



- Tuo kaikkien aikojen torvi –

3 / 2011

Tervetuloa. Uudet ja vanhat.

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



Päätorvi

Pekka Syvänen
040 526 3806



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

Päätörähdys

Tervehdys toimituksesta – Otaniemen vuosi on taas vaihtunut siihen hetkeen milloin uudet opiskelijat tulevat kurkkimaan ikkunoiden taakse ja ikiteekkarit kömpivät niemeen veneiden alta.

Kokemuksen mukaan vanhat jäsenet kömpivät syksyn tullen takaisin kerholle tottumukselta – uusia jäseniä pitää kannustaa. Kerho tarvitsee jatkuakseen uusia jäseniä – kerholla ei ole paniikkia jäsenmäärän suhteen mutta muutaman vuoden heikompi värväys näkyy pitkään hallituksien toimikausien venyessä tarpeettoman pitkiksi. Perinteisesti autokerhon aktiiviksi tullaan sen jälkeen kun on vietetty tallissa aikaa katsastuskorjausta tehden – parissa viikossa tutustuu porukkaan. Tai sitten tullaan kavereiden kautta juhlimaan kerholle ja unohdutaan takahuoneeseen.

Suomen kesä 2011 oli kesän 2010 tavoin lämmin – ne kenellä on ollut autossa ilmastointi tai ei ole ollut rahaa ostaa autoon peltikattoa ovat olleet onnellisia. Tavallisten ihmisten nauttiessa auringosta tallissa on puuhattu kesällä autoja – kivoimpana seurata on ollut Ooppelin grillaaminen. Tiistaina (kerholla on saunailta tiistaina) oli menossa jo pohjan maalaaminen – kateudella katselin grillin tuomaa hyvää asentoa (ja nautin maalintuoksusta).

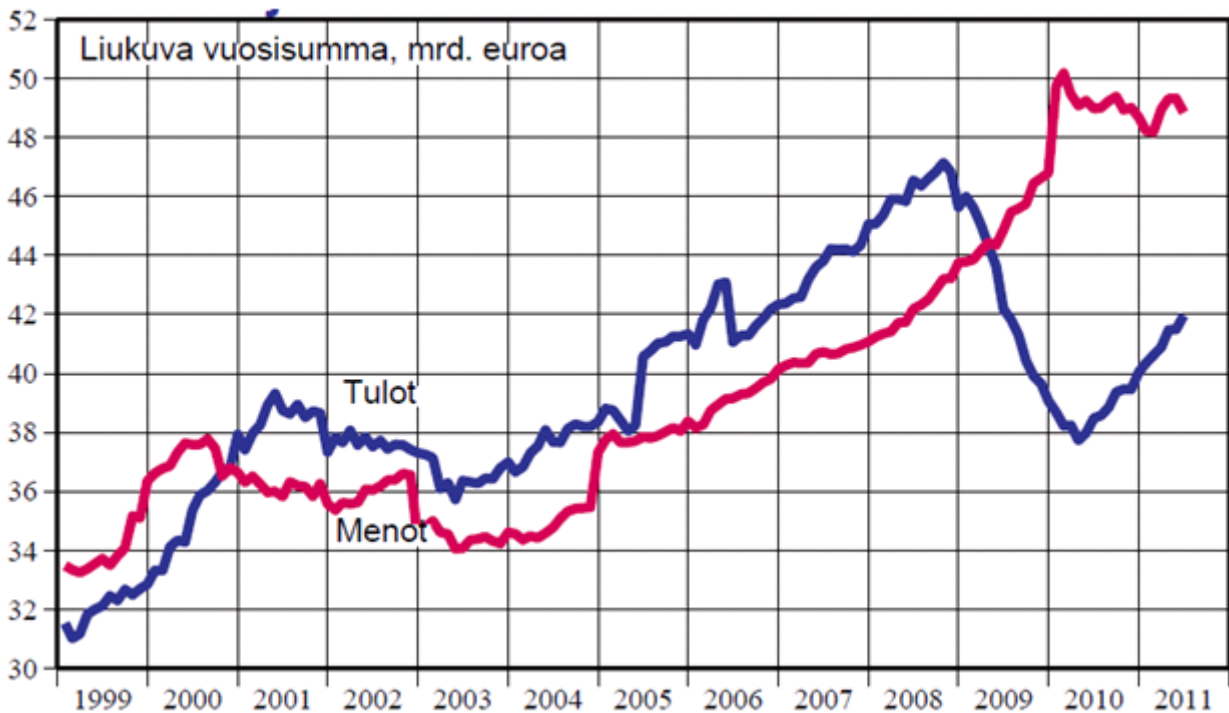
Ulkoisesti kerhon edusta siistiytyi kun kerhon edustalle tuli hieman laajemmalle alueelle asfalttia – kärryjen tila käytännössä kaksinkertaistui. Kerhon edessä on edelleen hieman romuja – ne ovat kylläkin vähentyneet pahimmista ajoista. Luvattomista harrastepaikoista veloittaminen ja säännöllinen siivoaminen toimivat yllättäen myös kerholaisiin. Siisti kerhon edusta on miellyttävämpi ja auttaa kerhoa pysymään nykyisellä paikallaan vielä pitkään.

Päätorven oma harrastuneisuus kesällä autojen suhteen rajoittui Valtterin siirtämiseen maalle – kerhon vuokrattava kuljetuskalusto tuli tarpeeseen. Pakettiauto on alkanut viime aikoina saavuttamaan autokerholaista kuntoa – aivan kaikki eivät taida olla kykeneviä käyttämään autoja.

Peräkärryt tuovat onneksi kerholle talouteen täytettä. Äänitorven painaminen & lähettäminen kuluttavat kerhon taloutta 250€ per laaki - sisätakasivulle myydään 250€ hintaista kokosivun mainospaikkaa. Ei paha hinta – yhteyttä saa takATlist.aay.fi osoitteen kautta.

Opintoputki – apua Aallolle opintoaikojen lyhentämiseen

Suomen tulevaisuuden kehityksen tulppana ovat lehdistön mukaan liian pitkät opiskeluajat. Muilla pienillä asioilla valtion menojen nousulla vuoden 2004 jälkeen 34 miljardin tasolta kepeään 49 miljardin tasolle ei ole lähellekään samaa vaikutusta kuin liian pitkillä opiskeluajoilla. Jotain tarttee tehdä...



Tätä Suomen kannalta kriittistä ongelmaa on lähdetty purkamaan tutkintouudistuksilla (joitakin vuosia opiskelua => kandi tai pihalle) ja yhdistämällä yliopistoja. Lisäämällä hallintoon yksi kerros päälle ja toteuttamalla koulutus samojen professorien samoilla kalvoilla samoissa tiloissa tapahtuvalla opetuksella saavutetaan oletuksen mukaan parempia tuloksia. Nopeampien tutkintojen tavoite antaa haastetta myös autokerholle – uusien peloteltujen opiskelijoiden värvääminen viettämään vapaa-aikaa ja kehittymään kerholla on haastavampaa.

Tiistaisauna on tunnetusti paras paikka ratkaista ongelmia – keskustelu seilaa Taunuksen ajoituksen ja Kuuban tilanteen (=vanhat amerikan autot) välillä. Ajaudimme pohtimaan saunassa opiskelija-asuntojen ideaalimuotoa – parhaimmaksi muodostui kallioon louhittu putkihotelli tyyppinen ratkaisu. Putkilo + tietokone – mitä muuta tekkari kaipaa?



Kuva: Tulevaisuuden teekkari asuu kapselissa. Tilassa on kaikki tarpeellinen

Ideasta kehittyi muutaman löylykauhan aikana varsinainen kansakunnanpelastus – linjatyypinen opiskelu. Tuotannossa perinteisesti tehokkaimpina on pidetty linjamuotoista kokoonpanoa – miksi opiskelun pitäisi tapahtua suurissa erissä? Opiskelua on ketju missä ihmiseen kokoonpannaan tietoa.

Järjestelmän pitää tuottaa vuositasolla noin 2000 DI:tä. Tällä tahdilla putkesta valmistuu päivässä 5.47 insinööriä => tulevaan putkeen laitetaan uusi opiskelija 4.38 tunnin välein. Perinteinen DI tutkinto vaati laskennallisesti 6400 tuntia – kun vuodessa on 8760 tuntia niin en näe ongelmaa vuositutkinnossa (linja voisi olla myös pidempi mutta vuosi on kiva ajanmääre).

Opiskelu tapahtuu 4.38 tunnin vaiheissa – vaiheen jälkeen siirrytään aina seuraavaan pisteeseen (aivan kuten kokoonpanolinjalla). Välillä on lepovaihe (ajantaju hämärtyy joten lepoaika ei ole sidottu aurinkoon) ja sitten taas opiskellaan.



Kuva: Opintoputki. Putkeen syötetään fuksi ja vuoden päästä saadaan ulos DI.

Aallon teknillisellä puolella on 3300 työntekijää joista 250 on professoreja. Käytännössä opiskelijoita voisi opettaa 1250 henkilöä (loppuporukka voisi keskittyä huoltamiseen ja Nobel-tasoiseen tutkimukseen). Putkessa koulutuksen taso nousisi henkilökohtaisen opetuksen avulla – käytännössä jokainen opiskelija saisi 254 henkilökohtaista vaihetta (kyllä – joka työpäivä 4.38 tuntia kahdestaan opettajan kanssa). 500 ihmisen massaluennot voisivat olla historiaa – kuka niillä oikeasti oppii muuta kuin nukkumaan ja häiritsemään kanssa opiskelijoita?

Yksi putki voisi tuottaa usean alan insinöörejä (kone, sähkö, talkkari, paperi) – yhteisien perusopintojen jälkeen koulutetaan erikoistuneita vaiheita. Perusopintojen laatu nousee huomattavasti opettajien tekemän runsaan toiston avulla – kun vedät samaa 4.38 tunnin pakettia samassa lähtötilassa oleville ihmiselle niin paketista kehittyy nopeasti tehokas koulutus.

Tilaa uusi järjestelmä vie vähemmän kuin nykyinen – jos vaiheelle varataan kymmenen neliötä (osa käytäviä ja muuta) niin koko kampus mahtuu kahdessa kerroksessa 100 x 100 metrin alueelle. Nykyisille tiloille ja säästyneille rahoille keksitään varmasti käyttöä. Rahan käytöstä ei tule ongelmia - Suomessa on vahva kokemus rahan jakamiseen ja rahan tuottaminen (=vientiteollisuus) on koettu välttämättömänä pahana.

Perinteisessä opintoputkessa on tullut ongelmia kohdassa TAKahuone – se on vienyt monelta vuoden jos toisen mennessään. Uudessa putkessa on riskinä, että sinne tehdään vaiheeksi TAKahuone – lopputuloksena on tukos putkeen ja putken lopussa odottava rehtori joutuu odottamaan todella pitkään. En näe ratkaisuksi TAKahuoneen poistamista – ainakin omissa opinnoissa TAKahuone muodosti tärkeän vaiheen ennen valmistumista.

Teollisuus on jo valmiiksi innoissaan uudesta putkesta – putkessa olevia yksilöitä voidaan kohdekouluttaa jo putkessa astumaan tiettyyn työhön. Valmistuneet eivät ole liian vanhoja – käytännössä naiset 19 vuotta ja miehet 20 vuotta (armeija). He kerkeävät työskentelemään ennen 70-vuoden eläkeikää (63 on niin last century) 50 vuotta työelämässä – verrattuna nykyiseen 40 vuoden tuotokseen kasvua on 25% prosenttia. Tämä 25% kasvu auttaa täyttämään nykyisen ”kestävyysvajeen” (eli sen, että valtio tuhlaa rahaa enemmän kuin tienaa).

Onneksi opiskelin itse silloin kun valtion tulot olivat vielä menoja suurempia – sain elää Otaniemessä vastuullisessa vapaudessa ja kehittyä insinööriä. Nykyään teollisuuden palveluksessa monet opiskeluiden vapaa-ajalla opitut asiat auttavat – ja jäi vapaa-ajoista myös kavereita ympäri järjestelmää. Tähän kasvamiseen on tehty nykyään varmaan jokin kurssi... Ainakin toivottavasti.

Ohjeita katsastukseen

Tekstit: Rauno Loivalaakso, Independent carconsultant

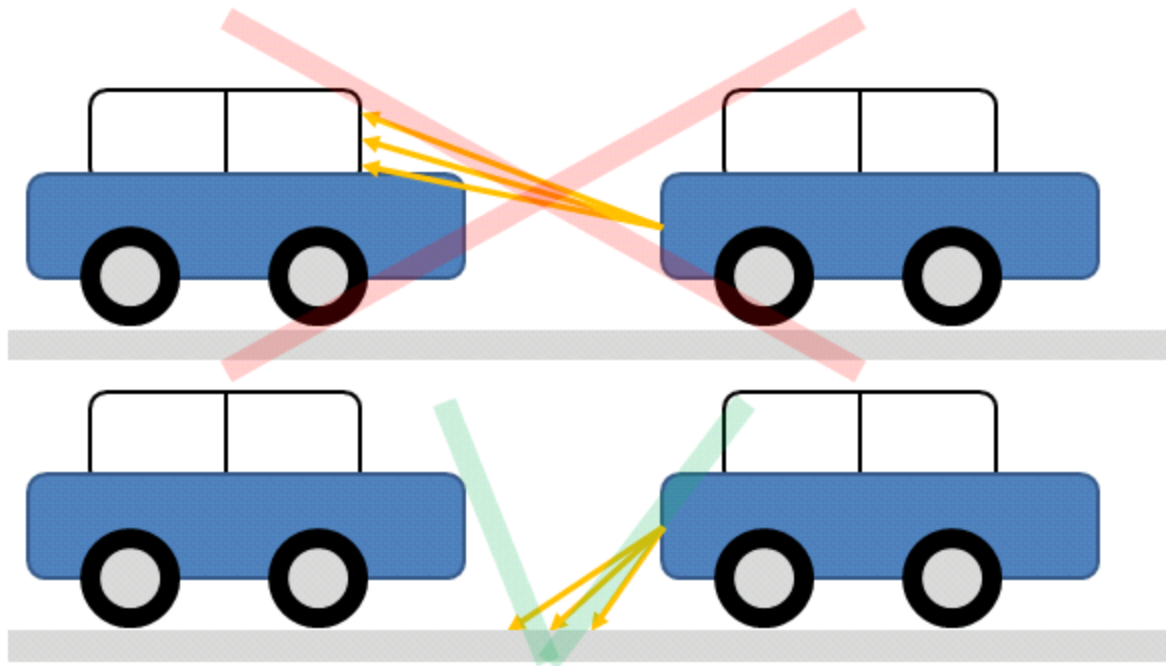
Jokaisen autonomistajan ja autoilevan tekkarin eteen tulee toisinaan kiusallinen ja yllättäväkin tilanne jota tieliikennelaki kuvailee sanalla määräaikaikatsastus. Tämä normaalilla henkilöautolla noin vuoden välein toistuva toimenpide ja museorekisteröidyllä kulkineella kahden tai neljän vuoden välein toistuva tilanne oli varsinkin aiemmin harmaita hiuksia ja rahanmenoa aiheuttava tilanne. Onneksi Äänitorvi taitaa niksit millä aloittelevakin tieteenharjoittaja selviää tästä tilanteesta kunnialla.

Ensimmäkin katsastukseen on syytä mennä selvin päin. Jos et itse ole ajokunnossa, niin hanki itsellesi ajokunnossa oleva kuski ja tarkista, että hänellä on ajolupa voimassa. Katsastustoimipaikan välittömässä läheisyydessä ei välttämättä ole fiksumia nauttia pussikaljaa eikä laata ympäri konttorin pihaa, se ei todellakaan edistä katsastuksen läpäisyä. Jos sinun on pakko loiventaa edellisiltä niin tee se kämpilläsi ja anna kaverisi hoitaa katsastus alusta loppuun saakka. Tilaa häneltä samalla paluukuormassa pussikaljat kämpillesi niin säästyvätkä kävelymatkalta Otaniemen Alepaan.



Kuva: Illan venyttyä aamuun tarvitaan katsastuksen suorittamiseen kaveria. Ajankohdaksi on muodostunut viimeinen päivä => katsastuksen siirto ei onnistu

Oleellisia tarkastuskohteita ennen katsastusta ovat esimerkiksi sisävalon ja rekisterikilven valon suuntaus. Väärin suunnattu sisävalo saattaa häiritä kuljettajaa ajon aikana ja asiansa osaava katsastaja huomaa helposti tällaiset puutteet ajoneuvossa ja kirjoittaa huomautuksen rekisteriotteeseen. Myös huonosti suunnattu rekisterikilven valo saattaa pimeäajon aikana häikäistä pahasti takana ajavaa kanssa-autoilijaa ja katsastuksen tarkoitus on luonnollisesti etsiä kuljettajasta tällaisia puutteita.



Kuva: Oikein ja väärin suunnattu rekisterikilvenvalo. Väärin suunnattu valo (ylhäällä) häikäisee takana tulevaa kuljettajaa. Oikein suunnattu (alhaalla) ei häikäise takana tulevia kanssa-autoilijoita.

Renkaiden kuntoon on myös syytä kiinnittää huomioita. Pienikin halkeama tai kuluma renkaan ulko- tai sisäreunassa on ilmeinen turvallisuusriski ja jämäpti katsastaja huomaa kyllä kaikki kusetusyrietykset. Ei ole siis mitään syytä käyttää roskalavalta dyykattuja renkaita, koska rengasliikkeestä voi myös hankkia täysin uudet renkaat katsastusta varten.

Takavalojen on myös syytä olla virheettömässä kunnossa ja jos niissä on pieniäkin halkeamia on takavalot syytä vaihtaa uusiin ettei niistä tulisi katsastuksessa huomautusta.



Kuva: Takavalojen muoveissa ei saa olla halkeamia. Tarkista muovien kunto jo ennen katsastusta ja korjaa mahdolliset puutteet uusimalla kohde. Takavaloja ei saa korjata vaan ne pitää aina uusia.

Pissapojan nesteen pakkaskestävyyden on oltava riittävä. Tällainenkin pikkuseikka saattaa aiheuttaa hylkäyksen katsastuksessa jos kohdalle osuu tavanomaista ammattitaitoisempi katsastaja. Erityisesti on huomioitava myös se, että katsastukseen ei kannata mennä jälkiasennettujen tummennettujen sivulasien kanssa, koska näistä räpsähtää takuuvarmasti muutosprosentit rekisteriotteeseen. Ja auto jossa on otteessa muutosprosentteja on tunnetusti vaikeampi myydä tulevaisuudessa jobbarille.

Jokainen autoilija ymmärtää varmasti itsekkin, että kuljine johon sattuu osumaan usempia yllämainittuja vikoja ei tietenkään ole tieliikennelain tarkoittamassa turvallisessa ajokunnossa eikä sitä luonnollisestikaan siten voida hyväksyä määräaikaikatsastuksessa ilman yllämainittujen vikojen ja puutteiden korjausta. Pienellä harjoittelulla kuitenkin aloittelevakin tieteenharjoittaja onnistuu helposti paikallistamaan kuljineestaan edelläkuvatun kaltaisia vikoja ja saakin siten tulevaisuudessa helposti kuljineensa ns. "heittämillä leimasta läpi."

Baltiassa autolla (II / II)

Tarina jatkuu edellisestä Äänitorvesta II/2011. Tarinassa kerrotaan autokerholaisen kokemuksista Balttian autoilusta – Subarun tehojen vuoksi valtaosa tarinasta sijoittuu poliisiautojen takapenkeille ja kuulusteluhuoneisiin.

Tuli myös käytyä Ukrainaa katsomassa uudella teho-Subarulla. Totesin pian rajan ylitettyäni, että Ukrainan ja Liettuan/Valko-Venäjän välillä on eroja. Jos Valko-Venäjällä rajamuodollisuudet ovat moninaiset, toimitus kuitenkin sujuu. Ukrainassa on samat proseduurit, mutta erona on että homma ei toimi. Aina jonotetaan, vaikka rajalla olisi 4 autoa. Ukrainassa myös lumitöiden optimoinnissa on otettu yksi harppaus lisää. Ihmetellä täytyi, että Kiovan (4 miljoonaa asukasta), Minskin (2 miljoonaa asukasta) ja Moskovan (edellä mainittuihin verrattuna paljon asukkaita) yhdistävä tie Ukrainassa oli siinä kunnossa talvella, että rekat ajoi 10 – 20 kilometriä tunnissa. Totesin että Subarulla pääsee. Tosin retken jälkeen huollossa ihmettelivät, kun 60 tuhatta ajatussa autossa piti vaihtaa iskarit vuotojen takia.



Kuva: Suomalainen versio tutkaajasta seuraamassa liikenneturvallisuuden täyttymistä. Baltiassa on vastaavaa aktiviteettiä havaittavissa runsaasti.

Ukrainassa tuli myös tutustuttua liikennepoliisiin. Oli tietyö ja laitettu 80 lätkä. Tietyö loppui, mutta ei jälkeäkään uudesta rajoituksesta. Parin kilometrin jälkeen polkaisin Subaruja ja pikaisestihan se kiihtyi takaisin 110 km/h nopeuteen. Kilometrin päässä alamäessä kaverit oli mittaamassa. Kertoivat että se rajoitus päättyy seuraavaan risteykseen ja ajoit ylinopeutta. Koitin tietysti vanhan konstin, Venäjän taito lähellä nollaa. Ei toiminut, toinen poliisi puhui jonkin verran englantia. Kun siinä tarpeeksi oli zoomailtu ja selvisi, että minulla oli noin kymppi jäljellä paikallista räppänää, kehottivat jättämään keskikonsoliin. Poliisiahan on aina toteltava, joten paikallisen rahan luovutuksen jälkeen toivottivat hyvää matkaa. Eikä tainnut muistuttaa, että aja hiljaa. Lähtiessä itsekseen ihmettelin, että 5 egeä on näköjään jossakin rahaa, jolla saa poliisilta hyvän matkan toivotuksen. Kuitti tosin ei kuulunut kauppaan.

Liettuassa koitti myös lamakausi. Valko-Venäjän raja meni entistä enemmän tukkoon. Itsekin jo paikalliseen kulttuurin ja genreen sopeutuneena ymmärsin, että onhan sillä merkitystä maksaako vodkapullo 2 vai 4 egeä. Jos muutaman saa ostaa alennuksella (ja kartonkin tupakkaa sekä tankin bensaa), niin kannattaahan sen takia 5 tuntia rajalla jonottaa. Pääsee työtönkin ansioille eikä peruselintarvikkeet ole niin kalliita. Jos tupakat ja kossun myyn, niin siitä voi tulla monta euroa voittoa.

Valko-Venäjä alkoi valmistella tulliliittoa samaan syssyyn Venäjän kanssa ja lupasivat nostaa autoveroa. En ole ikinä nähnyt eläessäni, miten rivakasti voi maassa Ladat vaihtua länsimerkkeihin. Ja rajalla tietysti ilmestyi työttömien lisäksi autojen maahantuojat. Tulipa koettua sekin, että jono rajalle voi olla kilometrejä pitkä. Eli hetkeksi piti siirtyä automatkailusta julkisiin kulkuneuvoihin. Ja kuten kunnan kauppiaiden mainoksissa sanotaan, eikä tässä vielä kaikki. Koska rajalla leimauspisteitä oli liian vähän aiemmin nyt autosta piti tehdä myös tulliselvitys. Joka kerta mennä tullen. Ja mennessä kahtena kappaleena. Ensimmäinen kerta oli hieno. Eteen tungettiin kaksipuoleinen A5 läystäke, joka minusta oli selvästi painettu Iivanan huussipaperille. Ja alkoi täyttäminen. Noin 50 kohtaa, johon piti laittaa kaikkea olennaista – osa onneksi rasti ruutuun monivalintoja. Ja jotta asiakas olisi onnellinen täyttäessään, myös vapausasteita sallittiin. Bokseihin sai tikata joko rastin tai veen. Olin onnellinen. Ensimmäinen kanssa taisteltiin puoli tuntia ja tuli ohjeita lukemalla puolisenkymmentä virhettä. Paperit tulivat silmille

ja eikun täyttämään uudestaan. Kakkosrundilla jäi enää kaksi virhettä, joten ne oli helppo korjata seuraavalla kierroksella. Kolmatta kertaa eivät enää viitsineet juoksuttaa, kun huomasivat että kaverilla on uusi kallias auto, puku päällä ja pitkä business viisumi.

Arvasivat oikein, että olin vitutuksesta jo ollut yhteydessä pääkonsuliin. Muutaman kerran jälkeen senkin lapun osasi täyttää eikä enää ihmetellyt, kun publikaani hakkasi paperiin joka kerta yhteensä neljä leimaa ja kirjoitti pitkiä koodejaan tietokoneeltaan. Totta kai jokaiseen paperiin, joka menee johonkin ihme läjään, pitää hakata 4 eri leimaa, eihän se muuten ole uskottava paperi. Ja voihan se olla, että kun pyyhkivät takapuoltaan, niin ei ole kavereilla leima otsassa, vaan achterissa.

NUTARIMAS DĖL ADMINISTRACINIO TEISĖS PAŽEIDIMO, KAI PROTOKOLAS NESURAŠOMAS
 Arvydas Grišas
 Notarinis Nr. M 921908
 2010 m. gegužės mėn. 14 d.

1. **Partijos, kad**
 1. TIMO MAA
 2. TIKIŠKO Ž-12 (Vilnius)

3. **Asmens kodas (rubensio valstybių piliečių - gimimo data)**
 19 m. rugpjūtį mėn. 2 d.

4. **Deklaruotos gyvenamosios (gyvenamosios) vietos**
 Vilnius, Teatro 7.

5. **Paleidimo esmė ir esatyrio apibūdinimas**
 VAIRAVO AUTOMOBILIS IR VIEŠOJI LEISTINA 60KM/H GREIČIU, VAŽIAVO 86 KM/H GREIČIU.

6. **Paleidimo data, laikas, vieta**
 2010 m. rugpjūtio mėn. 14 d., 10 val. 11 min., Vilnius, Grėišinio Vilko.

7. **Transporto priemonės markė, modelis**
 SUBARU LEXACY

8. **Valstybinis numeris**
 FAD

9. **Identifikacinis numeris (VIN kodas)**
 JF1BRDZ1AG0

10. **Registracijos dokumento numeris**
 C682974

11. **Transporto priemonės savininkas (vardas, pavardė, esmės kodas, deklaravus gyvenamą vietą ar kitą juridinį asmenį parašėdamas, laisvas, adresas)**
 "Swedbank autoparko valdytojas" UAB, 111612099, Vilniaus m. sav. Vilniaus m. K. Konstitucijos pr. 20A

12. **Vairuotojo pažymėjimo numeris ir vairavimo sąlygos metai**
 0259

13. **Paleidimui išliktai panaudotos techninės priemonės (pavadinimas, numeris, metrologinis patikros liudijimo Nr., prietaiso rodmenys, paklaida)**
 Mobilus greičio matuoklis "MotoRadar C, 625-01061284", 0645457, 89 km/h val

14. **Tamais aktais, kurie reikalaujami paleisti, pavadinti ir punktai (-ai)**
 KET 133 P.

15. **Atsakomybė už tai esantys Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso**
 124 str. 3 d.

16. **Leidimams išduoti aplinkybės**
 kaimiškas suodžių gatvė, padėjo staikinti pažeidimų ir jo dalyvius

17. **Susomėjus apie bylos nagrinėjimo metu dalyvavusius asmenis**
 Dalyvavo asmenys traukiamas administracinių atsakomybės

18. **Prisitarimo pridėmas**

Padaryto paleidimo registracija: JUKKA...
 Valdovaudamasis L.R. ATPK: 2010-30...
 Notaras: JUKKA...
 Notarimo numeris (kopija) gautas: ...
 Notarimo numeris (kopija) išleistas: 29 m. ...
 Notarimas įvykdytas 20 m. ...

Registruojamas objektas
 ROIK: 07-10-5421001

Vilnius AVPK
 (įstaigos pavadinimas)

NUTARIMAS DĖL ADMINISTRACINIO TEISĖS PAŽEIDIMO, KAI PROTOKOLAS NESURAŠOMAS
 2010 m. gegužės mėn. 17 d. Nr. 1081-664970-10
 Vilnius, Giraite g. 3, 207 kab.

Ai, Vilniaus apskrities vyriausioji policijos komisariato Kelių policijos valdybos Administracinės veiklos skyrius
 Postinis DEIMANTE ŽYLAITĖ,

notarinas, kad	TIMO MAA
Administracinis atsakomybės traukiamas asmens vardas, pavardė	TIMO MAA
Asmens kodas (rubensio valstybių piliečių - gimimo data)	19 m. rugpjūtį mėn. 2 d.
Deklaruotos gyvenamosios (gyvenamosios) vietos	Vilnius, Teatro 7.
Paleidimo esmė ir esatyrio apibūdinimas	VAIRAVO AUTOMOBILIS IR VIEŠOJI LEISTINA 60KM/H GREIČIU, VAŽIAVO 86 KM/H GREIČIU.
Paleidimo data, laikas, vieta	2010 m. rugpjūtio mėn. 14 d., 10 val. 11 min., Vilnius, Grėišinio Vilko.
Transporto priemonės markė, modelis	SUBARU LEXACY
Valstybinis numeris	FAD
Identifikacinis numeris (VIN kodas)	JF1BRDZ1AG0
Registracijos dokumento numeris	C682974
Transporto priemonės savininkas (vardas, pavardė, esmės kodas, deklaravus gyvenamą vietą ar kitą juridinį asmenį parašėdamas, laisvas, adresas)	"Swedbank autoparko valdytojas" UAB, 111612099, Vilniaus m. sav. Vilniaus m. K. Konstitucijos pr. 20A
Vairuotojo pažymėjimo numeris ir vairavimo sąlygos metai	0259
Paleidimui išliktai panaudotos techninės priemonės (pavadinimas, numeris, metrologinis patikros liudijimo Nr., prietaiso rodmenys, paklaida)	Mobilus greičio matuoklis "MotoRadar C, 625-01061284", 0645457, 89 km/h val
Tamais aktais, kurie reikalaujami paleisti, pavadinti ir punktai (-ai)	KET 133 P.
Atsakomybė už tai esantys Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso	124 str. 3 d.
Leidimams išduoti aplinkybės	kaimiškas suodžių gatvė, padėjo staikinti pažeidimų ir jo dalyvius
Susomėjus apie bylos nagrinėjimo metu dalyvavusius asmenis	Dalyvavo asmenys traukiamas administracinių atsakomybės
Prisitarimo pridėmas	

Padaryto paleidimo (paleidimų) registruojama: JUKKA... (paršas) TIMO MAA

Duomenų apie administracinių atsakomybės traukiamas asmens vardu anksčiau registruotas paleidimas NĖRA

Valdovaudamasis Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 124 str. 3 d.
 notarius skirti administracinių atsakomybės traukiamas asmenis administracinių nuobaudų: 124 str. 3 d.
 Nuobaudos rūšis: Bauda 100 Lt

Notarimo numeris (kopija) gautas: JUKKA... (administracinių atsakomybės patikros asmens pavadinti)
 Notarimo numeris (kopija) išleistas: 20 m. ... d., registracijos Nr. ...

Notarimo administracinio teisės pažeidimo byloje apskundimo tvarka nustatyta Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 291 str., 292 str. 1, 3 ir 4 d. ir 293 str. Kita aktualiai asmeniai, dėl kurio priimtas nutarimas, informacija yra 313 ir 314 šio kodekso straipsniuose.
 Aktriptinis demens, kad, jeigu vykdomasis dokumentas išleiktas baudo bei patikros antstoliams, baudos išieškojimo išlaidos gali viršyti parkitros baudo dydį (Sprendimų vykdymo instrukcija, patvirtinta 2002 m. gegužės 31 d. įsakymu Nr. 432 (Žin., 2005, Nr. 130-4682).

Kokoelman helmiä – vasemmalla Valko-Venäläinen kuulustelypöytäkirja sakonmäärämiseksi – oikealla Liettuan edistyksellisyttä alleviivaava tietokoneella tehty kuulustelypöytäkirja.

Aloin myös tässä vaiheessa omaksumaan joustavan Liettualaisen ajorytmin ja sopeutumaan paikalliseen ajokulttuuriin. Ensimmäinen sakko kameratolpasta tuli Pasvalysissä. Oli 90 normirajoitus ja minulla se kymmenen yli. No rajoituspa laskikin 70 kymmeneen, eli päräytin kameraan 102 kilometriä tunnissa. Tuli kirje kuulusteluihin. Sinne sitten mentiin ja mieleen tuli, että KGBkö täällä sakot jakaa, sen verran oli viihtyisä ympäristö. Jonottamaan pääsi taas sen vakion tunnin, kunnes kutsu kävi. Tunnustin ja kaduin tekoani kovasti – ja vielä liettuaksi, joten tuli se vakio 100 litaa, eli 28 egeä. Siinä mielessä kävi, että ymmärrän – Liettuassa on vapaat nopeudet. Mentiin muutama viikko ja taas tuli kirje työpaikalle. Nyt oli komissaarina Edvardas Grigas. Ja sama juttu, kaduttiin kovasti. Kysyttiin taas ajokortin numeroa, johon tällä kertaa osasin vastata. Se on se viivakoodi alalaidassa (vanhassa ajokortissa). Kaveri pyöritti korttia ja täytti lomaketta tietokoneella. Sinne meni ja taas tuli se sata litaa. Tällä kertaa oli 28 kilometriä ja samanlainen paikka – 90 perusnopeudesta tiputettu 70 km / h tunnissa. Meni taas pari kuukautta ja tuli uusi kirje. Tällä kertaa en päässyt oikeaan aikaan, vaan piti pyytää lykkäystä. No tulihan sitä ja ihan hyvä, tuli postia ja sain kun sainkin hoidettua tällä kertaa kaksi haastattelua yhdellä käynnillä. Onneksi olivat eri henkilöt kutsuneet, Edvardasille piti jo selittää että en minä Suomessa näitä kerää, täällä vaan on vahingossa käynyt näin. Ja tuli se sata litaa kahdesti. Työpaikalla hieman ihmettelivät, että neljässä kuukaudessa neljä lappua merkitsee kyllä kortin kuivumista ja summan nousemista. Ilmeisesti olin siedettävä kansalainen, kuin puhuin räkä liettuaa. Ja ajokortin numero oli joku ihmeellinen enari, jota ei saanut edes järjestelmään syötettyä.

Suomessa tuli myös käytyä ja Latvian poliisiin tutustuttua. Ensimmäinen tapaaminen Bauskassa meni huomautuksella, oli vain 20 km yli. Osansa oli myös sillä, että venäjän kielen taitoni oli onneton. Toisella kertaa ohitus valkoisella viivalla ei puhumalla onnistunut, vaan tuli 60 latia sakkoa. Kaveri puhui englantia ja pimeä ja huono merkintä oli huono selitys. Oli ilmeisesti käytetty Subarussa myös tehoja ohittaessa, mutta eivät ehtineet mittaamaan. Latviassa on muuten isot sakot, siellä kannattaa ajaa vain se 10 km yli. Sakko on lähes 100 egeä, eli sitä ei mieluusti maksele. Kolmas kerta Latviassa tuli myös pian, tällä kertaa rajalla. En olisi ikinä uskonut, että 30 rajoitus jatkuu Liettuasta myös Latvian puolelle, jossa tie muistuttaa rajan jälkeisine levennyksineen lähinnä hylättyä lentokenttää (hylättyä sen takia, koska siihen ei kuoppien takia enää lentokoneella pääse ilman

vakavia vaurioita). No minä poika kiihdytin rajan jälkeen tykkisubarulla ja hyvin nousi nopeus sinne satasten nurkille. Kaveri ryntäsi puskasta vauhdilla huitomaan. Vakiokonsti aloitetaan englannilla. Kaveri ei osannut, mutta sen verran ymmärsin latviaa, että ainekset kortin lähtöön on kasassa, kun on 70 kilometriä ylinopeutta. Kyseli onko rahaa. Lateja ei ollut, mutta litoja kyllä. Jonkun matkaa keskustelun jälkeen sitten ymmärsin, että sata litaa auton penkille jätettynä olisi sopiva summa. Se jäi siihen ja taas saatiin toivotukset hyvää matkaa. Mutta tällä kertaa myös kehoituksilla että aja maltillisesti.



Kuva: Tämä näkymä voi aiheuttaa sadan litan unohtamisen auton takapenkille

Valko-Venäjälläkin lopulta koitti se päivä että menin retkuun. Poliisi alkoi bensa-asemalla puhutella ja minä ihmettelin että miksi. Ja vastasin venäjäksi. Virhe, käskettiin autoon ja kerrottiin, että oli ajanut kiellettyyn ajosuuntaan. Hitto, kaikkia merkkejä sitä ei osaa katsoa lepikoista. Sitten alkoivat neuvottelut ja tietysti aloin tarjota kaikkia mahdollisia papereita väärässä järjestyksessä. Tällä kertaa ei toiminut, olin alkanut puhua venäjää ja paluuta ei ollut. Kun kysyi rahasta, tarjosin taas korttia, ja toistakin. Ei loppunut juttu. Keskusteltiin sakon suuruudesta. Normi olisi sellainen satatuhatta. Minulla ei tietysti ollut. Lopulta 20 minuutin väännön

jälkeen saatiin lopputulokseksi 7000 Valko-Venäjän ruplaa. Maksoin mielelläni sen 1,50 euron sakon että pääsin ladan penkiltä pois.

Kameroita on tullut myös välkyteltyä Suomessa ja Eestissä. Eivät ole perään huudelleet, mutta näköjään näissä maissa ei se 10 km marginaali päde.

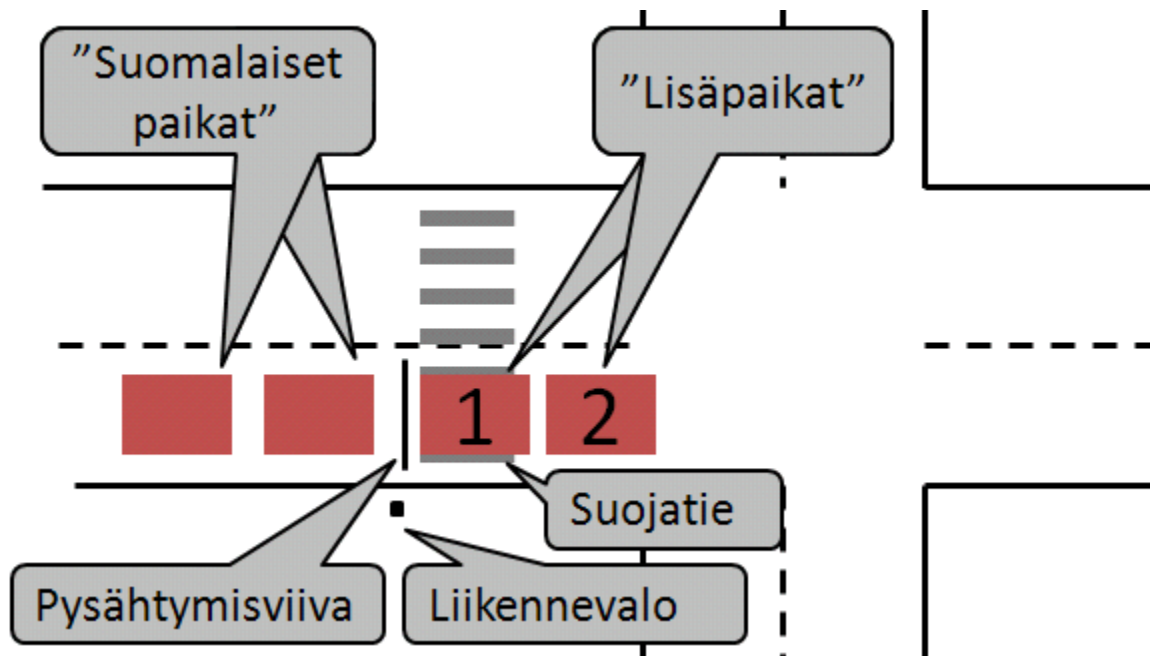


Kuva: Kameratolppa on täytynyt ja poliisimies on menossa tyhjentämään siitä kuvia. Seuraavaksi lähtee kirje Suomalaisiin koteihin – ulkomaille ei lähetellä turhaan kirjeitä

Mitä vielä kertoa autoilusta täälläpäin - no ehkä tärkeimpänä se että kaikkeen tottuu. Esimerkiksi ymmärtää sen, että jos pysähtyminen on kielletty, se tarkoittaa että pitää laittaa hätävilkut kun menee kauppaan. Ja että pitkäaikaispysäköintipaikasta ei ole kysymys. Saattaa mennä auto kunnan parkkipaikalle. Pysäköinnin suhteen on kaiken kaikkiaan erilaiset tavat. Vähän aikaa kesti ymmärtää että mitään viiden metrin suojatiesääntöä ei Liettussa taida olla. Ja jos muualta paikkaa ei löydy, niin suojatiellekin voi ilmeisesti pysäköidä. Talvella tien suuntainen pysäköinti on välillä lumen takia vaikeaa. No silloin voidaan siirtyä esimerkiksi kotikadulla poikittaispysäköintiin, koska Ukrainan suurlähetystö hoitaa jalkakäytävän hyvin ja sitä kautta voi aina kiertää. Paikalla

väijyvä poliisi ei tästä turhaa stressiä ota, hänelle on ilmeisesti ohjeistettu, että valvoo ettei kukaan pysäköi suurlähetystön parkkipaikalle.

Myös liikennevalot vaativat omaa harkintaa. Pysäyttämiskiivon taakse voi pysäyttää, jos minnekään ei ole kiire. Eteesihän jää kaksi oivallista valojen vaihtumisen odotuspaikkaa – suojatie ja sitten sen edellä oleva tila, Ajattelin ensin, että tämä koskee vain henkilöautoja, mutta uskottavahan se on, että myös busseilla on kiire.



Kuva: Lisäpysähtymispaikat risteyksessä. Risteykseen saadaan kaksi lisäpaikkaa kun käytetään autoille myös suojatie ja suojatien edessä oleva tila

Poliisinkin olen nähnyt tarkkailemassa liikennettä mutta usein kyseessä on tarkkailu, sitä voi pärrällä ajella sellaista satasta 50 alueella, jos poliisi on tarkkailumoodissa. Katselevat vaan kun kansa ajelee.

Olen kyllä kuullut kommentteja, että Suomeen palatessa ei Liettualainen liikennekäyttäytyminen ole hyväksi pitkäaikaisen ajokortin omistamisen kannalta. Taitaa näin olla ja viisainta opetella pikku hiljaa takaisin kotimaan ajotapoihin.

Rattijuopumus – leima otsassa ja miten siitä eteenpäin

Sain jutun eräältä kerholaiselta – poistin jutusta yksityiskohdat mitkä voisivat yksilöidä kerholaisen. Vanhat tietävät – uusien ei tarvitse tietää vaan oppia.

Kerron omakohtaisen tarinani miten ajattelemattomuudella pystyy mokaamaan. Kerron ensin miten se tapahtui käytännössä. Olin Tiistai-iltana autokerholla tavalliseen tapaan ja meillä oli siellä henkeviä keskusteluita sekä suunnitelmia tallipäällikön kanssa tulevista Autokerhon tapahtumista ja asioista yleensä. Löpistessä tuppaa suu kuivumaan ja alkaa tehdä mieli kurkun kostuketta. Kerholla oli olutta joka on aivan luonnollinen vaihtoehto kurkun kostuttamiseen. Koska oli tiistai, oli myös kerhon saunailta. Saunassa alkaa yleensä ahdistaa hikoillessa, jollei ole mitään juotavaa. Ainoa ratkaisu oli lisää kaljaa.

Saunassa monesti jutut, juonet ja tarinat alkavat luistamaan, eikä parin tunnin mittainen saunavuoro millään riitä kattamaan runosuonen soljuntaa. Juttua piti mennä jatkamaan TAKahuoneeseen. Ja koska on saunoessa hikoillut ja puhunut paskaa eikä paskanjauhannalle näkynyt loppua, tarvittiin lisää kurkunkostuketta. Näin ilta jatkui, kunnes keskiyön vaiheilla vaihdoin oluen limppariin aivan makusyistä.

Alkuperäisenä ajatuksena oli, että olisin jäänyt takahuoneeseen nukkumaan. Mutta kummallakin sohvilla oli jo asukkeja. Ahdasmielisenä tunneliaivona en edes jäänyt pohtimaan muita ratkaisuja, vaan aloin miettimään kotireissua, joka oli muuttunut Otaniemestä kotipaikalle. Reissu kuin reissu, ajattelin, sillä olihan minulla autoja käytettävissä. Tiedostin osittain sen että alkoholiuomia oli tullut nautittua, mutta arvioin noin kello kolmen aikaan aamuyöstä olevani aivan hyvässä ajokunnossa. Ei tuntunut missään.

Ajorupeama loppui kuitenkin lyhyeen. Arvatenkin tiistain ja keskiviikon välisessä yössä ei liikennettä juuri ole ja olin ainoa muu kuin poliisiauto kehä I alkupätkällä. Sellainen poliisimagneetti kuin mitä autoni on, niin totta kai sinivuokot tekivät u-käännöksen ja pistivät iloiset, sinisenä vilkkuvat tunnelmavalot päälle. Ensimmäisenä huolenaiheena heillä oli se, että oliko auto minun vai olinko lainannut sitä luvatta jonkun naapurilta. Paperit ojennettuani seuraava peruskysymys oli, että puhaltaisitko tähän kiitos. Puhalsin, ja kun valtion virkamies

totesi että ykköstähän tämä näyttää, olin yllättynyt. Omat tuntemukseni eivät ollenkaan vastanneet yhtä promillea. Tästä eteenpäin poliisisedät totesivat että voisin tutustua Maijan sikaosastoon, sillä minun ei tarvinnut kuulemma enää murehtia ajamisesta. Nihtidiskossa vielä varmistettiin tarkkuusalkometrillä ykkösen olevan suurempi kuin nolla ja todettiin että turvallista kotimatkaa ja että minun ei tarvinnut tästä eteenpäin murehtia hukkaavani ajokorttia taikka avaimiani heidän pitäessä ne tallessa. He totesivat myös, että tervetuloa huomenna uudestaan kello kaksi kuulusteltavaksi. Kuulusteluissa Vanhempi konstaapeli Seppo (nimi muutettu) oli oikein mukava ja ymmärtäväinen tilanteeseeni, sillä laskutaito on välillä kovin vaikeaa. Ehdottipa herra konstaapeli ikäni vuoksi saisin korttitta mopoa kuljettaa, jos vaikka lähikauppaan käveleminen ei kiinnostaisi.

Miten tämä kaikki vaikuttaa sellaisen ihmisen elämään, jonka tapoihin kuuluu autolla ajaminen niitakin matkoja joiden pituus on yli savukkeen verran (mikä suomeksi on noin puoli kilometriä). Ensinnäkin minulla oli pelkkä rattijuopumus, eikä törkeä sellainen. Olen ensikertalainen eikä tapoihini liiemmin kuulu lainsuojattomuus. Kun tapauksen jälkeen mainitsin ensin että olin menettänyt korttini, monet kysyivät ensiksi kuinka paljon ylinopeutta ajoin (eivät kaikki). Tähän kysymykseen kun vastaa että en ajanut liian kovaa, oli monien kasvojen ilme kovin yllättynyt, hämmentynyt ja osittain vastenmielisyyttä osoittava. Minut leimattiin rattijuopoksi ja sitä ei katsota kovinkaan hyvällä. Jotenkin ihmisten mielissä on sallittavampaa ajaa koulun edestä kolmeasataa kuin ajaa sellaisessa tilassa, jolloin on keskivertokuljettajaa rauhallisempi sekä huomioonottavampi. En ole puolustelemassa siis sitä mitä tein. Jälkeenpäin tiesin sen, että jos jotakin olisi sattunut en olisi ikinä voinut antaa sitä itselleni anteeksi. Nyt voin. Voin vain todeta että minulla oli suuri onni tulla pysäytetyksi ja otetuksi talteen jotta itsekin huomaisin sen.

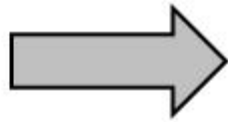
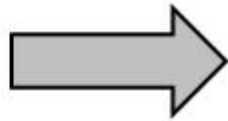
**Arvioin olevani
aivan hyvässä
ajokunnossa.
Ei tuntunut missään.**

Miltä sitten viisi kuukautta ja kuusikymmentä (60) päiväsakkoa tuntuu? No, tulottoman päiväsakko on kuusi (6) euroa päivältä, eli rahallisesti kyseessä ei ollut itselle mikään paha nakki. Ensimmäinen neuvo siis, jos töhötät, tee se köyhänä, et köyhdy aivan niin paljoa. Mutta viisi kuukautta ajamatta autoa on miehelle jonka suurin autottomuustauko on ollut noin kaksi viikkoa putkeen kova paikka.

Jo pelkästään liikkumisen helppoudessa sillä on vaikutuksensa. Kotipaikalta Otaniemeen bussilla tai junalla ja bussilla on kaikki yhteydet noin puolentoista (1½) tunnin päässä. Autolla kyseisen matkan taittaa noin 32 (kolmessakymmenessäkahdessa) minuutissa ilman että tarvitsisi olla viereisen paikan teinipojan musiikin särinän säestämänä ja vastapäisen juopon päälle yskittäväänä.

Henkisesti minulta on vain viety vapaus. Viettäisin todellakin mieluummin pari kuukautta vankilassa pelaamassa pleikkaria kuin että olisin vajaan puolen vuoden verran ilman oikeutta kuljettaa autoa. Monet ovat toisaalta ihmetelleet sitä, että en ole ajanut autoa todellakaan metriäkään liikenteessä tänä aikana. En halua. Sillä tosiasia on, että vaikka en näkisi kuukauteen ainuttakaan poliisihenkilöä, niin sillä sekunnilla, kun odotan valoristeyksessä, näkisin nuo tutut siniset ja punaisen valot takanani taustapeilistä. (Murphyn laki.)

Tahtoisin vielä karvaan kokemuksen kasvattamana todeta, että puolen promillen raja ylittyy todellakin helposti. Etenkin seuraavana aamuna. Edelleen pätee liikennelaitoksen nyrkkisääntö: jos otat et aja, jos ajat et ota. Takseja on paljon kaikkialla ja he tarvitsevat pennosiasi. Tue heitä.



Teekkarien Autokerho ry

PL 69

02151 Espoo

