

**WWW. MMAAF .FI**

**Jäsenkirje**  
**2/2011**



# Sisällysluettelo

Pääkirjoitus.....	3
Hallitus esittäytyy .....	4
Helsinki Bike Show 2011 .....	6
Korkkasiko kierre? Älä kuitenkaan itse vielä korkkaa...8	
Jäsenkysely 2010, kirjallisia vastauksia.....	10
Trafi julkaisi tulkintaohjeet kopterilaille .....	12
Vuosikokouksen 5.2.2011 pöytäkirja.....	14
ITS kutittelee ikävästi .....	15
Tein itse ja säästin .....	17
Tarjouksia jäsenistölle.....	18
Smoton jäsenedut .....	19
MMAF kauppa.....	19

# HELSINKI BIKE SHOW

18.6.2011, 11–16, Tokoinranta, Helsinki



# Puheenjohtajan palsta

Juha Vengasaho

Pakkaset jatkuvat tätä kirjoittaessa, mutta harrastustoiminta porskuttaa eteenpäin siitä huolimatta! MMAF:n sääntömääräinen vuosikokous pidettiin MP-messujen yhteydessä 5.2. Helsingin Messukeskuksessa. Vuosikokouksessa hyväksyttiin vuoden 2010 tilinpäätös, annettiin vastuuvapaus poistuvalle hallitukselle sekä vahvistettiin toimintasuunnitelma, tulo- ja menoarvio ja liittymis- ja jäsenmaksujen suuruudet kuluvalle vuodelle. Lisäksi valittiin myös uusi puheenjohtaja ja hallitus.

## Toimihenkilöitä

MMAF:n uudeksi puheenjohtajaksi valittiin Juha Vengasaho. Hallitukseen valittiin jatkokaudelle Samuel Heikkinen, Iivo Invenius, Petteri Maaranen, Niclas Hallgren ja Ari Kupari. Uusiksi jäseniksi valittiin Petri Suuronen sekä Anssi Juonen. Kiitänkin tässä vaiheessa saamastani kannatuksesta ja muusta positiivisesta palautteesta. Hallitusvastuusta poistuivat Jussi Katajainen ja Santtu Ahonen, suuri kiitos heille tehdystä työstä!

Uuden hallituksen järjestäytymiskokouksessa hallitus valitsi varapuheenjohtajana jatkamaan Samuel Heikkinen, sihteerinä Niclas Hallgren sekä kirjanpitäjänä Liisa Leino.

## Santtu Ahonen MMAF:n kunnia-puheenjohtajaksi

Vuosikokous nimesi Santtu Ahosen MMAF:n kunniapuheenjohtajaksi vuosia kestäneen, yhdistyksen eteen tehdyn työn ansiosta. Santtu Ahonen on ensimmäinen em. arvonimen yhdistyksen historiassa saanut.

## HBS11

Tämän vuotuisen HBS:n pitopaikaksi on varmistunut Tokoinranta, Kallion kaupunginosassa, Töölönlahden rannalla. Tilaisuus järjestetään tänä vuonna perinteestä poiketen viikkoa ennen Juhannusta, 18.6., ei siis kesäkuun toisena lauantaina kuten aiempina vuosina. Lisätietoa tapahtumasta voit lukea [www.helsinkibikeshow.fi](http://www.helsinkibikeshow.fi) sivuilta.

ps. Uutuutena MMAF:n vuosikokous hyväksyi nuorten, alle 18v jäsenten jäsenmaksuksi 5,- / vuosi. Tavoitteena on jakaa tietoa sekä saada rakenteluharrastukseen mukaan myös mopo- ja kevari-ikäisiä harrastajia. Toivottavasti tätä lukuessasi olemme jo saaneet päivitettyä MMAF:n nettisivujen jäsenhakemuslomakkeen siihen muotoon, jotta se tuntee myös alle 18v "nuorisojäsenen".



# Hallitus esittäytyy

## KYSYMYKSET:

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

## JA VASTAUKSET...



- Juha Vengasaho, Jussi tai JiiVee kotoisammin
- 39v
- 2001 ostin itselle 30v lahjaksi H-D:n ja sillä linjalla on jatkettu. MMAF:n jäsen vuodesta 2010...
- H-D -69 EarlyShovel "kyhäelmä", liian lyhyt chopperiksi?
- Nykyinen pyöräni lähti hakemaan muotoa talvella -09/-10, joten päätin liittyä mukaan toimintaan - oma lehmä ojassa? Totta puhuakseni, jos toiminnallani voin edesauttaa harrastuksen helpottamista tai ei ainakaan vaikeutumista, miksen olisi mukana?



- Niclas Hallgren
- 1968 syntynyt
- Vuodesta 1983
- Turbo hyabusalla sekä vmaxeillani 3 kpl, viime kaksi kesää kylläkin mennyt kilpaveneen piirissä ja mopoilu jäänyt pienemmälle.
- Selvittääkseen byrokratian koukeroita.....



- Petri Suuronen
- 31v
- Enemmän tai vähemmän aina. Mukana MMAF:ssa jo vuodesta 2011
- Honda RS 250 R, Triumph Speed Four
- Moottoripyöräily on upea harrastus, johon tärkeänä osana kuuluu rakentelu. Haluan olla osaltani vaikuttamassa siihen, että rakentelun tuloksina syntyviä luovuuden ja kädentaitojen mestarinnäytteitä saa edelleen käyttää niiden pääasialliseen käyttötarkoitukseen, eli ajamiseen.



- Iivo Invenius
- 44v
- Olen ajellut isommillapyörillä vuodesta -85? Siis pienempiä yhtään väheksymättä, sillä mopoista ja piikeistähän se "tauti" yleensä alkaa..
- Aktiivinen pyörien rakentaminen alkoi ostettuani ensimmäisen HD:n (-48 Panhead) vuonna 1992. Sitten näyttelytoughujen pakonomaiseenkoukkuun jääneenä ns: showpyöriä? valmistuu 1-3 kappaleen vuosivauhdilla... Vaimo Sari ajanut choppereilla kanssa jotakuinkin viisitoistavuotta...
- "Purple pain" + perheen toinen pitkäkeula, lisäksi lastenkuljetuksessa palvelee -98 Heritage Softail ja työmatka-ammuruuhkaan 1480cc buell
- pakotettuna? - edunvalvonnan nimissä? :)



-Samuel Heikkinen  
-37v

-Saanut moottoripyörageenin jo äidinmaidosta, ensimmäinen oma pyörä kevariajan ja motocrossharrastuksen jälkeen vuonna -98. Yksikään pyörä ei sen jälkeen ole säilynyt koskemattomana. MMAF:n toiminnassa ollut mukana noin vuodesta 2006, hallituksessa 2007 lähtien jona aikana työskennellyt mm. messuvastaavana, jäsenkirjurina ja nykyään varapuheenjohtajana.

-Millä vaan, kunhan siinä on Sportsterin moottori :o). Tämän hetkinen ajokalusto koostuu -71 rautapästä, -86 evosporista ja -98 Buell S1:stä.

-Alusta lähtien tuntui, että pystyn antamaan jotain yhteisen hyvän eteen tapahtuvaan toimintaan. Vaikka en pykäläviidakosta ja virkamiespsykologiasta juuri ymmärrä, niin teknisen osaamisen jakaminen ja tapahtumien järjestäminen on ollut toiminnallemme hyödyksi kapulakieltä paremmin taitavien pystyessä keskittymään omaan ydinosaamiseensa. Tämä kaikille muillekin rohkaisun sanana - ei tarvitse olla lakimies tai insinööri että pystyy olemaan mukana moottoripyörien rakentamisen edunvalvonnan eturintamassa. Tekemällä oppii ja mukana olemalla pysyy ajan hermolla moottoripyörien teknisen vaatimustason tarjoamista mahdollisuuksista.



-Anssi Juvonen, tunnetaan yleisemmin nimellä Ape  
-23-vuotias poikanen

-Kipinä prätkiin syttyi joskus 14-vuotiaana kun luin ensimmäistä kertaa Bomber Magazinea. 15-vuotiaana tuli mopo ja siitä eteenpäin on ollut kaksipyöräinen alla. MMAF:n hallituksen kokouksissa aloin käymään vuoden 2010 Petrol Circuksen jälkeen ja 2011 tulin valituksi hallitukseen.

-Vuoden 1998 Honda cbr600f fighter. Toivottavasti tämän talven aikana saan sen vihdoinkin valmiiksi. Tai no, ainakin 80% valmiiksi. Pieni vara pitää jättää ensi talvelle.

-Mukaan lähdin puhtaasta mielenkiinnosta. Tuppaan innostumaan uusista asioista ja varsinkin kun tämä toiminta on suoraan oman rakkaan harrastuksen (tai oikeastaan elämäntavan) ytimessä, niin miksipä tämä ei kiinnostaisi? Toimintaan mukaan tullessani yllätyin hyvin paljon fighterinrakentajien täydellisestä puuttumisesta MMAF:n toiminnassa ja tällä hetkellä yritänkin herätellä bomber-skenen jäseniä mukaan aktiiviseen toimintaan.



-Ari Kupari  
-36v

-Harliikoista kiinnostunut pienen ikänsä, oma 2009 ja liittyminen MMAF:iin samana vuonna

-Sportster "Irohead" XLCH 1972 (runko lattialla ja kone 3:ssa laatikossa)

-Kiinnostus rakenteluun.



-Pewe Maaranen  
-Ikuinen kakara

-Moottoripyöräilyä olen harrastanut kaikei koko ikäni, Harrikoita 2000 luvun alkupuolelta.

-Nykyinen ajopeli on H-D FXSTD Custom vm 2000, jota hie-man itsekin olen customoinut. MMAF:ssä mukana 3-4v, joista nyt toinen vuosi menossa hallituksessa.

-Mukaan MMAF:n toimintaan lähdin rakkaudesta lajiin ja kanssa motoristeihin - Hyvää Keväätä Kaikille!

# Helsinki Bike Show 18.6.2011

Samuel Heikkinen

Kesän aurinkoisin näyttely järjestetään tänä vuonna poikkeuksellisesti vasta kesäkuun kolmantena viikonloppuna. Perinteinen juhla-viikonloppu osuu harmillisesti joka-vuotisen eurooppalaisen harrikkaväen kansainvaelluksen, Super Rallyn, kanssa päällekkäin ja kun tapahtuma on niinkin lähellä kuin Liettuassa niin annetaan karvanaamojen rallitella rauhassa ja amutaan sitten juhanuksen lähtölaukaus näyttelyn merkeissä.

Yhtä poikkeuksellisesti siirrymme ydinkeskustasta kanta-kaupunkiin, tarkemmin sanottuna Kallion kulttuurikaupunginosaan. Alkuperäinen HBS-paikka, Kaivopuisto, on edelleen remontissa jonka valmistumisesta ei ole tarkempaa aikataulua ja Rautatientori, jossa näyttely edellisen kerran järjestettiin, ei tunnelmaltaan ole näin rennon tapahtuman henkeen sopiva. Mutta löytyipä kaupungista kuitenkin todella kaunis merenrantapuisto johon pyöräväen on helppo kokoontua viettämään rentoa lauantaipäivää – tänä vuonna suunnataan lyhyet ja pitkät keulat, teleskoopeilla tai risulla, kohti Tokoinranta. Kyseinen paikka sijaitsee Eläintarhantiellä, Kaupunginteatteria vastapäätä. Idän ja pohjoisen suunnalta saapuvat löytävät tiensä helposti paikalle seuraamalla Hämeentietä kohti keskustaa ja kääntyen ennen Hakanie-

# HELSINKI BIKE SHOW

18.6.2011, 11–16, Helsinki

Siinäpä ne poikkeukset sitten olivatkin, muu näyttely hoidetaan perinteisellä hyväksi todettulla kaavalla. Tapahtuma on edelleen kaikille ilmainen, näyttelyasettajille pyritään järjestämään evästä pitkän päivän aikana ja parhaat pyörät palkitaan runsailla tuotepalkinnoilla. Tapahtuman pääsponsorina toimii jo kolmatta vuotta peräkkäin Custom Chrome Europe ja lukuisat muut yritykset ja yhteisöt ovat edellisvuosien tapaan lahjoittaneet maallista hyvää jaettavaksi voittajille. Voittajapyörien valinta tehdään edellisvuosien

tapaan näytteilleasettajien suorittamalla äänestyksellä, lisäksi MMAF:n hallitus valitsee perustelemattomin perustein

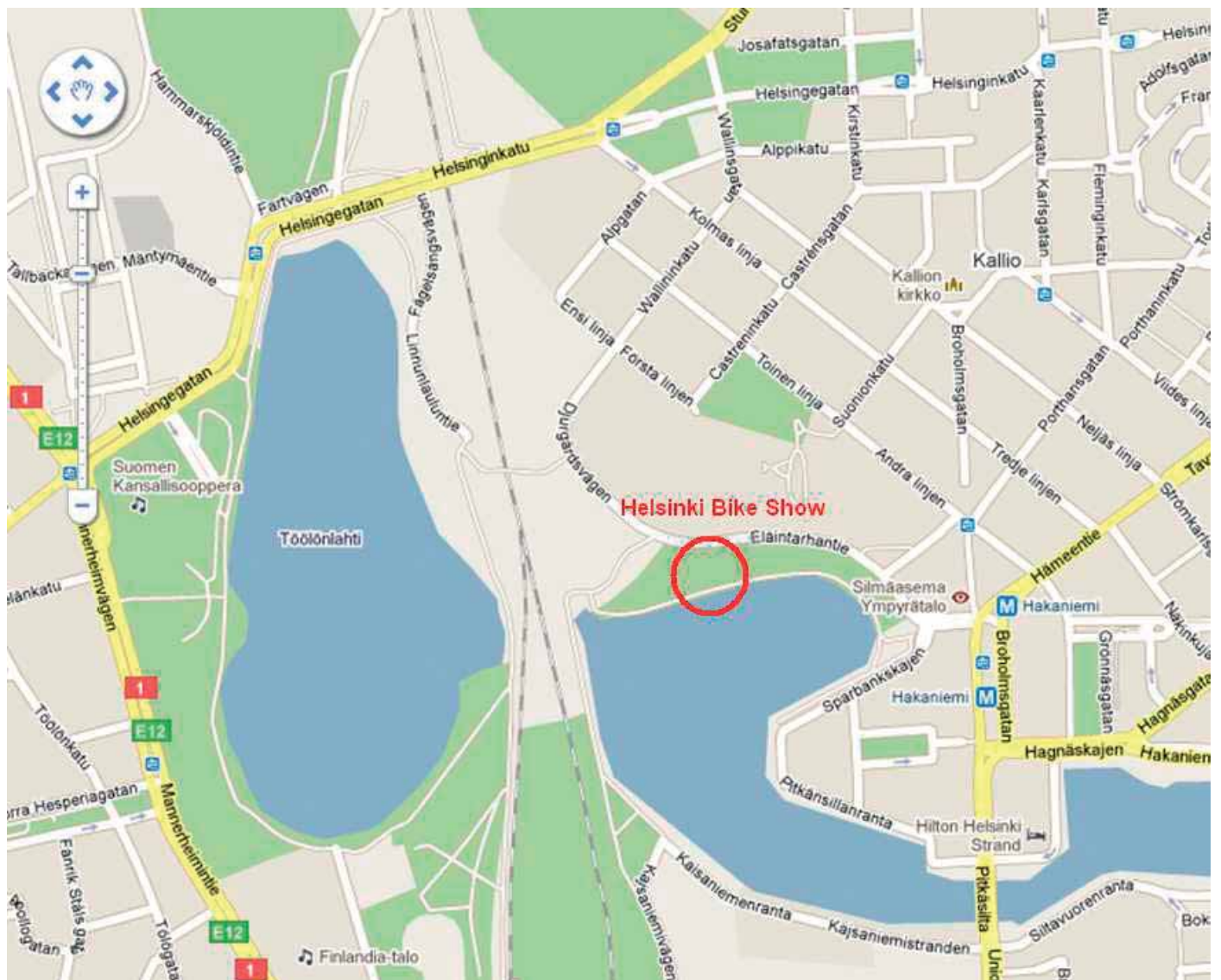


men toria oikealle. Läntisen Suomen näyttelyvieraille pyrimme järjestämään opastuksen Mannerheimintieltä perille.

oman suosikkipyöränsä ja yleisökin saa antaa painavan sanansa. Yleisöäänestykseen osallistuneiden kesken suoritetaan arvonta jonka pääpalkinto tuonee veden kielelle myös voittajan kaverille. Itse näyttely avataan kello 11:00 ja palkintojen jako alkaa puoli neljän aikoihin. Näyttelypyöriä pyydetään saapumaan paikalle mahdollisimman aikaisin - tontilla päivystetään aamuvarhaisesta lähtien - kuitenkin viimeistään yhteentoista mennessä. Ennakoilmoittautumisia ei tarvita, riittää että tuot pyöräsi ja itsesi paikalle. Mikäli laite on niin erikoinen tai muutokatsastus on vaan "unohtunut" suorittaa niin virkavallan pelossa ei kannata jättää saapumatta, emme katso pahalla vaikka laite ajetaan vasta viereiseltä parkkipaikalta näyttelyalueelle – kunhan se kuitenkin todistettavasti liikkuu omalla moottorillaan.

Tänä vuonna toivoisimme erityisesti fighter/street-luokan rakennettuja pyöriä paikalle. Suomalainen taso pyöräntekelussa tunnetaan jo kansainvälisesti ja tiedämme että tämä maine ei suinkaan ole pelkästään chopperrakentajien ansiota. Aurinkoinen puisto suorastaan huutaa blingiä ja värikkäitä erikoismaalauksia – kansa tykkää erikoisista pyöristä ja niiden rakentajista, tehdään tästä näyttely jossa kaikki viihtyvät moottoripyörän merkkiin tai valmistusmaa-

han katsomatta. Streetfighter-luokan osallistujamäärä on monta vuotta - syystä tai toisesta - ollut vähenemään päin, ja olisikin mukava että saisimme useita haastajia tontille, ettei pääpalkintoa tarvitse kolmatta vuotta peräkkäin jakaa samalle pyörälle - joka tosin on joka kerta tullut paikalle aina hienommassa kuosissa – helppo homma sen päihittäminen ei tule olemaan.



# Korkkasiko kierre? Älä kuitenkaan itse vielä korkkaa...

Teksti: Samuel Heikkinen

Kuvat: Alcoa/Recoil

Ne jotka vähänkään huoltavat tai korjaavat itse moottoripyöränsä, ovat mahdollisesti joutuneet tilanteeseen jossa kiristettävä ruuvi pyörähtää pahaenteisesti tyhjää eikä mitään ole enää tehtävissä - kierre on pettänyt.

Nykyaikaisissa moottoripyörissä käytetään rungon ja moottorilohkojen valmistusaineena pääasiassa alumiinia joka on materiaalina niin hauras että siihen tehdyt kierteet vaurioituvat helposti. Joissain tapauksissa saattaa riittää jos vaihtaa tilalle pidemmän ruuvin ja käyttää hyväkseen vioittuneen kierteen jälkeen tulevaa ehjää kierrettä - joskus taas voi reikään tehdä pykälää isomman kierteen ja käyttää halkaisijaltaan suurempaa ruuvia. Tällaiset pelastuskeinot ovat tosin nykypäivänä harvinaisia koska painonsäästön nimissä materiaalihyvyyksistä on tingitty eikä kierteiden ympärillä ole yhtään ylimääräistä ainetta. Ainoaksi mahdollisuudeksi jää tällöin viallisen osan vaihtaminen tai vahingoittuneen kierteen korjaaminen. Nykyisillä varaosahinnoilla kierteen korjaaminen kannattaa, perinteisesti tämä työ on jätetty koneistamon huoleksi mutta markkinoilla on tänä päivänä myös kuluttajan kukkarolle soveltuvia työkaluja ongelman ratkaisuun.

Erlaisista kierteenkorjausmenetelmistä yleisin on vaurioituneen kierteen vahvistaminen irtokierteellä. Irtokierre tunnetaan yleisesti helicoil'in nimellä joka on kuitenkin ainoastaan yhden valmistajan tuotemerkki. Helicoil kehitti jo toisen maailmansodan aikaan amerikkalaisen lentokoneiteollisuuden tarpeisiin soveltuvan kierteiden vahvistamismenetelmän ja patentoi sen. Patentsuojan turvin Helicoil pääsi rakentamaan tuotemerkin jota puhekielessä käytetään käsittämään kaikkien eri valmistajien vastaavia tuotteita. Kuten edellisestä voi jo päätellä, on samanlaisia tuotteita tarjolla usealla eri tuotemerkillä; näistä yleisimmin Suomessa tunnetut ovat Recoil ja V-coil. Eri valmistajien tuotteet ovat kuitenkin yhteensopivia toistensa kanssa.



Erlaisia kierteenkorjauksessa käytettäviä tuotteita



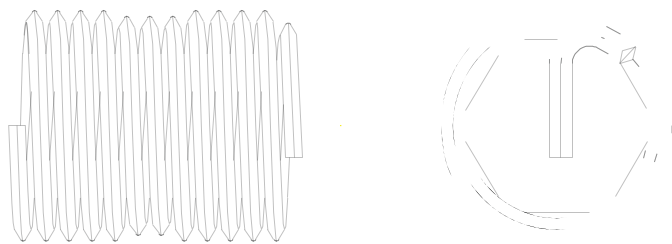
*Sytytystulpan kierteen korjaukseen tarkoitetussa sarjassa erikoisuutena kierretapin kärjessä alkuperäistä tulppakierrettä vastaava ohjainkierre jonka avulla kierre saadaan kohdistettua tarkasti oikeaan suuntaan*

Irtokierre rakentuu jousen muotoon kierretystä ruostumattomasta teräslangasta jonka halkileikkaus on vinoneliön muotoinen. Teräslangan paksuus on valittu niin että kierteen noususta ja harjakulmasta tulee täsmälleen sama kuin vaurioituneessa kierteessä on alun perin ollut. Irtokierre asennetaan reikään joka on kierretty erityisellä ylikokierretapilla teräslangan vaatiman tilan verran suuremmaksi kuin alkuperäinen reikä. Tämä työvaihe onkin eniten väärinkäsityksiä aiheuttava asia kierteenkorjauksessa – luullaan että irtokierreet voidaan asentaa käyttämällä yleisesti saatavilla olevia kierretappeja. Erikoistappi kuitenkin vaaditaan siksi että kierteen nousu tulee säilyttää samana kuin alkuperäisessä kierteessä, kuitenkin reiän halkaisija tulee olla suurempi jotta irtokierteen asennuksen jälkeen kierteen halkaisija vastaisi alkuperäistä. Irtokierteen asennukseen käytettävä kierretappi ei siis vastaa mitoiltaan mitään yleisesti työkalupakeista löytyvää tappia vaan kierteenkorjaus vaatii aina oman erikoistappinsa.



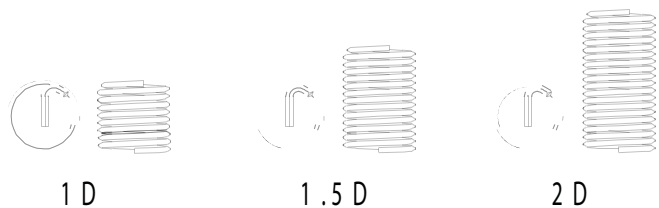
*Alumiinilohkon seinämävahvuudet eivät salli kierrekoon suurentamista, irtokierre pelastaa tilanteen*





*Irtokierteen "häntä" toimii asennuskoukkuna joka katkaistaan kun kierre on paikallaan*

Irtokierteen jousen muotoon kierretyn teräslangan toinen pää on taivutettu 90 asteen kulmaan, tämä kulma muodostaa koukun jota käyttäen irtokierre kierretään reikänsä. Asennustyökaluja on erilaisia, yksinkertaisimmillaan se on käsin kierrettävä tappi jonka päässä on hahlo johon edellä mainittu koukku uppoaa. Koneistamoissa käytetään yleensä monimutkaisempaa kampikäyttöistä mallia joka sopii myös pienimuotoiseen sarjatuotantoon mutta tällainen työkalu on turhan kallis tavalliselle harrastajalle. Irtokierre on ennen asennusta halkaisijaltaan suurempi kuin sitä varten kiertetty reikä, samoin sen pituus poikkeaa annetusta ohjeavvosta. Kierrettäessä irtokierre kiertettyyn reikään se asettuu kierteen mukaiseen mittaan – irtokierre jää jousivoimansa mukaiseen jännitykseen mikä puolestaan saa aikaan sen lukittumisen paikoilleen. Mitään kierreliimoja tai muita lisävarmistuksia ei tarvita. Asennuksen jälkeen vääntökoukku katkaistaan joko lyömällä se poikki tuurnalla tai kapeakärkisillä pihdeillä vääntämällä.



*Kierre-elementin pituus ilmoitetaan sen halkaisijan kerrannaisina*

Irtokierkeitä on saatavana eri halkaisijoiden lisäksi myös eripituuisina – kierre-elementin pituus ilmoitetaan perinteisesti halkaisijan kerrannaisina. Täten merkinnällä M8-1,25x1,5D varustettu irtokierre on tavallinen kahdeksan millin vakionousulla varustettu 12 mm pitkä irtokierre. 1,5D onkin yleisimmin käytetty kierremitta, mutta jos kierteytettävä materiaali on erityisen haurasta tai kiristysmomentti huomattavan korkea on saatavilla myös pidempiä elementtejä. Ohuempiin kohteisiin on tarjolla luonnollisesti lyhyempiä irtokierkeitä, niitä voidaan myös katkaista haluttuun mittaan ennen asennusta.

Irtokierteellä korjatusta kierteestä tulee myös alkuperäistä vahvempi koska kierrespiraali tasaa siihen kohdistuvaa voimaa suuremmalle alueelle. Tavallisessa kiertetyssä reiässä 75 % kuormasta kohdistuu kolmelle ensimmäiselle kiertelle kun vastaava luku irtokierteellä vahvistetussa reiässä on ainoastaan 50 %. Tästä syystä moni teollisuudenala käyttää irtokierkeitä ensiasennuksessa kun vaaditaan suurinta mahdollista lujuutta, itse asiassa suurin osa irtokierkeitä valmistavien yritysten tuotannosta menee juuri tähän käyttöön.

Edellä mainituista tuotemerkeistä ainakin Recoil tarjoaa myös kuluttajakäyttöön soveltuvia kierteenkorjaussarjoja jotka sisältävät kaiken kierteen korjaamiseen tarvittavan kätevässä yhden kierreeseen pakkausissa. Pakkaus sisältää ylikokierretapin, irtokierteen asennustyökalun sekä kierrekoosta riippuen viidestä kymmeneen irtokierrettä. Näiden lisäksi saatetaan tarvita myös poranterää vaurioituneiden kierteiden poistamiseen mutta koska useimmiten kierre on kokonaan tuhoutunut, ei poraaminen ole välttämätöntä. Lisäksi irtokierreet asennetaan yleensä pehmeisiin materiaaleihin kuten alumiiniin jolloin sarjan mukana tulevalla kierretapilla voidaan työstää uusi kierre ilman poraamista. Kierteenkorjaussarjan osista kierretappi muodostaa korkeasti 75 % sen hinnasta, itse irtokierreet ovat edullisia maksaen koosta riippuen joistain kymmenistä senteistä muutamaan euroon kappaleelta. Yleisimpien millisten kierrekokojen sarjojen jälleenmyyntihinnat ovat 45 - 75 €. Tätä hintaa kun vertaa tämän päivän koneistamovaihtamiseen - johon täytyy vielä lisätä aika, joka käytetään siihen että osa saadaan irti pyörästä koneistamolle vientiä varten - ollaan nopeasti tilanteessa jossa muutaman kierteen korjaus on maksanut sarjan hinnan takaisin. Millisten yleiskierteiden lisäksi kierteenkorjaustuotteiden varastovalikoimaan kuuluu harvinaisempia kokoja myös tuumamitoissa – niinpä vanhempien britti- ja jenkkipyörien harrastajien ongelmat ratkeavat samalla menetelmällä. Recoilin maahantuojana toimii Koivunen Oy ja tuotteita voi tiedustella työkalu- ja autotarvikeliikkeistä.



*Kierteenkorjaus on todella yksinkertaista ja korjaussarjan hankkimisen jälkeen se onnistuu tavallisesta kotitallista löytyvillä työvälineillä*



*Recoilin tuotteita saa myös kätevässä yhden kierreeseen pakkausissa jotka sisältävät kaiken tarpeellisen kierteen korjaamiseen*

# Jäsenkysely 2010, kirjallisia vastauksia

Jussi Katajainen

Vuoden 2010 lopulla lähetimme koko jäsenistölle kyselyn, jonka ”rasti ruutuun” tuloksia raportoitiin edellisessä jäsenkirjeessä. Kysely tuotti myös melkoisen määrän kirjallisia vastauksia, joita kävimme hallituksessa läpi ja joista on tähän kerätty hiukan yhteenvetoa.

Osassa vastauksia otettiin kantaa sekä menneeseen että tulevaan toimintaan, tuli sekä risuja että ruusuja, osassa annettiin vinkkejä ja esitettiin toivomuksia. Molemmat ovat tietysti hallitukselle tervetullutta viestiä jäsenistön suunnasta. Kaiken kaikkiaan noin kahdessa kolmasosassa palautetuista lomakkeista oli joku kirjallinen kommentti, jotkut olivat ottaneet avuksi jopa irtopaperin. Eli ihan kaikkia vastauksia ei yhteen artikkeliin saa mahtumaan, nämä poiminnat ovat kirjoittajan valitsemia, mutta se ei tarkoita ettei muitakin olisi luettu tarkasti.

Ryhmittelen tässä vastauksia niiden rästettävien kohtien mukaan, joiden jälkeen niiden kirjoittamiseen oli mahdollisuus.

**Mikä sai liittymään MMAF:n ja kauanko olet ollut jäsen?**  
Suurin osa vastaajista oli liittynyt yhdistykseen 2000-luvun puolella, mutta mukana oli myös muutama alusta asti mukana ollutta.

**Mihin MMAF:n mielestäsi pitäisi tulevaisuudessa paneutua?**

- Omat kokkareet, hyväntekeväisyyttä
- Yhteistyö viranomaisten ja virallisten tahojen kanssa.
- Että rakentaminen kokonaisuudessaan olisi helpompaa ilman pelkoja kilpien poistosta

**Miten MMAF:n nykyinen toiminta mielestäsi sopii yksiin tärkeinä pitämiesi aiheiden kanssa?**

- Luin jäsenkirjeen 4/2010 pääkirjoituksen ja lähinnä iski epätoivo, suuri ja mahtava EU kyykyttää ja sinne hukkuu pyöränrakentelijoiden vikinä.
- Aina on parantamisenvaraa. Käsittääkseni ilman MMAF:n toimintaa bikereiden asiat olisivat huomommalla tolalla
- No APU2 oli juuri näitä asioita
- Se että saadaan puuhaajat ja päättäjät ymmärtämään yhteys muutoksiin ja turvallisuuteen tulee varmaan paranemaan tulevaisuudessa.
- Jarrujen mittaukset ja hyvät välit viranomaisten kanssa
- Suht hyvin, mutta näkyminen pääkaupunkiseudun ulkopuolella vähäistä – tätä tulisi lisätä.

**Mitkä ovat pyöräharrastuksen suurimpia uhkia nyt ja tulevaisuudessa?**

- Katsastuspakko
- MP-alan ammattilobarit Brysselissä
- Kovan luokan harrastajien puute isoissa päättävissä elimissä
- Ahneet
- Kukkahattutädit
- Kilpailun puute esim. maahantuonnissa ja katsastuksessa.
- Päästörajoitukset

**Mistä aiheista haluaisit enemmän juttuja jäsenkirjeeseen ja olisitko valmis itse kirjoittamaan?**

- Ole W:n kertomukset ovat olleet mukavaa luettavaa. Jokamiehen renkaanvaihto-opas oli täysosuma.
- Pyörän tuonnista ulkomailta

**Kommentit toiveet kerhokaupasta ja sen tuotteista, kauppaan toivottiin uusina tuotteina muun muassa seuraavia:**

- Vetskarihuppari, lippis, talvitakki, gollegehousut, vyönsolki
- Lippu, viiri, sormuksia, kaulakoruja, iskulausetarroja, bomber-mallin huppareita

**Muita kommentteja kaupan tuotteista:**

- Muitakin värejä on kuin musta
- Laadusta ei saa tinkiä
- En pidä vaatteiden logoista, voisiko tehdä uudet?
- Liian niukka valikoima
- Älkää tehkö MMAF:stä pelkkää krääsäkauppaa

**Sana on vapaa**

- Toiveissa rakentelulait –vihkonen jossa olisi säädökset selkokielellä yksissä kansissa. kohtuuhinnalla MMAF:n jäsenille
- Ihmisen on saatava toteuttaa itseään ja unelmiaan myös ajoneuvorakentelun väylää käyttäen.
- Tehkää kaikkenne ettei katsastuspakkoa tule ja sen myötä katsastuskonttoreiden rahastusta.
- Lisää hyviä teknisiä toteutuksia ja rakennemuutoksia lehteen ja nettisivuille.
- MMAF:n näkyvyyden parantamiseksi maakunnissa, olisiko mahdollista järjestää rakentelupäiviä yhdessä alan yrittäjien ja kerhojen kanssa.
- Koko Euroopan laajuinen nettiaadressi chopper rakentelun puolesta yhdessä muiden maiden rakenteluyhdistysten kanssa.
- Toivoisin että tuleviin haasteisiin riittäisi tekijöitä
- Jatkossa toivoisi että nykyisellä jengillä riittäisi motivaatiota ja jaksamista. Kasvualustan laajentamista tälle aatesuunnalle.
- Suurta konetta ei voi kokonaan voittaa. Tärkeintä on saada tilanne sellaiseksi, että kuka tahansa voi katsastaa pyöränsä samoilla säännöillä missä tahansa. Pärstäkerroin / tuuri sucks.
- Toivon että MMAF pysyy jatkossakin SMOTO:n jäsenenä ja ajaa jatkossakin rakentavaa yhteistyötä rakentelun puolesta.
- Toimintaa ei syytä laajentaa, nykyisessäkin riittää hommaa
- Kiinanpyöräskeneä pitäisi saada aktiivisemmin mukaan. Tiedän että yritystä on ollut. Liian moni kuitenkin pitää yhdistystä vain harikkamiesten asiana.
- Oulu / Lappi tai puoli Suomea, kuka edustaa?
- Ymmärrettävästi toiminta näkyvää siellä missä päättäjät ovat ja niin pitää ollakin, mutta ”maalaisia” ei pidä unohtaa. Tapahtumissa näkyminen olisi hyvä alku.
- MMAF:n neuvottelema rakentelusäädäntö soveltuu yhdelle merkille. Perinteinen MP-rakentelu on säännösten ulkopuolella edelleen.

- Toivottavasti löytyisi keinoja harrasteajoneuvojen liikenteessäpitämisen helpottamiseen. Minulla kuten monella muullakin on useita ja kilvissäpito on törkeän kallista
- On erittäin hienoa että ajetaan rakenteluasiaa, koska lain-sääätäjä unohtaa asian heti kun rummutus lakkaa.
- Enemmän juttuja fightereista ja tallihaastatteluja, olisi kiva nähdä millaisissa tiloissa porukka rakentelee.
- Tulevaisuudessakin olisi hyvä jos rakenteluoptio olisi mahdollinen, muuten pussihousuulu jää ainoaksi vaihtoehdoksi jos ropausinto iskee.

Oli tarkoitus jättää ne ruusut vähemmälle ja keskittyä ehdotuksiin, mutta tämän yhden ajattelin ottaa mukaan hengen kohottamiseksi:

- Hienoa että löytyy aktiiveja, jotka pyyteettä jaksaa tehdä valtavasti töitä harrastuksemme eteen. Edunvalvontatyö vaatii pitkää pinnaa ja oman ajan uhrausta. Tähän tuskin moni jaksaa yhtä paljon vaivaa nähdä kuin MMAF:n aktiivit. Helvetin syvä kumarrus!

## Kalliita kumileimasimia

Petri Suuronen

Autojen vuosikatsastushintojen noususta on ollut voimakastakin keskustelua jo pidemmän aikaa, mutta vuosikatsastusten hinnat kalpenevat rekisteröintikatsastuksen rinnalla. Auton määräaikaikatsastuksen keskihinta on katsastushinnat.fi -sivuston mukaan 49,13 euroa. Äkkiseltään samalta sivustolta tutkittuna halvin rekisteröintikatsastus ensi kertaa Suomeen rekisteröitävälle ajoneuville on 120 euroa ja kaltein 265 euroa. Miksi näin?

Asemat budjetoivat rekisteröintikatsastukselle parin tunnin keston, vaikka todellisuudessa valtaosa rekisteröintikatsastuksista suoritetaan tyyppihyväksytyille ajoneuvoille, tyyliin "BMW 525d, runkonumero täsmää papereihin ja tyyppikilpi löytyy" - kesto pari minuuttia plus paperityöt. Jos ajoneuvo on tuotu toisesta EU-maasta ja katsastus on voimassa tuontimaassa, ei ajoneuville tehdä edes kuntotarkastusta.

Tästä syystä onkin erikoista, että huomattavasti edullisemmässä määräaikaikatsastuksessa suoritetaan sama ajoneuvon identiteetin varmistaminen kuin rekisteröintikatsastuksessakin. Suurin osa määräaikaikatsastukseen käytetystä ajasta kuluu kuitenkin identiteetin varmistamisen sijaan ajoneuvon teknisen kunnan tarkastamiseen. Miten siis on perusteltavissa, että identiteetin varmistava toimenpide erillään vuosikatsastuksesta suoritettuna on niin paljon kalliimpi?

Rekisteröintikatsastuksen korkeaa hintaa A-Katsastuksen tekniseltä johtajalta Hannu Pellikältä tiedusteltaessa hän vetoaa jatkuvaan, lakisääteiseen koulutukseen jota rekisteröintikatsastajilta vaaditaan. Onko koulutustarve perusteltu? Eityyppihyväksytyjen ajoneuvojen kohdalla kenties, näitähän syynätään hyvinkin tarkkaan.

Jos ajoneuvoa on muutettu tai se ei ole tyyppihyväksytty, voi katsastukseen saada menemään aikaa budjetoitua enemmänkin, mutta onko perusteltua veloittaa kaikkia ajoneuvoja saman taksan mukaisesti? Standardihintahan ei toimi molempiin suuntiin, vaan kuluttaja pääsee maksamaan, jos katsastus venyy yli sille budjetoidun keston.

Toisesta EU-maasta tuotavan, tyyppihyväksytyin ajoneuvon kohdalla tilanne on kuitenkin eri. Jos ajoneuvo on tyyppihyväksytty, hyväksyntä on tarkastettu ensirekisteröitäessä, ajoneuvo on sen jälkeen säännöllisesti määräaikaikatsastettu eikä sitä ole muutettu hyväksynnästä poikkeavaksi, mitä lisäarvoa saadaan tarkistamalla vaatimuksenmukaisuus uudelleen?

Tyyppihyväksytyjen, toisesta EU-maasta tuotujen ajoneuvojen keinotekoisien byrokraattinen rekisteröintikatsastusmenettely ja sen käsittämättömän korkea hinta rajoittaa tavaroiden vapaata liikkumista, joka kuitenkin on koko EU:n perusajatus. Eivätkä kulut edes lopu katsastukseen vaan kuluttaja pääsee maksamaan erikseen rekisteröinnin. Ja rekisteröintienkin saa lunastaa eri hintaan.



# TraFi julkaisi tulkintaohjeet kopterilaille

Petri Suuronen, Teemu Lindfors ja Santtu Ahonen

Uutisoidessaan kopterilain tulkintaohjeesta MMAF osoittaa lähes yhtä ripeää toimintaa kuin TraFi, joka julkaisi kyseisen dokumentin vasta 13kk lain voimaantulon (1.1.2010) jälkeen. No, parempi myöhään kun ei milloinkaan.

Tulkintaohjetta tarvitaan, koska asetus ei sanamuodoiltaan voi kattaa kaikkia mahdollisia tapauksia ja jotta eri konttoreilla tehtävät käytännön tulkinnat ovat keskenään samanlaisia. Tulkintaohje sinänsä on varsin selkokielinen ja helposti ymmärrettävissä. Se kuitenkin sisältää pari hieman heikosti muotoiltua kohtaa sekä yhden MMAF:n käsityksen mukaan virheellisen tulkinnan. Näiltä osin ohje onkin ongelmallinen, konttorit kun tuppaaavat noudattamaan mieluummin ohjeita kuin voimassaolevaa lakia, eikä ole odotettavissa, että TraFi kovin nopealla aikataululla muuttaisi ohjeistustaan.

Olemme ennenkin ottaneet tästä asiasta yhteen konttoreiden kanssa. Direktiivi, laki ja asetus ovat ylemmän tason määräyksiä joiden noudattamisessa ei pitäisi olla mitään epäselvää. Pahimmillaan konttoreilla ei ole haluttu noudattaa voimassaolevia pykäläiä "tulkintaohjeen puuttuessa". Haluaisimmekin ehdottomasti kuulla mahdollista ongelmissa tämän asian tiimoilta, meillä on toimiva keskusteluyhteys asiasta päättäviin viranomaisiin ja käytännön tieto oikeista tapauksista auttaa asioiden eteenpäin viemisessä.

Perusteet muutoksastuksen tarpeellisuudelle ovat samat kuin ennenkin. Jos ajoneuvoon tehdään merkittäviä muutoksia, on se esitettävä muutoksastukseen jolloin ajoneuvo ja muutokset tarkastetaan ja muuttuneet tiedot merkitään rekisteriotteeseen. Käymme tässä läpi ohjeen pääkohdat sekä ne osuudet, joiden kanssa tulee hankaluuksia.

## Runkomuutokset ja ajettavuuteen vaikuttavat muutokset

Runkoa vaihdettaessa on vanha runko esitettävä muutoskatsastukseen ajoneuvon identiteetin varmistamiseksi. Alumiinirunkoa ei saa työstää valmistajan ohjeiden vastaisesti. Teräsputkesta tai -profiilista valmistettua runkoa puolestaan saa muokata ja hitsata, kunhan rungon lujuus ei heikenny ja käytettävä hitsaustapa ja lisäaine soveltuvat käytetylle materiaalille. Takahaarukan muutoksiin sovelletaan samoja ohjeita kuin rungon muokkaamiseen. Alumiinihaarukkaa jatkettaessa jatkopalojen soveltuvuudesta on esitettävä puoleen selvitys.

Jos ajoneuvoon on tehty ohjattavuuteen vaikuttavia muutoksia, ajoneuvo koeajetaan, jotta ohjattavuuden, kaarreajo- ja jarrutusominaisuuksien sekä kääntyvyyden riittävydestä voidaan varmistua. Keulaa pidennettäessä kaupallisesti valmistettuja osia pidetään lähtökohtaisesti riittävän kestävinä. Omatekoisia osia verrataan kaupallisesti valmistettuihin, eli iloksemme "riittävästi rautaa" -periaate toimii keulan muutosten osalla. Akselivälin mittausta suoritetaan kuormittamattomasta moottoripyörästä.

Ohjaustangon liikerataa käsittelevällä kohdalla (8 §) TraFi tahtoo sanoa, että ohjaustanko ei saa rajoittaa ohjausta ja että ohjaustangon sekä hallintalaitteiden on oltava kuljettajan käsiteltävissä kaikissa ohjauksen asennoissa. Myös vipuvarren on oltava riittävä tarpeellisen ohjausmomentin aikaansaamiseksi. Tähän tosin ei vaadita kummoista vipuvarrtta. MMAF toivoo, että myös poliisi tienvarsitarkastuksissaan ymmärtää, mitä tällä ohjeella ajetaan takaa, eikä yksiläisesti tartu ohjeen sanamuotoon.

Jousitustyyppiä muutettaessa tai jäykkäperien kohdalla on ajoneuvo esitettävä jarrutestiin. Tämä tulee siis suoraan asetustekstistä eikä se ole TraFi:n "tulkinta". Jousitustyyppin muutoksella tarkoitetaan teleskooppietuharukan muuttamista muuksi kuin teleskoopiksi ja päinvastoin sekä kaksipyöräisen moottoripyörän muuttamista trikeksi. Jäykkäperien jarrutestit ovat asiallisesti ottaen turhia, ja asian korjaamiseksi tehdään töitä.

Rengas- ja vanneeseen valinnassa tulee huomioida STRO-normien vaatimukset, mutta poikkeavia yhdistelmiä voidaan hyväksyä rengasvalmistajan ohjeen mukaisesti. Jos renkaan halkaisija muuttuu alle 5%, voidaan katsoa, että nopeusmittarin tarkkuus säilyy riittävänä.

## Jarrumuutosten kanssa tulkinta menee pieleen

Jarrujen teho ei saa heiketä jarrumuutosten takia, joka on ihan järkevä tavoite varmasti kenen tahansa mielestä. Tämän osoittamiseen on kolme tapaa.

1. On esitettävä laskelmat, joissa osoitetaan uusien jarrujen olevan vähintään yhtä tehokkaat kuin alkuperäiset. Laskelmissa tulee ottaa huomioon myös jarrujen häipyminen. Laskelmat on helppo tehdä pelkille hydraulisuhteen muutoksille jos esimerkiksi vaihdetaan eteen yhden levyn tilalle kaksi tai toisinpäin. Laskelmia voi tehdä myös jarrulevyn koon muutosten vaikutuksista, ja laskelma on tarpeellinen vain jos levyn halkaisija pienenee. Laskea voi myös ajoneuvon massan ja huippunopeuden tarvitsemää maksimienergiaa jonka avulla voi sitten vertailla eri pyörien jarruja, laskennallisesti. Sen sijaan jarrujen häipymiselle ei ole tiedossamme laskutapa, eikä lain esitöissä tai itse kopterilaissa tällaista vaadita. Tällaisen vaatiminen on käytännössä epäsuora rakentelun este eikä se noudata ajatusta tai logiikkaa joka on kopterilain pykälän takana.

2. Jarrut voidaan vaihtaa toisesta ajoneuvosta, joka on vähintään yhtä tehokas ja painava kuin muutettava ajoneuvo, molemmat ehdot siis tulee täyttyä. Lakia valmistellessamme totesimme, että ajoneuvon teholla ei ole merkitystä pohdittaessa jarrujen suorituskykyä. Sen sijaan ajoneuvon massalla ja rakenteellisella huippunopeudella on merkitystä. Tämän lisäksi totesimme, että koska Suomessa ja yli päätään samalla mantereella lähes kaikkialla nopeusrajoitukset rajoittavat nopeuksia, jarrutestejä ei liene mielekäästä tehdä pelin huippu-

nopeudesta vaan direktiivin vaatimasta 100kmh nopeudesta. Laissa vaaditaan erheellisesti siis tehoa ja massaa. Lain henki on kuitenkin oikea, sillä teho- ja massavaatimuksilla tavoiteltaneen luovuttajapyörän massan ja suorituskyvyn vertailun kautta varmistusta sille, että jarrujen suorituskyky on riittävä. Tämän asian järkevä ilmaisutapa ja tulkinta on meillä mietinnän alla.

3. Ajoneuvolle tehdään hyväksytyt asiantuntijan tai tutkimuslaitoksen jarrutesti. Lain nojalla tämä testi tehdään maksiminopeudesta 100 km/h, eikä häipymistestiä pääsääntöisesti ole tarpeen tehdä. Trafin laskennallista osoittamistapaa koskevan tulkinnan seurauksena jarrutesti jää useissa tapauksissa harrastajan ainoaksi mahdollisuudeksi osoittaa muutettujen jarrujen vaatimustenmukaisuus. Tämä tilanne on paitsi vastoin lain tarkoitusta, myös teoreettisesti ajatellen outo, onhan ilmeistä, että jarrutesti nopeudesta 100 km/h on pelkkä vitsi sellaisille jarruille, jotka on suunniteltu pysäyttämään moottoripyörä yli 250 km/h nopeuksista.

Tulkintaohjetta kirjaimellisesti seuraamalla tilanne on monissa tapauksissa arkijärjen vastainen. Esimerkiksi Honda VT600 Shadowiin on kiellettyä vaihtaa 2011 CBR 1000 RR:n jarrut, koska Blade on Shadowia kevyempi. Ei auta vaikka Stevie Wonderkin näkee perssilmillään, että Bladen jarrut ovat teholtaan täysin eri maailmasta.

Meillä on menossa keskustelu TraFi:n kanssa, jossa pyrimme vaikuttamaan tulkintaohjeisiin niin, että ne palvelevat paremmin harrastajien tarpeita sekä noudattavat asetuksen kirjainta ja henkeä vaarantamatta kuitenkin turvallisuutta tai ympäristöä.

## Moottorin ja pakojärjestelmän muutokset

Alkuperäistä äänenvaimenninta ei saa vaihtaa vaimennus- teholtaan huonommaksi, eli käytännössä sen on täytettävä käyttöönottoajankohdan vaatimukset melun ja luonnollisesti myös päästöjen osalta. Noise killer, jos sellainen äänenvaimentimessa on, on oltava paikallaan. EURO1-päästötasoiin pyöriin saa asentaa ahtimen tai vaihtaa moottorin, kunhan pysytään teho-, melu- ja päästörajojen sisällä ja jarrut sekä alusta vastaavat kasvaneita voimavaroja. Jos moottorin iskutilavuutta kasvatetaan tai puristuksia nostetaan, katsotaan tehon kasvavan samassa suhteessa. Pelkän pako-putken vaihtamisen ei katsota kasvattavan tehoa yli 10%.

Jos teho-painosuhte on muutosten jälkeen alle 0,3 kW / kg (omamassa) tehoa saa nostaa enintään kaksinkertaiseksi. Muulloin tehoa saa nostaa enintään 20% mallisarjan tehokaimpaan malliin verrattuna. Käytännössä siis alun perin matalaviritteisiin ja jalat edellä ajettaviin sallitaan enimmäkseen tuplatehot, pää edellä ajettavien tehoa saa nostaa 20% mallisarjan tehokaimpaan nähden.

EURO1-päästötasoisten ja vanhempien päästö- ja melurajojen täytyminen voidaan varmistaa muutoskatsastuksen yhteydessä suoritettavalla päästö- ja ohiajomelumittauksella. 2-tahtisten päästöjä ei kuitenkaan voida katsastusaseman analysaattorilla.

## Valaisinlaitteet, niiden asennus ja muuta yleistä huttua

Takavallo, jarruvalo ja takaheijastin voidaan asentaa rekisterikilven yhteyteen keskiliinjan vasemmalle puolelle. Heijastimen ei tarvitse olla tyyppihyväksytty. Rekisterikilven valon ei tarvitse olla tyyppihyväksytty. Viik素 saa asentaa 280mm korkeudelle maasta mitattuna. Kuitenkin rekisterikilven ja jarruvalon näkyvyysvaatimusten on toteuduttava, rekisterikilven valon on valaistava kilpi, eikä valoa saa kohdistua taakse. Vasemman viik素 on oltava rekisterikilven vasemmalla puolella ja vilkkujen on sijaittava symmetrisesti ajoneuvon keskiliinjan nähden.

Taustapeleista on kyettävä näkemään suoraan taakse. Moottoripyörän nopeusmittarin tarkkuudesta on esitettävä hyväksytyt asiantuntijan lausunto 1.7.2001 jälkeen käyttöönotetuille, tätä vanhemmille riittää katsastajan tarkistus. Polttoainetankkia saa muuttaa, kunhan säiliö on tiivis ja tukevasti kiinnitetty. Muusta kuin metallisäiliöstä on esitettävä vaatimuksenmukaisuustodistus.

Ajoneuvon kokonaisuusmassaa ei voi muuttaa kuin valmistajan todistuksen perusteella, ja ajoneuvossa tulee olla vähintään 75 kg kantavuutta kuljettajalle ja jokaiselle matkustajalle.

Tulkintaohje ei sano sitä suoraan, mutta pyörän on täytettävä joko nämä tai sen käyttöönoton ajankohtana voimassa olleet määräykset. Sama koskee ajoneuvoluokan muutoksia. On siis mahdollista rakennella muillakin rajoilla. Löydät kattavat sepustukset asiasta MMAF:n sivuilta.

## Konklusio ja linkit

Tällaista kissanhännänvetoa ja kuuropiiloa tämä on. Ensin saadaan kohtuullisen hyvä lakimuutos aikaiseksi (vaikka jäihän sinne muutamia ongelmia). Sitten saadaan tulkintaohje, joka ei ole ihan sellainen kuin odotimme. Ohjeen seurauksena joudutaan joissakin tapauksissa käyttämään paljon rahaa ja aikaa itsestäänselvyyksien todistamiseen, mikä tietenkään ei ollut lain tarkoituksena. Voidaan myös oikeutetusti kysyä, toteutuuko uuden kopoterilain tavoite muutoskatsastuksen kynnyksen madaltamisesta.

Työt eivät lopu, mutta edunvalvojan harrastajan pinna sen kuin venyy. Ja venyy. Ja venyy...

Trafin ohje: [http://www.ake.fi/NR/rdonlyres/4F83525B-E3F3-447E-9C7E-F8FD00E60680/0/TRAFI\\_32515\\_03040303\\_2010.pdf](http://www.ake.fi/NR/rdonlyres/4F83525B-E3F3-447E-9C7E-F8FD00E60680/0/TRAFI_32515_03040303_2010.pdf)

Kopoterilaki: <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2009/20091078>

# Vuosikokouksen 5.2.2011 pöytäkirja

Paikalla: Santtu Ahonen, Jussi Katajainen, Juha Vengasaho, Iivo Invenius, Mikko Leivo, Pasi Lipponen, Juha Mönkkönen, Timo Murtonen, Petri Suuronen, Timo Muilu, Veli Koskivirta, Jari Oksanen, Kurre Silvast, Jari Anttila, Pewe Maaranen, Anssi Juvonen, Jari Hännikäinen ja Niclas Hallgren.

Osittain paikalla Samuel Heikkinen (saapui kesken kohdan 5 käsittelyn).

## 1. Kokouksen avaus

Puheenjohtaja Jussi Katajainen avasi kokouksen kello 13:03.

## 2. Valitaan kokouksen puheenjohtaja, sihteeri, kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja tarvittaessa kaksi ääntenlaskijaa

Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Santtu Ahonen, sihteeriksi valittiin Jussi Katajainen ja pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin Timo Muilu ja Veli Koskivirta. Pöytäkirjan tarkastajat toimivat tarpeen vaatiessa äänten laskijoina.

## 3. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin kokous laillisesti kokoon kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

## 4. Hyväksytään kokouksen esityslista

Hyväksyttiin kokouksen esityslista.

## 5. Esitetään tilinpäätös, vuosikertomus ja tilintarkastajien lausunto

Jussi Katajainen esitteli vuosikertomuksen ja tilinpäätöksen sekä luki tilintarkastaja Timo Muilun laatiman tilintarkastuskertomuksen.

## 6. Päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle ja muille vastuuvollisille

Vahvistettiin tilinpäätös ja päätettiin hallituksen ja muiden velvollisten vastuuvapaudesta.

## 7. Vahvistetaan toimintasuunnitelma, tulo- ja menoarvio sekä liittymis- ja jäsenmaksujen suuruudet

Jussi Katajainen esitteli toimintasuunnitelman sekä tulo- ja menoarvion. Vahvistettiin jäsenmaksuksi 20,- sekä kannatusjäsenmaksuksi vähintään 100,-.

## 8. Valitaan hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet

Sääntöjen mukaan *"Yhdistyksen asioita hoitaa hallitus, johon kuuluu vuosikokouksessa valitut puheenjohtaja ja vähintään 6 muuta varsinaista jäsentä. Hallituksen toimikausi on vuosikokousten välinen aika"*.

Valittiin yhdistyksen uudeksi puheenjohtajaksi Juha Vengasaho.

Valittiin yhdistyksen hallitukseen Petri Suuronen, Samuel Heikkinen, Iivo Invenius, Petteri Maaranen, Niclas Hallgren, Anssi Juvonen ja Ari Kupari.

## 9. Valitaan yksi tai kaksi toiminnantarkastajaa ja heille varatoiminnantarkastajat

Valittiin toiminnantarkastajaksi Timo Muilu ja varatoiminnantarkastajaksi Mikko Leivo.

## 10. Päätetään nuorten jäsenten jäsenmaksusta

Vuosikokouksessa keskusteltiin nuorten jäsenten jäsenmaksun suuruudesta ja esitettiin hallituksen esittämä 5,- € sijaan jäsenmaksuksi 10,-. Äänestyksen jälkeen päätettiin äänin 18-1 nuorten jäsenten jäsenmaksuksi hallituksen esittämä 5,- / vuosi.

## 11. Kunniapuheenjohtajan valinta

Nimitettiin Santtu Ahonen yhdistyksen kunniapuheenjohtajaksi.

## 12. Kokouksen päättäminen

Kokouksen puheenjohtaja päätti kokouksen kello 13:45.

*MMAF:n ensimmäinen  
kunniapuheenjohtaja  
Santtu Ahonen*



# ITS kutittelee ikävästi

Santtu Ahonen

ITS eli Intelligent Transport Systems (liikenteen älyjärjestelmä) nostaa Euroopassa jatkuvasti päätänsä. Sitä markkinoidaan kuluttajille hiljalleen erilaisina palveluina sekä ympäristön ja turvallisuuden parannushankkeina. Myös nykytuotoinen ajoneuvojen verotus joka pohjaa pääosin hankinnan, omistamisen ja polttoaineen verotukseen on tiensä päässä, varsinkin jos halutaan ohjata kansalaisten hankintoja ja käyttötapoja ympäristön kannalta nykyistä parempiin vaihtoehtoihin verotuksen keinoin.

Liikenteen kokonaisverotuksesta ei nähdäkseen käydä missään kunnollista kokonaisvaltaista keskustelua johon myös kuluttajat tai edes kuluttajien etujärjestöt voisivat ottaa osaa. Liikenteen (verotuksen) kehityshankkeita, tietulleja, veromuutoksia ja vaikkapa otsikon mukaista ITS:ää ajetaan siis yksittäisinä hankkeina ja vieläpä usein kovin teknologiapainotteisesti.

Nykymallilla myös sähköajoneuvojen käyttäminen on verotukselliselta kannalta 'liian halpaa', täysi tankki kun maksaa vain muutamia euroja. Järjestelmää on muutettava ja kehitettävä ennen kuin sähköajoneuvoista tulee oikeasti yleisiä ja suosittuja, tai valtion verotuloihin tulee liian iso lovi.

## Kotimaisia ITS-hankkeita

Liikenneministeriö on ehdottanut, että yksityisautoilu on hinnoiteltava kilometriperusteisesti (HS 17.1.2011). Ajatuksen takana on saattaa voimaan ruuhkamaksut sekä edistää ITS-pohjaisen järjestelmän kehittämistä. Ministeriöllä ja TraFi:lla on jo menossa (verovaroin kustannettu ja kallis) pilotti jossa näitä järjestelmiä testataan TraFi:n omissa autoissa.

TraFi:lla on myös motoristeille oma pilottihanke. Oivallisesti nimetty EcoIST-hankkeen ajatuksena on kehittää moottoripyörille soveltuva "turvallinen ja ympäristöystävällinen liikenne" (EcoIST). Hanke on jaettu kolmeen vaiheeseen. Ekassa vaiheessa paikkatietoa kerätään jo keskitetysti (joka on iso ongelma yksityisyydelle) ja tavoitteena on kerätä liikkumistietoa (!) ja antaa kuljettajalle entistä parempaa tietoa ajotavoista ja kulutuksesta. Toisessa vaiheessa pyörään ja ajoasuun integroidaan 112 eCall systeemi joka onnettomuustilanteessa hälyyttää automaattisesti apua. Kolmannessa vaiheessa moottoripyörä varustetaan liikenteen suoriteperustaisen maksamisen edellyttämällä laitteistoilla.

Kaikenlaisia hankkeita (katsastuspakko, roplauskielto, ITS jne.) ajetaan liikenneturvallisuuden ja ympäristön parantamisen argumenteilla. Asiaa kritisöivä ja vastustava tulee näennäisesti vastustaneeksi turvallisuusparannuksia tai ympäristön parantamishankkeita, mikä on poliittisesti arkaluontoista. Koska jokaisella hankkeella on nykyään nämä samat myyntiargumentit pitää siis kysyä, mitä osa-alueita liikenneturvallisuuden tai ympäristön parantamisen osa-alueilla halutaan korjata ja mikä olisi siihen oikeasti kustannustehokkain keino. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi ei saa uhrata muita tärkeitä periaatteita, kuten esimerkiksi vapaan yhteiskunnan, mielipiteen ja liikkuvuuden oikeusperiaatteita tai vaikkapa verotuksen läpinäkyvyyden ja ennakoitavuuden tarvetta.



Kuvassa Indagonin valmistama, ajoneuvoon asennettava ITS-boksi.

## Mitä haittaa ITS:stä sitten olisi?

ITS on itse asiassa kaksipuolinen käsite joista tässä on ollut esillä vain toinen. ITS perustuu ajoneuvojen liikkumistiedon keskitettyyn keräämiseen erilaisia tarpeita varten: Liikennejärjestelmän kehittäminen, verotus, ruuhkamaksut, sakottaminen ja vaikkapa henkilöhaut onnistuvat tältä pohjalta vaivattomasti. Se toinen puoli on sitten ajoneuvon automatisoitu reagoiminen ITS:n antamaan palautteeseen, esimerkiksi autojonojen ja ruuhka-aikojen tai vaikkapa tien lähistöllä liikkuvien hirvien takia nopeusrajoitukset joita ajoneuvolla ei voikaan ylittää, mutkakohtaisia nopeuden pudotuksia, ajoneuvo ei kulje kiellettyyn ajosuuntaan, tieltä poistuminen ei ole mahdollista ja tuhansia muita vaihtoehtoja joita ei vielä ole edes keksitty.

Kaikkeen kerättyyn tietoon pätee aina muutama nyrkkisääntö: 1) Kerättyä tietoa ei varmuudella saa koskaan pois ja 2) kerätylle tiedolle kaikkein houkuttelevin ja todennäköisin ensimmäinen käyttö on tiedon väärinkäyttö. ITS:n puolustajat heittävät tähän usein, että onhan meillä jo nyt tällaisia tiedon keruun keskitettyjä järjestelmiä vaikkapa terveydenhuollon tai jokaisen ihmisen taskussa olevan kännykkäjärjestelmän kautta.

Potilastietojen vuotamisen ja väärinkäyttöjen lähihistoriaa ei tarvitse selitellä. Myös mobiiliverkko on luonteeltaan erilainen kuin ITS olisi: Tieto on hajallaan toisistaan erillisten operaattoreiden järjestelmissä, viranomaisella ei ole siihen suoraa pääsyä, kuluttaja voi halutessaan käyttää vaikka pre-pay -anonymiittymää tai jopa sulkea koko puhelimen pois päältä. Sen sijaan suunniteltu ITS olisi lakisääteinen ja pakollinen, kiinteästi jokaiseen ajoneuvoon liitetty järjestelmä jonka tiedonkeruu ja -käsittely olisi keskitettyä.

Jokainen historiaa tunteva tietää, kuinka nopeasti yhteiskuntajärjestelmä voi muuttua vapaasta demokratiasta totalitäärisiksi hirmuhallinnoksi. Kaatuneiden kommunistivaltioiden turvallisuuspoliiseissa nähtiin paljon vaivaa huomattavasti vaatimattomampien seurantajärjestelmien luomiseksi. Luotua valvontajärjestelmää on erittäin vaikea purkaa pois jos poliittinen tilanne Suomessa tai muualla Euroopassa vähitellen tai muuttuisi. Tällainen järjestelmä hirmuhallinnon käsissä olisi todellinen painajainen, ja ennaltaehkäisevästi meillä onkin jo voimassa mm. laki yksityisyyden suojasta sekä tietosuojalaki. Myös perustuslaki takaa jokaisen kansalaisen yksityisyyden ja koskemattomuuden.

Onneksi sentään ainakin tietosuojavaltuutettu näyttää olevan hereillä. Hänen mukaansa kaavailtu GPS-pohjainen seurantajärjestelmä olisi vakava uhka yksityisyyden suojalle. Tässä yhteydessä on myös hyvä havainnoida Hesarin linja: Kaikki ITS:ää edistävät positiiviset uutiset näytetään uutisoitavan hanakasti. Tällainen virkakriittinen vapaan lehdistön uutisoima ITS:n kannalta negatiivinen asia nousi kuitenkin otsikoihin maakuntalehdissä (HS 1.2.2011).

On muuten sinänsä mielenkiintoista, että liikenneministeriöstä esitetään ehdotuksia verotuksen malliksi kilometripohjaisuutta. Tämä verotuspolitiikkahan on eduskunnan tehtävä, ja sen toteuttaminen valtionvarainministeriön heiniä. Kilometripohjainen verotus suosisi suurissa väestö- ja työpaikkakeskitymissä asuvia hyvätuloisia kansalaisia. Tällaisen verotusmallin ohjaustavoite esimerkiksi turvallisempiin ja vähemmän kuluttaviin ajoneuvoihin ei toteutuisi.

Toinen asia on, että miksi Suomi on tällaisen kehityksen kärkimaana? Miksi meidän veroilla kehitetään ja testataan globaaliin käyttöön järjestelmää, joka ei ole edes kuluttajien edun mukaista. Ja pitäisikö SMOTOn pyrkiä mukaan työryhmään asiaa valmistelemaan? Toisaalta ei haluttaisi olla mukana edistämässä tällaisten järjestelmien edistymistä, toisaalta niihin vaikuttaminen on lähes mahdotonta ulkopuolelta käsin.

## Miten ITS voisi olla hyväksyttävissä?

Olen keskustellut suoraan ITS-kehittäjien kanssa siitä miten tällainen järjestelmä olisi helposti toteutettavissa ilman näitä yksityisyyden suojan ongelmia. Tämä vaatisi ajoneuvoon asennettavalta ITS-boksilta hieman kaavailtua enemmän älyä siten, että laskentaa ei tehtäisi keskitetysti vaan boksi tekisi sen ja jatkuvan liikkumistiedon mu-

kaan raportoisi vain esimerkiksi kustannuksia. Jostain syystä tällainen avoimempi järjestelmä ei kuitenkaan ole pilotteja masinoivien ja ohjaavien virkamiesten vaatimuslistalla.

ITS:n adaptoituvaa puolta, siis sitä että osa ajoneuvon ohjaamisesta annetaan ITS-järjestelmän vastuulle ohi kuljetajan vastuuta, ei nykyteknologian avulla ole ratkaistavissa moottoripyöräilijöitä tyydyttävällä tavalla. Mutta erilaiset kaksipyöräisten luistonesto- ja hallintajärjestelmät kehittyvät nekin huimaa vauhtia, joutunemme palaamaan myös tähän osaan ITS:ää vielä tällä vuosikymmenellä.





## Tein itse säästin... ja muita tallitontun tarinoita

Tähän aiheeseen voi jokainen rakentelija osallistua. Tarkoitus on kerätä kokemuksia ja niksinurkka erilaisista rakenteluun liittyvistä asioista joiden ei toivo toistuvan.

Tällaisia ovat esimerkiksi hajoamiset synkän metsätaipaleen pieleen Puolassa, sateella, ja yöllä, koska halusit käyttää uudelleen sen startin lukitusprikan sen sijaan, että olisi tuhannut 0,45 € siihen uuteen priikkaan. Tai se toinen kokemus jolloin opit, että tärisevä lammas toisessa kädessä on vaikea maalata tai että munasilleen ei kannata sittenkään hitsata.

Jaa parhaimmat hetkesi ja niksisi. Toki saa kirjoittaa myös ihan oikeita niksejä, pelkkien ehkä hiukan pieleen menneiden kenttätestausten kertaaminen ei ole itseisarvo näille jutuille.

Ajatuksemme oli, että tästä tulisi juttusarja MMAF:n tuleviin jäsenkirjeisiin. Voit osallistua omilla tonttuilu- ja vinkkitarinoillasi joko kirjoittamalla tähän ketjuun MMAF:n www-sivuilla tai lähettämällä juttusi suoraan sähköpostilla puheenjohtaja@mmaf.fi

Ohessa kuvia erään Jompan vanneprojektista. Kyseessä 360 mm leveä moottoripyörän rengas. Merkkiä Vee Rubber. Opetus on se että kannattaa tsekata millaisen vanneaihion ottaa levitysprojektiksi. Auton peltivanne ei välttämättä sovellu, samoista tuumamitoista huolimatta. Tällä kertaa vanneen olka oli kehämitaltaan liian suuri renkaan kehämittaan nähden.

Renkaan repeäminen tapahtui kun rengasta yritettiin paineilmalla nostattaa vanteelle. Tarinan mukaan painetta oli vain 8 baaria. sekin näköjään riittää. Kukaan ei loukkaantunut tai menettänyt henkeään. Kuulo-ongelmia esiintyi jonkin aikaa läsnäolijoilla.

mm



Jos tallilla, tai muussa remontissa, on tarvetta edulliselle kertakäyttöastialle on tyhjä maitotölkki tarkoitukseen varsin sopiva. Niitähän on kahta tyyppiä. litran vetoinen ja puolitoistalitrainen. Kun sellaisen katkaisee, halkaisee tai leikkaa kyljen auki saa siitä kätevän väliaikaissäilytysastian pulteille, muttereille ja pienehköille osille. Kyljestä löytynee sen verran

valkoista pintaa että siihen saa raapustettua sisällön nimen tai kohtalon.

Maitopurkki kestää myös hyvin maalinsekoitusastiana ja vastaavana. Vettä ja sen kanssa käytettäviä pesuaineita taa sen ei kovin pitkään.

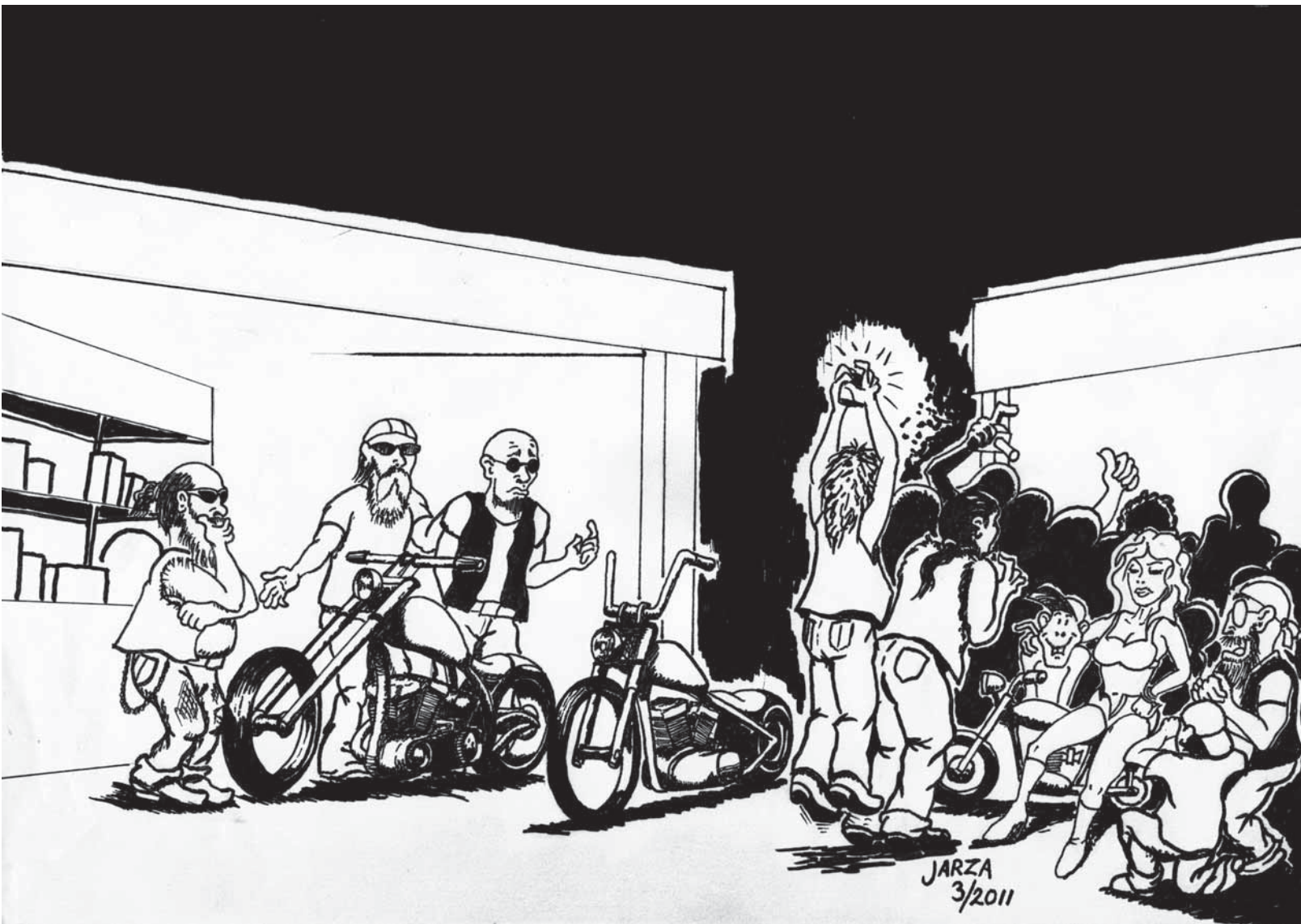
mm



## 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/](http://www.readme.fi/mmaf/)



# Smoton jäsenedut 2011

Kaikki vuoden 2011 jäsenedut löytyvät sivulta [www.smoto.fi](http://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). Alla laivareitit, joille Smoton jäsenedut ovat voimassa.

## FINNLINES MATKUSTAJALIIKENNE 2011

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

## ECKERÖ LINE 2011

HELSINKI – TALLINNA – HELSINKI

## RG LINE 2011

VAASA - UUMAJA - VAASA

## TALLINK JA SILJA LINE JÄSENEDET 2011

HELSINKI – ROSTOCK – HELSINKI  
HELSINKI – TALLINNA – HELSINKI

## RUOTSIN LIIKENNE - vihreillä lähdöillä

TURKU – TUKHOLMA – TURKU  
HELSINKI – TUKHOLMA – HELSINKI

## CLUB ONE -YHTEISTYÖSOPIMUS:

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

## Tapauksia 2011

Löydät tapahtumat MMAF:n kalenterista [www.mmaf.fi](http://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.

Motoristien huomiopäivä 23.4.2011

Custom Bike Show, 4.6.2011, [www.custombikeshow.se](http://www.custombikeshow.se)

Helsinki Bike Show, 18.6.2011, [www.helsinkibikeshow.fi](http://www.helsinkibikeshow.fi)

Estonian Bike Weekend, 1.-3.7.2011 [www.bikeweekend.piratica.ee](http://www.bikeweekend.piratica.ee)

## MMAF kauppa

Tuotteita on myytävänä tapahtumissa joihin MMAF osallistuu, netissä <http://shop.mmaf.fi> ja Bomber-Shopissa Sahaajankatu 43, Helsinki.

MMAF uudet  
support-tuotteet  
nyt myynnissä!



### Vetoketjuhupparit

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



**Kangas-  
merkki**  
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](http://www.mmaf.fi)

