:n jäsenenä olet oikeutettu Smoton neuvotteleemiin jäsenetuihin. Voimassa olevat edut löydät linkistä www.smoto.fi/index.php/jasenedut



MMAF

Tapahtumia 2012

Löydät tapahtumat MMAF:n kalenterista www.mmaf.fi. Kaikki keskustelutalulle rekisterityneet voivat lähettää tapahtumia MMAF:n kalenteriin. Toiveena on, että kalenterissa olisi nimenomaan prätkien rakenteluun liittyviä tapahtumia; swappeja, näyttelyitä jne. Jos tapahtumasi puuttuu listasat voit siis lisätä sen itse MMAF:n kotisivujen kautta.

American Car Show, Helsinki	5.-9.4.2012	www.americancarshow.fi
Keski-Suomen mp-näyttely, J-kylä	14.-15.4.2012	www.jmkmc.fi
VMPK kevätrompepäivä, Tampere	21.4.2012	www.vmpk.fi
Rantatien Swap, Tampere	21.4.2012	Rantatie 17-21
Hot Rod & Rock Show, Tampere	28.-29.4.2012	www.hotrod-rockshow.com
Strängnäs Hojmarknad, Ruotsi	28.4.2012	www.hojmarknad.se
Kiihdytyspäivä, Pudasjärvi	5.5.2012	www.taivalkoskenmoot-kerho.fi
Classic Motorshow, Lahti	5.-6.5.2012	www.classicmotorshow.fi
American Car Show, Oulu	12-13.5.2012	www.accoulu.fi
Raahen mp-näyttely	12.-13.5.2012	www.mpraahne.com
Vantaan Konepyöränäyttely	12.5.2012	
Backwoods Cruising, Kajaani	19.5.2012	www.bwcustoms.com
Custom Bike Show, Norrtälje	2.6.2012	www.custombikeshow.se
Botrop Kustom Kulture, Saksa	8.-9.6.2012	www.botropkustomkulture.com
Helsinki Bike Show	9.6.2012	www.helsinkibikeshow.fi
Kiihdytyspäivä, Pudasjärvi	16.6.2012	www.taivalkoskenmoot-kerho.fi
Estonian Bike Weekend, Rápina/Värskä	29.6.-1.7.2012	www.piratica.ee
Joutsa Chopper Show	7.7.2012	
Riverside Kustom Day, Kokemäki	21.7.2012	www.riversidekustomday.com
Shovelralli Kihveli, Vöyri	27.-29.8.2012	www.kihveli.com
Suisto Bikenic, Hämeenlinna	4.8.2012	www.suisto.fi
Pick-Nick, Forssa	5.8.2012	www.pick-nick.com
No Speed Limit Day, Pudasjärvi	11.8.2012	www.taivalkoskenmoot-kerho.fi
Turku Kustom Show	18.8.2012	www.turkukustomshow.com
Kiihdytyspäivä, Pudasjärvi	25.8.2012	www.taivalkoskenmoot-kerho.fi
Mansen Mäntä Messut, Tampere	1.9.2012	www.koneitajakiisselia.fi
Rompeteri, Havishalli, Vantaa	22.9.2012	japsistarar.fi

MMAF kauppa

Tuotteita on myytävänä tapahtumissa joihin MMAF osallistuu, sekä netissä Bomber Shopissa, shop.mmaf.fi

Kangasmerkki

5,-



T-paidat

Uusilla printeillä T-paita, nyt myös naisten malli. Netissä ja shopissa 19,90 Tapahtumissa 20,-



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



www.mmaf.fi

