



- Tuo kaikkien aikojen torvi –

II / 2011

Vappu

Hallitus 2011

Puheenjohtaja

Esa Häkkinen
eahakkinAT.cc.hut.fi
044 9939935



Varapuheenjohtaja

Henrik Hieta
hhietaAT.cc.hut.fi
044 098 8474



Rahastonhoitaja

Tapio Lille
tklilleAT.cc.hut.fi
050 462 9782



Sihteeri

Jenni Kemppainen
jakemppaAT.cc.hut.fi
050 366 1244



Tallipäällikkö

Samuli Sievänen
ssievaneAT.cc.hut.fi
040 739 7684



Toimihenkilöt 2011

Tallijaoksen jäsen

Ossi Väänänen



Tallijaoksen jäsen

Antero Kilkku
pkilkkuATcc.hut.fi
040 501 2252



MP-Jaos

Tuomas Kivistö
040 7475109



Kisasihteeri

Hannu Kuutti
kanadanmajava
ATgmail.com
040 547 3603



Liikkuvan kaluston päällikkö

Siert Wieringa
siertATsiert.nl
040 351 3480



Päätörvi

Pekka Syvänen
040 526 3806



<http://tak.tky.fi/>

Päätörähdys

Tervehdys Äänitorvesta – uusi aistittava äänitorvi lepäilee kädessäsi. Vuorossa on toinen tänä vuonna julkaistavista neljästä lehdestä. Lehden teemana on vappu – muutaman jutun sisältö on hieman perinteistä kevyempää tavaraa – kerholaiset olivat aktiivisia eikä Päätörven tarvinnut kirjoittaa itse aivan kaikkia juttuja.

Talvi 2010/2011 oli toistamiseen ”oikea talvi” – kunnan nietokset ja sopivasti pakkasta. Kerho järjesti Hyvinkäällä jäärataharjoitukset – vaikka pakkasen oli myös harjoituspäivänä kova niin jäsenistöä tuli tapahtumaan testaamaan penkkoja. Seuraavaksi radalle pääsee toukokuussa Ahvenistolla.

Kerho juhlisti vuosien huhtikuussa vaihtumista – kerho perustettiin vuonna 1950 joten nyt tuli 61 vuotta täyteen. Vietimme viime vuonna pyöreiden vuosien kunniaksi vuosijuhlaa suuremmalla tyyllillä – tänä vuonna juhlat olivat kotoisesti tallilla. Kerholaiset ottivat vuosien etenemisen vastaan perinteisillä menetelmillä.

Kalevalaisen autokerhon historia kiinnostaa varmasti useita jäseniä. Historia on ollut tähän asti vain Akseli Vivullisen tiedossa ja hän ei ole historiaa suostunut paljastamaan. Saadaksean selville Autokerhon synnyn vaka vanha Päätörvi takoi itselleen kuudesta Saabista suojahaarniskan ja meni Akseli Vivullisen mahaan. Vaka vanha Päätörvi soitti Akseli Vivullisen mahassa kuusi yötä ja päivää Voimaradiota niin kovaa, että Akseli Vivullinen oli tulla hulluksi ja suostui paljastamaan Autokerhon synnyn. Synnyn voitte nyt lukea Äänitorvesta.

Kerhon vappuperinteenä on juhlistaa varsinkin aatonaattoa tallilla ja sitten vappupäivänä olemme tuoneet saunan Ullikselle. Saunaa on pidetty lämpimänä kaikille halukkaille saunojille – autokerho saunomisesta on muodostunut monelle ”ulkopuoliselle” oma vappu perinne. Jos luet tätä lehteä vappupäivänä Ulliksella niin varmaan näet myös päätörven piknikillä saunan vierellä. Moi.

Seuraava numero julkaistaan kesän jälkeen ennen uusien opiskelijoiden saapumista kerholla. Lehden teemana tulee olemaan uusia jäseniä kiinnostavat asiat (myös muut asiat kuin pi**u ja kalja).

Päätörvi

Akseli Vivullinen laulaa autokerhon synnyn

Niit ennen vasara lauloi vetaritunnelia leipoessansa;
niitä ooppelin pakoputki savumerkein mustin kertoeli;
kerran syntyi autokerho, ilmestyi ylätalli
kampiakselista kajakin, kattoverhoilusta peugeotin.

Viel' on muitakin vikoja, vitutuksia, ongelmia;
leimaamossa lempattuja, takahuoneessa taottuja,
venttiileitä viinapäissä säädettyjä,
konereppoja koomassa kohellettuja,
kuplia katolleen kaadettuja,
bemareita pylvääseen pyörrettyjä.

Jop'on seisottui volkkarin raato, Otaniemen pihan perälle.
Pian kuuluvi tallista pauke, Tapiolaan asti rälläkän laulu;
Jo savua puski korsteeni katolla, kiuas lämpöä kehitti,
saunan kuistilla kossupullo kohotettiin.

Jo ihastui kerhon väki, ajoi sitten saunan uuden,
kauas keskustan kujille, ylös Ulliksen huipulle.
Siitä ystävämme sinitakki, tuo on innokas koppalakki,
maijan pilliä vihelti, punaista valoa välkytti.

Kiisti kuski pukiltansa, kuljettaja kortiton kertoeli:
”Kyllä saat kontista tuolta, kaljoja vaik' kymmenittäin,
tussua teekkarityöltämme ainoalta, ponua kerholla keitettyä,
jos vain pyörät pyhät paperisi, saksit sakkolappusesi,
päästät tästä pälkähästä, unohdat laittoman laitoksen”.

Sanoi vanha virkamies: ”En huoli heilojasi,
kysy en, kurja, kossuasi! Eukot on Eestissä paremmat,
keitot kamarilla kypsytellyt, viinat laitoksella laitettut”.
Sakotti armasta autokerhoa, kuskin kantoi kamarille.

Siitä kerhon koheltajat toki viimein tuskastui.
Kun oli sauna satimessa, parat paikassa pahassa,
ajotaitoinen ainoa arestissa, pian sankari viimeinenkin sammumassa.
Ryhtyivät ottamaan olutta, kaljaa kurkkuun kaatamahan.
Jo joku rattiin ratkesi, paikalle ajurin asettui;
niin aamulla ajokki kerholta löytyi, Teuvo tallin tyköhää.

Tuop'on mummis kiimainen, tuhmuri iän-ikuinen, sanan virkkoi,
noin nimesi: ”siell on impi itkemässä, kana kaikerrehtimassa!
Joko käymme katsomahan, likeltä tähystämähän?”
Kaik' katsoi tauluun takahuoneen, mummoon muhevaan monitorissa:
jo väki poies pakenevi, talli kauhusta tyhjenevi.

Laittoi museomies migin vyölle, pussihousu peltisaksen kätehen,
kävi yksin ylätalliin, kempin mukana muilutti,
läksi suureen sotahan vasten ruostetta rujoa, pohjaa puuttuvaa peugeotin.
Tallipäällikkö poloinen, istui pihan perällä.
Katsoi suuntaan ylätallin, noin virkkoi, kohtaloansa kiros:
”Onpa tuo savu sakea, jo onpi pimeä pilvi
ylätallin oven yllä, patongilta palavalta tuoksahtaa”.

Tuli VPK:n urohott, saivat miehet letku vyöllä.
Taltuttivat tulisen kukon, peugeotin palavan kastoivat.
Tallin tulisen tuhosivat, vedellä valjuksi valelivat.
Tallipomo tuosta itkemähän, kyynelvierus vieremähän,
elämänhalunsa ehtymähän, auki ranteensa repimähän.

**

JOS SILAKKA OLISI KALA NIIN SE EI OLISI VARMAAN AHVEN

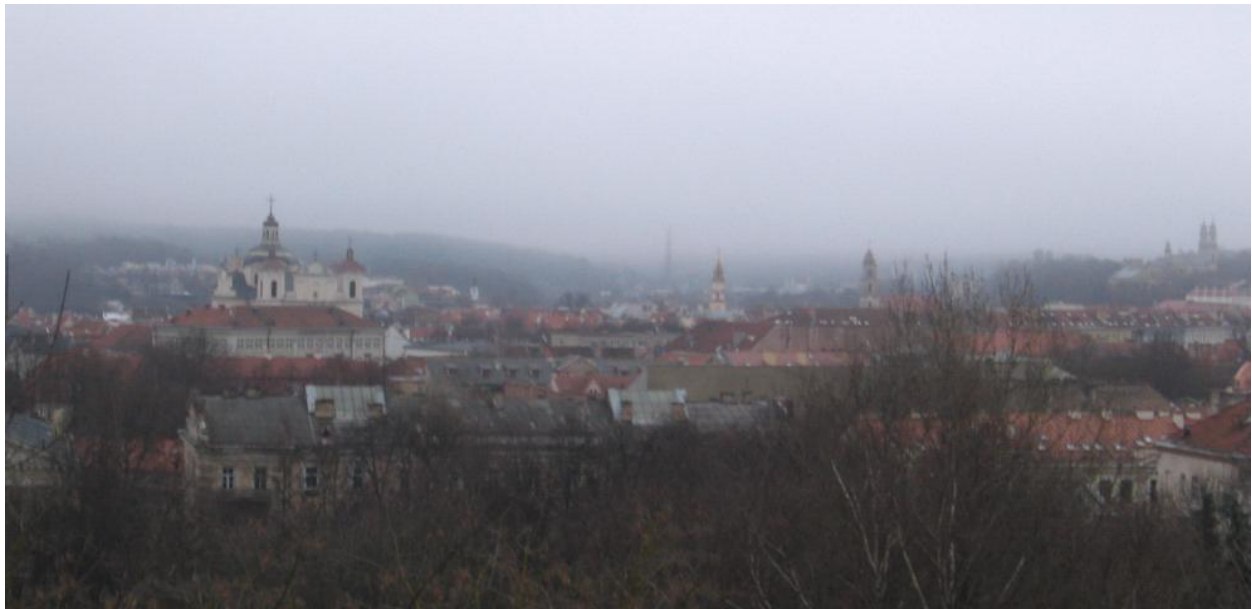
Kerholaisen ajatelma

Baltiliassa autolla (I / II)

Aiemmin on tullut turistina hieman pyorittuä myös Baltiliassa, mutta syvällisesti paikalliseen ajokulttuuriin ja autoilun ominaispiirteisiin ei ole tullut tutustuttua. Varsinaisesti oma kokemusperäisempi autoilu-ura alueella käynnistyi muuton yhteydessä Liettuaan reilut pari vuotta sitten. Sinuiksi on osa paikallisista tavoista tullut, joten kerrotaanpa kokemuksista.

Asettuessa tänne Liettuaan aloilleen, käteen, tai siis lähinnä takapuolen alle lykättiin Subaru Outback. Mietin aluksi että mitä hittoa teen A. nelivedolla ja B. isolla autolla. Kohtaan A tuli aika pian ymmärrystä. Ei tarvinnut pitkään ajella kuin ymmärsin että ainakin Liettuaassa lumitöiden suhteen luotetaan luomumenetelmiin. Paikalliset uskovat vakaasti, että kesä tulee varmasti ja viimeistään vie lumet. Ja usein talvellakin tulee vesikelejä. Kummasti Subarun kanssa on ajatuksen kanssa tullut sinuiksi ja ymmärtää, että kaikkia katuja ei tarvitse aurata. Ja oikeastaan lumen kyörääminen pihallakin on turhaa. Kyllä autot sen tallaa tiiviiksi ajan kanssa. Ja sitä paitsi lumi tasoittaa varsin tehokkaasti kuopat kaduilla ja piholla - vaikka eihän työsuhdeautoa muutenkaan tarvitse pitää kuin kukkaa kämmenellä ja kovin varoa.

Ison auton tarpeen oivalsin myös varsin pian. Kun katseli paikallisia ajotapoja, niin uskoin todeksi että Liettuaassa onnettomuustilastot ovat viisinkertaiset Suomeen verrattuna.



Zirmunaissa laitakaupunkilla keskiluokkaisessa, tai hieman alle, asuntoalueella budjetassa huomasi myös silmiin - tai aluksi lähinnä korviin - pistävän eron. Kun Suomessa noppakorollan hankkinut teini ostaa ensimmäiseen 500 egen ritsaan kunnan poppikoneen ja karvanopat, niin Liettuassa ensimmäinen hankinta on ehdottomasti varashälytin. Halvin mahdollinen käydään ostamassa perjantaina paikallisesta Biltemasta ja viritellään autoon. Herkkyys pitää tietysti olla kunnossa. Ensimmäinen yö, eli lauantain ja sunnuntain (tai jos on oikein nopea, mitä noin puolet teineistä on, niin pe – la) välisen yön se sitten uikuttaa jokaiselle ohikulkijalle. Ihmettelen, että paikalliset eivät tehosta vaikutelmaa ja heitä kymmenen kilon kiveä auton ikkunasta sisään. Pidempään paikalla ollut Petteri kertoi, että kyseessä on Liettuan kansallislaulu, joka soi aina ja kaikkialla. Allekirjoitan.

19404/130119003267 TAMOЖЕННАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ форма ТД-4 19404/19003256

*Заполняется каждым лицом, достигшим 16-летнего возраста.
 *Нужный ответ помечается в соответствующей рамке знаком X.
 *Сохраняется на весь период временного въезда/выезда и предъявляется таможенным органам при возвращении. При утере не возобновляется.

1. Сведения о лице:
 Имя: Юсукс
 Страна: ЛИТВА / ЛИТВО
 Страна: ЛИТВА / ЛИТВО
 Место рождения: ЛИТВА / ЛИТВО
 Паспорт: PF 45678

2. Сведения о наличии багажа:
 2.1. Спортивный багаж, включая ручную кладь: Да Нет
 2.2. Непровоздимый багаж (по грузопроводительным документам): Да Нет

3. Сведения о наличии товаров:
 При мне и в моем багаже имеются товары, требующие обязательного декларирования и перемещаемые через границу, которые провозятся по разрешительным документам соответствующих компетентных органов:
 3.1. Находится и/или на грани оплаты, валютно-денежные, изделия из драгоценных металлов и драгоценных камней в любом виде и состоянии: Да Нет
 3.2. Другие вещи, боеприпасы, печатные издания: Да Нет
 3.3. Наркотики и психотропные вещества: Да Нет
 3.4. Предметы старины и искусства: Да Нет
 3.5. Печатные издания и другие носители информации: Да Нет
 3.6. Устройства и аксессуары для беспроводной связи: Да Нет
 3.7. Радиоактивные материалы: Да Нет
 3.8. Объекты флоры и фауны, их части и продукты из них: Да Нет
 3.9. Высокочастотные радиотехнические устройства и средства связи: Да Нет
 3.10. Товары, подлежащие обязательному таможенному контролю: Да Нет
 3.11. Бронзовые монеты (эмиссионные) товаров: Да Нет
 3.12. Транспортное средство: Да Нет

* В случае таможенного контроля подробные сведения о товарах, указанных в п. п. 3.2-3.12, при их наличии необходимо указать на оборотной стороне декларации в п. 4.

4. Сведения о товарах:

4.1. Сведения о товарах, указанных в подпунктах 3.2–3.11, 3.13 пункта 3

№ п/п	Наименование и другие отличительные признаки товаров, номер и дата разрешительного документа и серия, его выдавшей	Количество (штуки/вес)		Стоимость в национальной валюте, евро или долларе США
		цифрами	прописью	
(Общая стоимость и вес (итого))				

4.2. Сведения о транспортном средстве:

Регистрационный (гражданский) номер: FA 825
 Марка: SUBARU Год выпуска: 2012 Объем двигателя: 2.0 LT
 Шасси №, курс № или идентификационный №: JF1BRDL21A40105
 Цель перемещения: вес временный вес обратный выезд
 транзит вывоз временный вывоз обратный вывоз
 Транспортное средство снято с регистрационного учета: Да Нет
 Предоставляется к таможенному оформлению с целью постоянного размещения (указать адрес по месту) транспортного средства в течение календарного года: Да Нет

Мне известно, что сообщению в декларацию недостоверных сведений влечет за собой ответственность в соответствии с действующим законодательством.
 М. Febriany 20.11.2017. Подпись лица: [Signature]

Для служебных отметок:

СТРК
 ВРЕМЕННОГО ВЪЕЗДА
 ТАМОЖЕННОГО
 СРЕДСТВА: 30
 150511
 Телефон доверия 8(017) 218-92-92

Дата ввоза, несоответствующая порядку ввоза по подпункту 3.12 пункта 3 (сообщается по обстоятельствам) указывается в соответствии с Уголовным кодексом Республики Беларусь: 16.02.2017

Kuva: Valko-Venäjän rajalla täytettävä lappu (asiakkaan kappale). Huomaa kaksi pyöreää leimaa.

Seuraava isompi autoiluelämys oli, kun alkoi muutaman kerran kuukaudessa tapahtuva Valko-Venäjän automatkailu. Raja oli ensimmäinen kokemus kyseisen matkailun saralla. Valko-Venäjähän on tunnetusti Euroopan vapaamielisimmästä ja edistyneimmästä päästä. Ja sen huomasi rajalla. Tullessa alueella sinulle ojennetaan valkoinen lappunen, johon aletaan keräämään merkintöjä. Passin leimauksesta saa lappuun yhden leiman ja pari merkintää. Auton vakuutuksen tarkistuksesta saa yhden leiman. Ja vielä auto tietysti tarkastetaan, vain yksi leima tai nimmari. Kun kaikki on jonotettu, niin pääsi jatkamaan matkaa, ja palauttamaan lappunen tarkistukseen että kaikki leimat on varmasti hankittu. Uskomatonta, ennätys kaiken tämän sirkuksen läpikäynnissä on kaksi minuuttia. Mutta oi niitä aikoja, ei onnistu enää. Kaikki onni ei kestä iäisesti, mutta siitä tuonnenpana.

Valko-Venäjä on sinänsä mielenkiintoinen paikka. Poliiseja ja miliisejä riittää. Ensimmäinen kerta kun pysäyttivät oli ongelmallinen. Kysyivät strahovkaa. Minulla ei tietysti ollut aavistustakaan, mitä hittoa kaipaavat. Kun siinä oli useita minutteja tarjottua kaikkea mahdollista, muistin että vakuutuslappujen välissä oli joku vihreä paperi. Bingo, eli vakuutusta halusivat katsella. Tarpeeksi monta kertaa pysäytettynä on tullut opittua, että ajokortti, rekisteriote ja vakuutuskirja halutaan aina nähdä. Vakuutuskirja, strahovka, aina rajalla molempiin suuntiin ja joka kerta pysäyttäessä. Ilmeisesti pelkäävät että olen myynyt sen jossakin mustassa pörssissä, kun sen olemassa olo pitää päivittäin tarkistaa.

Jokaisella reissulla Valko-Venäjälle voi olla varma, että jossakin on kaveri mittaamassa nopeuksia. Ensimmäisen pysäytyksen jälkeen juttelin firman lakimiehen kanssa ja hän kertoi, että älä stressaa. Lain mukaan heidän pitää hankkia tulkki, jos en osoita puhuvani venäjää. Ja hän myös kertoi, että liikennepoliisi ei ota lahjuksia. Testereitä on jatkuvasti liikkeellä ja jos jäät kiinni, niin kansan isukki Lukašenka kiittää vankilalla tai vähintäänkin fuduilla. Nämä olivat arvokkaita, tai siis säästöjä tuovia vihjeitä. Ensimmäinen ylinopeus mitattiin jo muutaman kuukauden jälkeen. Oli vajaat 30 kilometriä. Minä lakimiehen neuvoja kuunnelleena puhuin erittäin huonoa venäjää. Jos jotakin kysyttiin, niin aina tuli joku tarpeeton lappu. Lopuksi saivat kaikki kolme vaadittua. Kun puheeksi tuli sakko, eli štraf, minä tarjosin strahovkaa. Käskivät häipyä noin 10 minuutin kohdalla. Ja muistaakseni kertoivat, että älä aja enää ylinopeutta. Toisen kerran tuli tilastotappio kahden viikon päästä. Sama poliisi. Taas sama leikki, mutta jatkoivat onko rahaa. Tarjosin korttia. Ei kelvannut. Sitten toinen kortti, ja

kolmas. Kun ei vieläkkään kelvannut, seuraavaksi tarjosin litoja. Ruplia ei tietysti ollut. Tällä kertaa asiointi kesti muutaman minuutin, ennen kuin heittivät Ladasta ulos.

КВИТАНЦИЯ ОБ УПЛАТЕ ШТРАФА МН 001380

За совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 11.11 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, в соответствии с частью 1 статьи 10.3 Процессуально-исполнительного кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях на Вас наложено административное взыскание в виде штрафа в размере 4000 рублей.

И.Ф.И.С. О.П.И.С. (подпись)

Должность, фамилия, имя и отчество уполномоченного должностного лица органа внутренних дел

М.П. органа внутренних дел (подпись)

РУП «МІД» - Гомель. Зак. 2004-09

Kuva: Maksu venäjäntaidosta väärässä paikassa (Valko-Venäläinen sakkolappu)

Poliisi Valko-Venäjällä on yleensä hyvin kohtelias. Melkein aina ajan 10 kilometriä vakinopeussäättäjällä yli. Tällaista nopeutta kun ajaa Liettuan kilvissä, niin poliisi antaa tietä ja kehoittaa ajamaan ohi. Olen erittäin varovasti ajava Liettualainen, joka siis on kohtuullinen kansalainen. Normaali Liettualainen kun ajaa tällä pohjassa luottaen Valko-Venäläiseen kohteliaisuuteen, jossa kanssa autoilijat vilkuttavat valoja tutkista varoittaen. Liikennettä on vaan sen verran vähän, että aina ei voi luottaa kanssa-autoilijoiden tukeen.

Ensimmäinen kosketus Liettuan liikennepoliisiin tuli ensimmäisenä syksynä. Siinä sunnuntaiaamuna palatessa lenkiltä kaverin kanssa tuli auto oikealta päin punaisia keskustassa. Onneksi näin sen verran, että ehdin jarruttaa että osui keulaan. Akkiä ulos autosta kysymään ohikulkijoilta näkivätkö. Ei olleet nähneet, eli sitten poliisille soittamaan. Oli mielenkiintoinen kielioppitunti. Vastapuolen kanssa puhuttiin Venäjää (ainut yhteinen kieli) ja poliisin kanssa Liettuaa. Kun protokollat paikalla tehty, toinen poliiseista kertoi, että kyllä hän englantiakin puhuu. Kiitti joo. Mentiin sitten laitokselle, jossa tehtiin ensimmäinen protokolla. Kesti vain kaksi tuntia, koska minulle piti hankkia tulkki. Parin viikon päästä toinen kierros, jolloin paikalla oli suomen tulkki. Tällä kertaa ei kestänyt kuin vartin (tunnin odotuksen jälkeen). Risteyksessä oli kamerat, jolloin poliisi totesi vastapuolelle

että case selvä. Ja kertoi, että olet syyllistynyt vakavaan rikokseen ja aiheuttanut onnettomuuden ajamalla päin punaisia. Kysyi vielä, että kadutko ja teetkö toiste. Kaveri oli kovin nöyrä ja tunnusti. Poliisi jatkoi, että pitää rangaista ja räpsäytti sitten 100 litan sakon. Vähän aikaa päässä pyöri tyhjää, kun luulin etten ymmärtänyt. Mutta uskottava se oli kun tavasin pöytäkirjaa, kaikesta sotkusta kaveri sai siis 28 egeä sakkoa. Minun eka Subaru meni Subarujen taivaaseen, keula siirtyi reilut 10 senttiä. Ei tarvinnut arvuutella korjauttaako vakuutusyhtiö, kun aukaisin konepellin. Silti IF sai kuukauden arvottua päätöstä. Ja mina ajoin louskulla Renault Meganella (joka on muuten lähes maailman huonoin auto Subaruun jälkeen). En ole ennen tavannut autoa, jossa edes penkki ei ole kunnolla kiinni lattiassa. Rellua siis ajetaan lähinnä useampi dimensioisesta kiikkustuolista.



Seuraava Subaru olikin sitten miellyttävä kokemus sekä minulle että Neste Oilille. Kolmen litran koneella ja kaikilla lisävarusteilla. En ole ennen pitänyt käyttöautoa, jossa on 250 hepoa. Ohitukset oli helppoja ja sen myötä alkoi myös ylimääräisten tiemaksujen hoitaminen. Bensaa kului ja huomasin myös että reikä katossa ei ole fixuin keksintö paikallisessa tieinfrassa. Natinaa ja kitinää riitti. Mutta kun halvalla sai, niin pitiän kyseistäkin työsuhdeautoa kokeilla. Tai luulen että välillä kyseessä oli lähinnä nopeutettu kestotesti.

Tarina jatkuu seuraavassa Äänitorvessa....

Autokerhon 5 ottelu – testaa tuloksesi

Äänitorven tämänkertaisen lukijakilpailun tehtävänä on testata oma autokerholaisuusaste – menetelmänä on autokerhon nykyaikainen 5 ottelu.

1. **Ole autokerhon toimihenkilönä.** Autokerhon toiminta pyörii aktiivisten kerholaisten ympärillä – ilman toimihenkilöitä ei olisi kerhoa. Jos et ole vielä ollut aktiivina – tule mukaan.

2. **Juo (porukalla) kerhon automaatti tyhjäksi.** Autokerhon perinteinen ryhmähaaste on ollut juoda automaatti tyhjäksi. Riippuen pohjarahjoituksesta / ryhmän koosta tehtävä voi olla joko helpohko tai todella vaikea. Jos luet tämän takahuoneessa niin ota haaste heti vastaan.

3. **Ota moottori (tai kansi) samasta autosta irti kaksi kertaa.** Kerhon perinteinen moottorikorjaus sisältää moottorin / kannen irrottamisen vähintään kaksi kertaa ennen kuin huomataan, että vika oli liian löysässä akkukengässä (yleensä maakaapeli).

4. **Aiheuta tulipalotapahtuma tallissa (tahallisista ei saa pistettä).** Tämän piste erottaa tekijän ja koheltajan. Palotapahtumaksi lasketaan sellainen mikä vaatii sammutusta. Bonuksen saa jos päätyy television reality-sarjaan kameroiden tullessa palomiesten mukana.

5. **Osallistu autokerhon exculle / retkelle.** Autokerhon poppoo suuntaa ajoittain yhdessä opintoretkille – kohteina voi olla tapahtuma tai sitten ”alan” yritys.

Laske pisteesi yhteen – jokaisesta suorituksesta saa yhden pisteen. Seuraavaksi huuda tuloksesi kovaan ääneen – neljällä pisteellä saa jo ansaittua arvostusta – viidellä pisteellä kehtaa jo pyytää huikkaa päätorvelta.

Tulemme järjestelmään vielä tänä vuonna yhden autontunnistuskilpailun – kuvaehdotuksia saa lähettää (tai sitten päätorvi kaivaa omia arkistojaan).

Pientä laittamissa - ja automaalariuran aloitusta.

Varasin kerholta keväällä 2010 ylätallin – tavoitteena oli ropailta Valttaria rauhassa tieliikennekelpoiseen kuntoon. Sinänsä odotettava projekti oli kohtuullinen koska olin edellisen kerran pysäköinyt Valtterin katsastettuna odottamaan ulkomaan työkeikkani loppumista. Minulla oli ensimmäistä kertaa tallikaverina vaimo – vaimoni halusi oppia lisää kädentaitoja ja Valiantissa on puuhaa kahdelle.

Ropaamisen lomassa oli tavoitteena hitsata muutama kohta - hitsaaminen on mukavampaa, kun hitsattavassa paikassa ei ole maalia tai muuta

- ***Ota tuosta maalia pois niin voi hitsata***
- ***Pitäisikö tästäkin puhdistaa?***
- ***Mihin raja tulee?***
- ***Rajaa ei sitten tainnut lopulta tullakaan...***

palavaa. Puhdistamisesta tuli vaimoni homma – kävimme ostamassa muutaman nylonlaikan (tunnetaan myös nimellä n****rintukka, ****=-aapu) ja kiinnitimme ne kulmahiomakoneeseen. Paketti on tehokas ja alueet tulivat puhtaaksi nopeasti. Meillä jäi jotenkin määrittelemättä, että miten suurelta alueelta maalia poistetaan – lopulta huomasin pölypilven keskeltä täysin maalittoman Valtterin. Jotenkin siinä sitten vain kävi niin...





Tilanne ei ollut niin paha kuin voisi kuvitella, muistelin että autokerholla on maalattu vuosien varrella useampia autoja – lopputulokset ovat olleet kohtuullisia. En ollut maalannut koskaan aikaisemmin autoa – ylipäätään mitään ruiskulla joten pohjatietoni olivat melkoisen olemattomat. Tilanne on paras opettaja – suunnistin autoharrastajien suosimalle Overdrive.fi sivustolle ja luin siellä automaalaamista käsitteleviä ketjuja. Sen jälkeen modernina poikana tilasin netistä kauhean

kasan automaalaarille tärkeitä tarvikkeita & automaaleja. Ostin niin sanottua happomaalia, hiontapohjamaalia ja pintamaalia – sitten kittauksen opettelemisen jälkeen pääsimme tutustumaan automaalaamiseen jaloon taitoon.

Autokerholla suoritettavassa automaalaamisessa kovin työ on tallin siivoamisessa ja suojaressujen ripustamisessa. Helpoimmin maalaaminen hoituu kun varaa nelospaikan, nelospaikka on helpoin kiertää pressuilla. Työjärjestyksenä oli tallin suojaamisen jälkeen osien puhdistaminen – happomaalin ruiskuminen – hiontapohjamaalin ruiskutus – hionta – edellisen kahden vaiheen toistaminen – pintamaalin levitys muutamaan kertaan.

Maalaamisen aikana tuli havaittua, että prosessissa on kolme päämuuttujaa: maalin paksuus (eli miten paljon ohennetta tulee maalin sekaan) – ruiskun läpimenevä ilmamäärä / -paine sekä ruiskun asento / etäisyys kohteeseen nähden. Jos jokin edeltävistä kohdista ei ole likimain kohdillaan niin lopputulos ei ole kovinkaan kaunis. Tallilla on paketti millä voi säätää tulevan ilman painetta – jos et löydä sitä niin kannattaa kysyä. Muuten puuhasta ei tule mitään.

Ensimmäisellä kerralla hiontapohjamaali jäi liian paksuksi => pinnasta tuli karkea. Myöhemmissä vaiheissa onnistuimme muodostamaan hieman muuten Suomen

oloissa haastavasti kasvatettavaa appelsiiniä – oikean muuttuja kombinaation löytäminen taitaisi olla sitä kuuluisaa kokemusta. Aloittelijakin voi saada kohtuullista jälkeä kunhan jaksaa hioa ja muistaa, että kokemusta tulee vain tekemällä. Eikä sitä pinnanlaatua kukaan huomaa pimeässä – ja maalin tärkein tehtävä on hidastaa auton ruostumista.

Tämä ei ole varmasti viimeinen kerta kun puuhaan Valtterin ympärillä vaimoni kanssa – yhdessä tekemällä tuottavuus nousee aivan uuteen lukemaan kun on kaksi tekijää ja toinen ei ole (vielä) tottunut autokerhon työtahtiin. Autokerhon työtahdilla työpäivä tarkoittaa krapulassa tallille saapumista illalla (vaikka talli on ollut varattuna aamusta) ja sen jälkeen netissä surffailua kunnes lähtee jonkun avuksi hakemaan ruosteetonta autoa lapista.

Kustannuksien kannalta auton maalaaminen autokerhon tallissa on kohtuullinen verrattuna kaupallisiin toimijoihin. Tilasin maalit & tykötarpeet verkkokaupasta (automaalit.net) – mielestäni tilaaminen on helpompaa kuin kivijalkakaupassa asiointi, asiakaspalvelu pelasi ja tuotteet tulivat Kampin matkahuoltoon. Kokonaisuudessa auton saa maalattua tarvikkeineen 500€ setelillä – maalit vievät alle 200€ ja talliin & tarvikkeisiin palaa ~300€.

Tarvikkeita (kuten maaliruisku) jää projektista jäljelle joten seuraavan auton maalaa sitten halvemmalla. Pelkän ylimaalauksen tekee alle 200€ summalla lainaamalla ruiskua kaverilta (yleensä ei suositella yhteisiä ruiskuja niiden puhdistamisen unohtumisen vuoksi). Tarvikkeista hyödyllisimmiksi osoittautuivat mittamukit – niitä menee todella paljon – maalin sekoittaminen ilman niitä on käytännössä mahdotonta. Osta mittamukeja vähintään yhtä monta kuin oletettuja ruiskutuksia tulee – säästät paljon aikaa & hermoja - maalauksesta tulee parempi käytettäessä oikeaa sekoitussuhdetta.

Kaupallisella puolella autonmaalaaminen on kalliimpaa – opin sen kun käyttöautooni tuli reilun kämmenen kokoinen naarmu / painauma. Kustannusarvio sen korjaamiselle oli 1300€ - onneksi meni autovakuutukseen. Omasta tallimaalauksesta ei kylläkään tule aivan yhtä hienoa jälkeä kuin automaalarilta – mutta itse tekemällä saa harrastaa, haistella tinneriä ja säästää rahaa

P.S. Valtteri on vielä projektina – maalaamisen jälkeen T Tenho tuli ja pudotti myrskyn avulla sen päälle paljon puuta. Ei edes harmita – pelkästään naurattaa.

Museomiehen Wappu

tekstitys: HerrA Huu / kuvitus: Museomiehen arkistoista

Legendaarinen museomies palaa jälleen äänitorven sivuilla Wappunumerossa 2011. Kuten vanhemmat tieteenharjoittajat hyvin muistavat museomiehen elämäntehtävä on jatkuva säästäminen jotta museoauton kattoverhoilu saadaan entisöityä alkuperäiseen loistoonsa.



*Kokeneen museomiehen mielestä liian helppo kohde. Jos kattoverhoilu on kunnossa niin tästä kohteesta saa **aloittelevalle** museomiehelle hyvän aihion*

Säästämisen takia museomies on valmis ylimaallisiin uhrauksiin jotka asiaa tuntemattomille saattavat vaikuttaa jopa järjettömiltä tavoilta. Museomiestä voikin täydellisesti ymmärtää vain toinen museomies, katoava luonnonvara, joita kuitenkin vielä Suomen maaseudulla saattaa tavata ja tiedetäänpä urbaanilegendaan mukaan sellaisia asuvan jopa pääkaupunkiseudullakin.

Wappuna on luonnollisesti päästävä ajamaan omalla museoautolla ja tähän museomies onkin panostanut koko talven ajan. Keräämällä tyhjiä pulloja jätekatoksesta hän onkin pitkän talven aikana saanut säästettyä bensarahat Wappuajelua varten. Ajokorttihan museomies ei omista koska ne maksavat rahaa ja rahat on tunnetusti hyvä säästää kattoverhoilutilille. Onneksi museomiehen naapuri, eläkkeellä oleva sähköinsinööri Urmas Loivalaakso on piinkova

absolutisti joka juo vain kaivovettä ja puolukkamehua. Urmas onkin perinteisesti toiminut museomiehen Wappuajelun kuskina. Koska museomiehen autosta puuttuu vielä kattoverhoilu niin kulkinen on luonnollisesti leimattava ennen Wappua ja tähän toimenpiteeseen museomies on panostanut koko talven vapaa-ajat mitä pullojen keräämiseltä on jäänyt. Onnistuneesti kulkinen onkin saatu leimattua ennen Wappua ja kaikki on siis hyvin vielä tässä vaiheessa.

Viimein koittaa suuri päivä ja museomies herää pöydän alta voimakasti vanhalle viinalle tuoksahtaen oman keittiönsä pöydän alta. Miten hän on sinne joutunut, sitä hän ei käsitä itsekään, tuntuu siltä kuin museomiehen muisti olisi täydellisesti nollautunut Wappuaattona. Onneksi kaapista löytyy vielä pullollinen kotipolttoista korjaussarjaksi joten Wappu on pelastettu ainakin näiltä osin.



Ilmaisen / monikäyttöisen biopolttoaineen valmistusta luonnonhelmassa.

Auton avaimia ja itse autoa ei kuitenkaan löydy mistään ja museomies epäilee jo hetken tilaustyötä itärajan takaa, kunnes Urmas Loivalaakso kaartaa museomiehen pihaan autolla. Museomies on aivan huuli pyöreänä koska hän ei edelleenkään muista edellisen illan tapahtumista mitään. Urmaksella ei ole niistä sen parempaa tietoa hän kertoo vain saaneensa auton Wappuaattona katsastettavaksi ja auringontarkkana sähköinsinöörinä hän on luonnollisesti hoitanut hänelle annetun tehtävän moitteettomasti A-Katsastuksen Mankkaan katsastusasemalla. Omalla kustannuksellaan luonnollisesti koska museomiehen varat ovat edelleen jäädytettynä kattoverhoilutilille.

Pian Urmas Loivalaakso ja Museomies suuntaavat jo kohti Ullanlinnamäkeä: Museomieskin alkaa siirtyä jo nousuhumalan puolelle tehokkaan korjaussarjan ansiosta. Tosin perille asti pääsee vain Urmas Loivalaakso sillä jo puolimatassa museomies siirtyy pois kuuluvuusalueelta ja kulkieneen takapenkiltä kuuluu vain voimakas kuorsaus. Wappuhan on tunnetusti amatöörien ja teekkareiden juhla, joista museomies siis lukeutuu amatööriosastoon. Näissä merkeissä jätämme museomiehen selviämään krapulasta oman autonsa takapenkille ja voimme hyvillä mielin siirtyä itse juhlistamaan Wappua 2011 ...



Kuvassa ei ole museomies vaan Volvomies. Volvomies hymyilee päästyään ensimmäistä kertaa Saabin rattiin. Kuva äänitorven lukijapostista (lähetä kuva niin se julkaistaan).

**

Joulupukki, Lumikki, Älykäs autokerholainen ja tyhmä museomies viettivät Wappua yhdessä takahuoneessa. Lumikki päätti leikata kakun neljään osaan: jokaiselle yhtä suuri pala. Yhtäkkiä valot sammuiivat ja takahuoneeseen laskeutui täysi pimeys. Valot syttyivät uudelleen minuutin kuluttua ja kaikki huomasivat, että kakku oli sinä aikana syöty.

Kysymys: kuka söi kakun ? Vastaus: tyhmä museomies

Toinen kysymys: miksi ? Toinen vastaus: koska muut ovat taruolentoja.

Boxerilla kansainvälisille kilparadoille

Viime vuonna 19.7 ajoin Turkuun. Seuraavaa aamuna heräisin laivalla Tukholmin lähellä. Kello oli 6:30 kuin ajoin auto laivasta. Ruotsissa moottoritiet olivat leveä ja tyhjää. Sää oli kuuma. Vauhdissa Citroënin vähän ajettu 1220cc ilmajäähdytetty boxeri oli tyytyväinen.

Menin laivalla Ruotsista Tanskaan ja sitten Tanskasta Saksaan. Kuin kello oli 18:00 olin Saksassa Puttgardinissa ja laittan teltan paikalle. Ensimmäinen 800km oli mennyt helposti, ja seuraavaa päivä oli vain lyhyt 450km matka kotiin Pohjois-Hollannissa.



Niin kuin joka vuosi tarkoitus oli mene purjemaan omalla puuveneellä ja nyt oli myös oman auto paikalla vetoautoksi. Ihmiset olivat ihmeteltyt kuin joku ajaa Suomen kilvissä oleva Citroën GS vuodesta 1977 jossa 6m vene perässä.

Olin pari viikkoa vanhempien luona ja sitten matka alkoi taas. Ajoin etelään 5.8. ja Etelä-Hollannista olin ystävien kanssa. Ryhmässä oli BMW 2002, Mercury Monarch, Toyota Chaser ja minun Suomi-Citikka. Illalla oli taas aika laittaa teltta paikalle, tänä kerran Belgiassa. Vanha Passat ja kaksi moderni autot liittyy ryhmän. Seuraavaa aamuna menimme taas laivalle, nyt Ranskasta Duinkerquesta Englantiin Doveriin.

Doverista matka meni sitten Lontooseen, ja koko ryhmä ajoi Red-Hillin juna-asemalle koska minun piti hakea sieltä Antero joka tuli lentokoneella Helsingistä Lontooseen. Menimme Anteron kanssa Retro Rides Gathering viikonloppuun Yeovilissa. Todella hauska viikonloppu jälkeen paluumatka Suomeen Anteron kanssa alkoi.



Maanantai-illalla olimme taas Belgiassa, tiistaina vanhempien luona, keskiviikkona Etelä-Ruotsissa. Oli tarkoitus mene torstai-illalla laivalla Tukholmista-Turkuun. Citikka tuli mielessäni koko ajan parempi, ja reilu 5000km oli mennyt jo helposti 3 viikkojen aikana. Voisiko 33 vuotta vanha Citikka oikeasti olla nain hyvä?



Tukholman lähellä liikene oli pahasti jumissa. Sää oli vielä todella kuuma, ja jonossa olin pakko laittaa ryyppy päälle koska bensa höyrystää ennen kuin se saapuu koneen. Aika meni ja meille alkoi jo vähän kiire. Onneksi jono loppuu kuin meillä oli vielä aika. Vauhti tuli takasin. Mittarilla oli 5283km ja me olimme ehkä 10km terminaalista kuin kone sammuu.

Me yritimme korjata moottoritiellä mutta emme ole onnistuneet. Sitten teen mitä monta autokerholaisia olisi tehnyt: Soitin Eerolle. Eero järjesti meille hinausauto, ja se vie meidän Viking-line terminaalin. Antero ja minä nukuin autossa terminaalissa, aamuna korjasimme auto ja perjantai-illalla menimme laivalla Helsinkiin.

Vanha Citikka oli kuitenkin ollut uskomaton hyvä! Hauska oli!

Tallibingo

Poltin ylätallin	VP	TAKtiivii (toimihenkilö / hallitus)	Poltin takahuoneen	Hitsasin helmat
Romukeinänen / Kuusakoski	Ajoin auton puuhun	Rakensin asean	Keitin pontikkaa	Omistan ajokuntoisen auton
Sammuin takahuoneeseen	Vuosijuhlat	Ullanlinna Vappuna	Ratapäivät	Trollaus
Myyntikorjasin popniiteillä	Omistan >4 autoa	Puijasin jobbaria	Valohoito 1kk	Räjäytin jotakin
Tiistai	Kortti kuivumassa	Olen omistanut Saabin	Autosauna muualla kuin niemessä	TAKkujoulut

Runoutta Teekkarien Autokerhosta

Teekkarien Autokerho
urhea koto teekkarien
huikea kottero arkeen

kaikkea heteronuoret
rohkea erektio tukena
teoriakoneet herkkua

eero hokenut karkeita
neekerikottero uhkaa
tukeeko rane rohkeita

Kun haluat tehdä vastaavaa runoutta niin alla lisää säkeitä. Lausumalla säkeitä sekaisin saat hetken kuin hetken tuntumaan runolta.

teekkarien ohraukot / teekkarien koehuurat / teekkarihuorakoneet / rohkeat
neekeriaukot / kohtena karu erektio / katkea nuorehko erite / ohuenkatkera erektio
/ katkera erektiohuone / teraerektiohakukone / atk-huora tehoneekeri