



Suomen Autoteknillisen Liiton jäsenjulkaisu

Satelliitti

1/2004



**Suomen Autoteknillinen
Liitto ry 70 vuotta**

Julkaisija Suomen Autoteknillinen Liitto ry
Köydenpunojankatu 8, 00180 Helsinki
puh (09) 6944 724
ISSN 1235-2292



Suomen Autoteknillinen Liitto ry
Köydenpunojankatu 8,
00180 Helsinki
puhelin 09-6944724,
faksi 09-6944027
email: satl@satl.fi

Julkaistavaksi tarkoitettua aineistoa voidaan toimituksellisista syistä lyhentää ja muuttaa. Lehden kirjoituksen osittainenkin lainaaminen sallittu vain kirjoittajan luvalla.

Sisältö

Liiton puheenjohtajan mietteitä	3
Liiton toiminnanjohtajan ajatuksia	4
Täydennyskoulutus - syksy 2004	5
Suomen Autoteknillinen Liitto ry 70 vuotta	6
Vuoden Autoteknikko	8
Liittokokous 2004	9
Kuopion Autoteknillinen Yhdistys 70 vuotta	11
Ford ennen Ford Motor Companya	12
Autotekniikan Visiopäivä	15
Yhdistyksissä tapahtuu	16
Hemmottelumatka Pärnuun	19
SATL:n liittohallitus 2004	20
Autoteknillinen näyttely Kouvolassa	21
Vuoden Autoteknillinen Yhdistys	22
Apurahat	23
Kesäpäivät Ähtärissä	24
Yhdistysten toimihenkilöt	26
Retki Karjalaan	30
Uni uudesta autosta	31
Jäsenhankintakilpailu	32
In Memoriam	34
Matti Litmanen 80 vuotta	35
Amerikkalaispoliisin kyydissä	36
SATL raportit	44
Myyntiargumentit (jäsenhankinta)	46
Jäsenhankintakilpailun säännöt	46

Arvoisat autotekniset



adiossa kerrottiin, että lintujen kevätmuutto on viimepäivien lämpimästä säästä johtuen käynnistynyt vilkkaana. Olen aina hämmästellyt ja kummastellut, mikä on se voima, joka saa linnut siirtymään tuhansien kilometrien matkan talvehtimisalueiltaan tänne Suomeen.

Jotain erityistähän tässä maassamme täytyy olla, jotta tämä ilmiö toistuu vuodesta toiseen säännöllisesti. Vielä suurempi ihmetyksen aihe on se, että esimerkiksi joutsenet saapuvat samalle kotijärvelle, samoille tutuille rantamaisemille vuosi vuoden perään. Miten ne navigoivat ja löytävät perille.

Lintujen lailla ihmisilläkin on liikkumisen vietti. Kautta aikain olemme unelmoineet mahdollisuudesta nähdä maailmaa. Autot, junat ja lentokoneet ovat tehneet tämän unelman toteutumisen mahdolliseksi yhä suuremmalle joukolle ihmisiä yhä edullisemmin.

Auto on varmaan eniten vaikuttanut ihmisten liikkumisen vapauteen. Mutta vastapainona on syntynyt ympäristöongelmia, päästöjä, huoli energian ja raaka-aineiden riittävyydestä,

onnettomuuksia ja ruuhkia. Näitä epäkohtia tekniikan ihmiset yrittävät minimoida suunnittelun ja ennen muuta ylläpidon asiantuntemuksen avulla. Asiantuntemuksen, jota edesauttaamaan liittomme on syntynyt ja kehittynyt.

Autoon liittyy monenlaisia unelmia. Monia niistä on täyttynyt kuluneen vuoden aikana autoverotuksen muutosten helpotettua auton hankintaa. Autokauppa käy taas vilkkaana. Sen myötä on täyttynyt myös monen nuoren unelma ammatista autoalalla.

Liittokokouksessa, yhdistysten kokouksissa ja kahvipöydissä keskustellaan vilkkaasti myös siitä, miten unelma nuorten omasta autoteknisestä liitosta saataisiin toteutumaan.

Puheenjohtajana kannan asiasta erityistä huolta, sillä ilman jatkuvasti uusiutuvaa jäsenkuntaa, ilman uusiutuvaa toimintaa meidän rakas liittomme vähitellen riutuu. Minullakaan ei ole olemassa viisastenkiveä, jolla nuoret saataisiin joukolla mukaan. Tiedän vain, että käskemällä se ei onnistu. Meidän tulee antaa heidän itsensä luoda ne toimintamuodot, jotka heitä kiinnostavat. Niinhän me itsekin olemme tehneet aikoinaan. Meidän tehtävänämmme on antaa toimintaedellytykset. Tämä vaatii kovaa työtä jäsenkunnalta ja ennen muuta liittomme toimihenkilöiltä. Meille on esitetty kova haaste. Pystymmekö siihen vastaamaan.

Leppoisa kesää ja
kesäpäiviä odotellen

Matti Juhala

Otamme kiitollisuudella vastaan kaikki lehden sisältöä ja ulkoasua koskevan palautteen sekä juttu- ja aiheideat, sähköpostilla: satl@satl.fi, faxilla 09-69 44 027 tai kirjeitse lehden toimitukselle.



*Kun tekee töitä tiukasti kahdeksan tuntia päivässä,
voi päästä johtajaksi ja saa tehdä töitä kaksitoista tuntia päivässä.*

Uudelle insinöörille

Onneksi olkoon valmistumisesi johdosta.

Olet valmistunut osaamisen ajan maailmaan, jossa merkittäviä vaikuttajia ovat globalisaatio, vapaat rahoitusmarkkinat, teknologian nopea kehittyminen ja digitaalinen vallankumous.

Me jo aikaisemmin valmistuneet, tulevat kollegasi, tiedämme, että tulet tarvitsemaan tietoa myös jatkossa. Kauaskatseiset autoalan asiantuntijat perustivat jo vuonna 1934 Suomen Autoteknillisen Liiton (SATL) jakamaan ajankohtaista tietoa jäsenilleen.

Tässä työssä keskeisinä toimijoina ovat olleet Autoalan Koulutuskeskus Oy sekä jäsenetuna postitettu Suomen Autolehti.

Ehkä olet jo voinut nauttia ilmaisesta opiskelijajäsenyydestä.

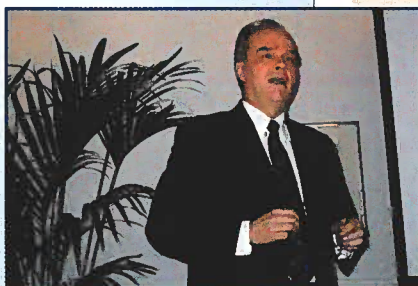
Ellei sinulle ole vielä tarjottu ilmaista opiskelijajäsenyyttä, Sinulla on nyt mahdollisuus ilmaiseen varsinaiseen jäsenyyteen. Valmistumisesi kunniaksi, SATL haluaa antaa Sinulle ilmaisen jäsenyyden valmistumisvuotesi ajan ja etusi:

- Suomen Autolehti kotiin kannettuna
- Autoalan Koulutuskeskuksen kurssimaksut jäsenhintaan
- Autoalan asiantuntemus ja verkostot
- Kesäopintopäivät edulliseen jäsenhintaan

Täytä oheinen kortti ja pääset heti osalliseksi kaikista jäseneduista ja jäsenyydestä.

Tervetuloa 5500 autoalan asiantuntijan joukkoon!

Harri Nieminen
Toiminnanjohtaja



Arvoisat jäsenet

O te on uusille insinööreille jaettavasta "stipendistä". Tämä on yksi niistä toimenpiteistä, joilla pyrimme hankkimaan uusia jäseniä yhdistykseemme. Jäsenhankintakilpailu on toinen käynnissä olevista toimenpiteistä. Toimintavuotemme teema on "Jäsen – tärkein voimavara". Olisiko nyt sopiva hetki pyytää jäsenistöä apuun, urakka on nimittäin melkoinen – tarvitsemme lisää uusia jäseniä. Ilman uusia jäseniä, me "menetämme" vuosittain 100-200 jäsentä. Emme niin, että he sanoisivat irti jäsenyytensä, vaan niin, että he ovat olleet kunniakkaasti mukana jo niin kauan, että saavat ansaitsemansa vapaajäsenyyden.

Saanko pyytää sinua varsinaisen jäsenen, että ainakin yrität hankkia yhden uuden jäsenen yhdistykseesi. Palkinnoksi annamme sinulle varmuuden siitä, että toimintamme jatkuu tulevaisuudessakin. Mitä muuta lisäarvoa saat? Saat yrittämisen ja onnistumisen tunteen, joka on paljon arvokkaampi kuin elokuvalippu tai matka autokorjaamoalan Automechanikamessuille Frankfurtiin. Toki nämäkin ovat mahdollisia, mutta vain, jos osallistut jäsenhankintakilpailuumme.

Olet tärkein voimavaramme!

Kevätterveisin
Harri Nieminen

Täydennyskoulutus syksy 2004

Ajoneuvosäädökset, testaukset ja hyväksynnät

7.9.2004
Kuljetuskuutio, Helsinki

Tilaisuuden tarkoituksena on selvittää ajoneuvosäädösten ja direktiivien muutoksia sekä ajoneuvojen ja varusteiden hyväksyntää koskevia vaatimuksia. Lisäksi selvitetään tutkimus- ja testaustoimintaa sekä mitä edellytyksiä hyväksytyille tutkimuksille ja testauksille asetetaan.

Tilaisuus on tarkoitettu tutkimus- ja tuotekehityspäälliköille, testauksen parissa työskenteleville, ajoneuvovalmistajien ja maahan- tuojien edustajille, katsastusmiehille sekä alan insinööreille, tekni-koille ja opettajille.

Kurssimaksu 270 €/300 € + alv.

Ruokailu sisältyy kurssimaksuun.

Ilmoittautuminen 2.9.2004 mennessä.

Linja-autotekniikan ja direktiivien kehitys

26-27.10.2004
Kuljetuskuutio, Helsinki

Koulutuspäivien tavoitteena on käydä läpi linja-autoja koskevaa lainsäädäntöä sekä linja-autotekniikan ja direktiivien uusinta kehitystä. Lisäksi käsitellään kaluston huoltoon, korjaukseen, turvallisuuteen sekä taloudelliseen käyttöön ja ympäristövaatimuksiin liittyviä asioita.

Koulutuspäivät on tarkoitettu linja-autoyritysten tekniselle henkilöstölle, huolto- ja korjaamopäälliköille, työnjohtajille, koritehtaiden ja maahantuojien edustajille sekä alan insinööreille, tekni-koille ja opettajille.

Kurssimaksu 380 €/420 € + alv.

Ruokailu sisältyy kurssimaksuun.

Ilmoittautuminen 19.10.2004 mennessä.

Autoalan rengaspäivä 2004

21.9.2004
Hotelli Haaga, Helsinki

Tilaisuuden tarkoituksena on selvittää renkaita koskevaa lainsäädäntöä, rengastutkimuksia ja niiden tuloksia, rengastekniikan kehittymistä ja painopistealueita sekä renkaiden markkinointiin ja kierrätykseen liittyviä näkökohtia.

Tilaisuus on tarkoitettu rengasvalmistajien ja rengasmaahan- tuojien edustajille, rengasalan yrittäjille, rengasmyynnin parissa toimiville henkilöille sekä alan insinööreille, tekni-koille ja opetta- jille.

Kurssimaksu 270 €/300 € + alv.

Ruokailu sisältyy kurssimaksuun.

Ilmoittautuminen 14.9.2004 mennessä.

Liikkuvan kaluston hydraulikkaa

9-10.11.2004
Hotelli Haaga, Helsinki

Tilaisuuden tarkoituksena on selvittää hydraulikan eri osakomponenttien kehitystä sekä niiden rakennetta, toimintaa ja vianmäärittämistä. Lisäksi selvitetään hydraulilijojen ominaisuuksia ja vaatimuksia sekä hydraulikan turvallisuuden liittyviä kysymyksiä.

Kurssi on tarkoitettu huolto- ja korjaamopäälliköille, työnjohtajille, suunnittelijoille sekä alan insinööreille, tekni-koille, opettajille ja muille hydraulikan parissa työskenteleville henkilöille.

Kurssimaksu 380 €/420 € + alv.

Ruokailu sisältyy kurssimaksuun.

Ilmoittautuminen 2.11.2004 mennessä.

Korjaamolainsäädännön muutokset, vaatimukset ja vastuut

28-29.9.2004
Kuljetuskuutio, Helsinki

Tilaisuuden tarkoituksena on selvittää työsuojelulain säännöksiä ja ongelmakohtia, ympäristö- mää- räyksiä, työturvallisuuslain veloit- teita ja vastuukysymyksiä. Lisäksi selvitetään koneiden ja laitteiden lakisääteisiä tarkastuksia sekä paloturvallisuusohjeita.

Tilaisuus on tarkoitettu osasto-, huolto- ja korjaamopäälliköille, työnjohtajille, huoltoneuvojille, kone- ja laitevalmistajille, työsuojelutarkastajille sekä alan insinööreille, tekni-koille ja opetta- jille.

Kurssimaksu 380 €/420 € + alv.

Ruokailu sisältyy kurssimaksuun.

Ilmoittautuminen 21.9.2004 mennessä.

Raskaan kaluston määräysten kehittyminen

23.11.2004
Kuljetuskuutio, Helsinki

Koulutuspäivän tavoitteena on selvittää raskaan kaluston määrä- yksiä sekä niiden muutoksia ja käytäntöön soveltamista. Lisäksi käsitellään vetoautojen ja perä- vaunujen jarrujärjestelmien kehit- tymistä, dynaamietrimittauksia sekä vetolaitteita.

Tilaisuus on tarkoitettu huolto-, korjaamo- ja kuljetuspäälliköille, työnjohtajille, ajoneuvovalmistajien ja maahantuojien edustajille, katsastusmiehille sekä alan insinööreille, tekni-koille ja opetta- jille.

Kurssimaksu 270 €/300 € + alv.

Ruokailu sisältyy kurssimaksuun.

Ilmoittautuminen 17.11.2004 mennessä.

Huolto- ja korjaamopäällikköpäivät

14-16.10.2004
Viking Line, Hki-Tukholma-Hki

Seminaarin tarkoituksena on käsitellä huolto- ja korjaamotoiminnan tulevaisuutta ja menestystekijöitä sekä ryhmäpoikkeusasetuksen vaikutuksia käytännössä. Lisäksi käydään läpi uuden tekniikan tuomia vaatimuksia sekä laadun ja kannatavuuden kehittämistä.

Seminaari on tarkoitettu osasto-, huolto- ja korjaamopäälliköille, vastaaville työnjohtajille, maahan- tuojien alue- ja kenttäpäälliköille sekä korjaamoiden kehittämis- tehtävissä toimiville henkilöille ja alan opettajille.

Kurssimaksu 520 €/560 € + alv.

Risteily sisältyy kurssimaksuun.

Ilmoittautuminen 4.10.2004 mennessä.

Tiedustelut ja ilmoittautumiset:

Autoalan Koulutuskeskus Oy
Köydenpunojankatu 8,
00180 Helsinki
Puh. (09) 6944 724
Fax (09) 6944 027
email: tarja.hamalainen@satl.fi
www.autoalankoulutuskeskus.fi

Kurssien yksityiskohtaiset ohjel- mat julkaistaan noin kaksi kuu- kautta ennen Suomen Autoleh- dessä ja kurssikohtaisissa ohjel- maesitteissä.

Kurssiohjelmien sisällön suunnitte- lussa huomioimme käytännön tar- peet sekä hankimme luennoitsijoik- si alan parhaita asiantuntijoita.

Arvonlisävero on 22 %.



Autoalan Koulutuskeskus Oy
Suomen Autoteknillinen Liitto ry



Suomen Autoteknillinen Liitto ry SATL

- 70 vuotta autoalan hyväksi

Autoilun alkuaikoina ei ollut varsinaisia autokorjaamoita. Viat korjasi kuljettaja, useimmiten ulkosalla. Autoilla ajettiin pääsääntöisesti vain kesällä ja talvella suoritettiin täyskorjaus. Alkuaikoina jo parin sadan kilometrin matkan taittaminen autolla oli suuri saavutus.

Autoilun yleistyessä antautuivat entiset kuljettajat usein autonkorjausalalle. Sepät, koneenkäyttäjät ja jopa jokunen kelloseppäkin ryhtyi autonkorjaajaksi. J. Aaltonen perusti ensimmäisen autokorjaamon Turkuun vuonna 1905. Samoihin aikoihin Nikolajeffin autoliikkeessä Helsingissä nuori John Michelsson aloitti autoteknikon uransa. Hän oli eräs Helsingin Autoteknikot ry:n veteraaneja.

Autoteknikkojen yhdistyksien synty

Suomen autokanta kasvoi voimakkaasti 1920-luvun lopulla. Teknisen kehityksen myötä autot kehittyivät ja muuttuivat nopeasti. Ei ollut saatavilla juuri minkäänlaista autoteknillistä kirjallisuutta. Tiedon tarve oli valtava. Samalla alkoi 1930-luvun alun lama. Osaksi laman aiheuttamista taloudellisista syistä ja tiedon tarpeesta perustettiin Helsingin Autokorjaamoiden yhdistys ry vuonna 1931. Yhdistys järjesti tiettävästi ensimmäiset yleiset autonkorjauskurssit vuonna 1932.



Liiton kutsuvieras-tilaisuuden osanottajia.



Professori Antti Saarialho ja rouva Kaija Saarialho sekä kuvansa näköiset Eija ja Heikki Haapaniemi.

Innostus kursseihin oli suuri ja autoalan asiantuntijoiden keskuudessa syntyi tarve keskustella autoteknillisistä asioista useamminkin. Näissä olosuhteissa syntyi ajatus autoteknikkojen yhdistyksen perustamisesta Helsinkiin, mistä ajatus nopeasti levisi kaikille suuremmille paikkakunnille Suomessa.

Suomen Autoteknikkojen Liiton synty

Helsingin, Tampereen, Turun ja Viipurin yhdistykset oli perustettu ja kaikkialla maassa oli syntymässä uusia yhdistyksiä. Tarvittiin yhdysside eli liitto. Helsinkiläisten toimesta laadittiin liiton sääntöehdotus ja Suo-

men Autoteknikkojen Liiton perustava kokous pidettiin 24.-25.2.1934.

Perustavassa kokouksessa valittiin SATL:n puheenjohtajaksi professori Harald Kyrklund ja liittotoimikunnan jäseniksi Väinö Kuusijärvi, K.J. Syvähuoko, Atte Rainio, Harald Anero, Oskari Kurki-Suonio ja Fr. Nurmi. Liiton toimintaa hahmotettiin jo perustavassa kokouksessa. Oma teknillinen autolehti äänenkannattajana oli yksi tärkeistä aloitteista. Toinen tärkeä tavoite oli alan täydennyskoulutuksen järjestäminen.

Pää tavoitteena oli kuitenkin "liiton voiman ja laajuuden lisääminen" eli jäsenyhdistysten perustaminen, jotta SATL todella voisi esiintyä maamme autoteknikkojen edustajana.

Tavoite toteutuikin ja vuosien 1932-1937 aikana perustettiin maamme 24 autoteknikkojen yhdistystä.

Liiton nimi muutettiin, koska jäsenistö koostui paitsi varsinaisista tekniikoista myös muun asteisen teknillisen koulutuksen omaavista henkilöistä. Diplomi-insinöörienkin lukumäärä jäsenistössä on melko huomattava. Nimi muutettiin nykyiseen muotoonsa, Suomen Autoteknillinen Liitto ry, vuonna 1960. Samalla muuttivat yhdistykset nimensä Autoteknillisiksi Yhdistyksiksi.

SATL:n perintö

Suomen Autoteknillinen Liitto ry SATL vietti 70-vuotispäiväänsä 24.2.2004. Liitto syntyi aikoinaan tarpeesta – jäsenistön tiedon ja koulutuksen tarpeesta. Tämä tarve on kaiken toiminnan ydin ja ohjenuora tänäkin päivänä.

Etäisyydet olivat valtavat 1930-luvun Suomessa sekä fyysisesti että kuvainnollisesti. Tiedon kulku oli hidasta eikä alan koulutusta ollut olemassa. Tiedon jakaminen ja osaamisen kehittäminen olivat silloisten autoteknillisten yhdistysten tärkein tehtävä.

Alan ammattikoulutasoinen koulutus käynnistyi 1930-luvulla ja loi perustan myös autoteknikko- ja insinöörikoulutukselle. Autoteknikkokoulutus käynnistyi ensiksi Tampereella vuonna 1938 ja insinöörikoulutus vuonna 1941. Autotekniikan luennot aloitettiin Teknillisessä Korkeakoulussa vuonna 1949. Vapaaehtoiseksi oppiaineeksi autotekniikka tuli vuonna 1953 ja vuodesta 1968 lähtien sillä on ollut oma opintolinja.

Suomen Autoteknillisen Liiton jäsenet yhdessä alan muiden vaikuttajien kanssa vaikuttivat aktiivisesti alan koulutuksen suhteellisen ripeään

käynnistymiseen Helsingissä, Tampereella ja Turussa.

SATL tänään

Liitolla on tänään 39 jäsenyhdistystä ja 5500 jäsentä ympäri Suomea. Liiton täydennyskoulutustilaisuuksista, myöhemmin liiton omistaman Autoalan Koulutuskeskuksen kurseista on tullut alan täydennyskoulutusbrändi. Ensimmäiset kurssit järjestettiin jo yli kolmekymmentä vuotta sitten. Sen jälkeen ovat tuhannet kurssilaiset osallistuneet SATL:n täydennyskoulutustilaisuuksiin. Kehitys jatkuu samanlaisena. Uutuutena tarjotaan alan täsmäkoulutusta nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä. Esimerkkinä kaikkialla maassa vuodenvaihteessa 2003/2004 järjestetyt OBD-kurssit.

Joka toinen vuosi järjestettävät alan ainoat ammattimessut, Auto & Korjaamo messut ovat alan ammattilaisten vuoden päätapaukset. Messujen merkitys autokorjaamolaitteiden ja muiden alan uutuusien esittelyfoorumina on vahvistunut. Seuraavat messut järjestetään 17.-19.3.2005.

SATL järjestää jäsenyhdistystensä kanssa joka toinen vuosi Suomen Mestarimekaanikko- kilpailun. Alkukilpailuja käydään vuoden 2004/2005 vaihteessa kaikkialla Suomessa. Alkukilpailujen parhaat menevät jatkoon ja loppukilpailu huipentuu Auto & Korjaamo-messuilla maaliskuussa 2005 tapahtuvaan viimeiseen tehtävään ja palkintojen jakoon.

SATL:n keskeinen jäsenetu on Suomen Autolehti. Lehti on autoalan johtava ammattilehti ja ainoa erityisesti autoalan esimiehille tehty julkaisu. Artikkelien kirjoittajat ovat alansa parhaita osaajia. Lisäksi toimitus raportoi viimeisimmät uutiset ja haastattelee kiinnostavimmat henkilöt.

Lehti seuraa aktiivisesti alan kehitystä ja toimii sekä täydennyskoulutusta että uutisvälineenä auto- ja korjaamoalan ammattilaisille. Lehti ilmestyy kymmenen kertaa vuodessa ja sen levikki on 7500.

SATL on Moottoriliikenteen keskusjärjestön, Liikenneturvan, Mobilia säätiön, kansainvälisten FISITA:n ja EAEC:n jäsen. FISITA Travelling Fellowship – ohjelman puitteissa SATL sponsoroi autoalan opiskelijoita tai vastavalmistuneita insinöörejä osallistumaan kansainvälisiin FISITA-kongresseihin. SATL järjesti ensimmäisenä pohjoismaana viimeisimmän autoalan insinöörien maailmankongressin vuonna 2002. Seuraava FISITA-kongressi on 23.-27.5.2004 Barcelonassa, Espanjassa.

SATL:lla on kaksi rahastoa, Antti Saarialho-rahasto ja Olof Enbom-rahasto, jotka myöntävät vuosittain apurahoja alan opiskelijoille, opettajille ja paikallisyhdistyksille. Tänä vuonna tuettiin mm. Helsingin Ammattikorkeakoulu Stadian Formula Student -projektia ja Pirkanmaan Taitokeskuksen ADR Sport II-projektia.

SATL tulevaisuudessa

Elämme ympäristössä, joka on ratkaisevasti erilainen. Eräät kutsuvat sitä osaamisen ajaksi ja se kuvaa uuden ajan globaalia ja yllätyksellistä toimintaympäristöä, jossa kriittisin voimavara on osaaminen ja jossa teknologia mahdollistaa uudenlaiset rakenteet ja arvon luomisen mekanismit.

Osaamisen ajassa avainasemassa on informaatiotekniikka, joka mahdollistaa uusia arvomekanismeja ja murtaa perinteisiä toimialarakenteita samalla mahdollistaen kokonaan uusia toimintamalleja ja innovatiivi-



sia tapoja luoda arvoa asiakkaille ja jäsenille. Autoteknologia on jo valmiina astumaan informaatioaikaan. Auto tulee seuraavan 20 vuoden aikana muuttumaan voimakkaammin kuin koskaan aikaisemmin kehityksensä aikana. Mitä haasteita tämä asettaa alan koulutukselle, kouluttajille ja alalla jo oleville? Varmaa on, että taas tarvitaan uutta tietoa ja uusia taitoja.

SATL pyrkii elämään ja toimimaan ajan hermolla. Eräs liiton uusista toimintatavoista on tammikuussa järjestetty autotekniikan ensimmäinen visiopäivä. Päivän luennoitsijoina olivat professori Hermann Winner Darmstadtin Teknillisestä yliopistosta ja SATL:n puheenjohtaja professori Matti Juhala Teknillisestä korkeakoulusta. Visiöpäivän tarkoituksena oli antaa alan asiantuntijoille ja medialle

alan viimeisintä tietoa ja näkemyksiä autoteknologian tulevaisuuden suunnista.

Esitelmässään "(R)evolution of Driving – Ajamisen (R)evoluution, ajatuksia autoilun tulevaisuudesta", professori Winner visioi tulevaisuutta seuraavasti: "Kuljettajan työpisteen kehitys päättää (r)evoluution mekaanisesta ajoneuvosta tietokoneilla varustetun ajoneuvon kautta pyörillä kulkevaan tietokoneeseen. Ajamisen evoluutiota ovat asteittain ominaisuuksia muuttavat parannukset, joissa on otettava huomioon vanhat tavat ja kuljettajan vastuu auton käytöstä. Ajamisen evoluution myötä ajajan aikaisemmat ajotaidot menettävät merkityksensä ja hänen on opittava kommunikoimaan ajoneuvon kanssa (dialogisen järjestelmän avulla). Vain muutamien vuosikymmenien kehitys

tulee muuttamaan autolla ajamisen luonnetta dramaattisesti ja ajajan roolia toimintoja suorittavasta työntekijästä esimieheksi, joka keskustelee avustajansa kanssa."

SATL on auto- ja kuljetusalan vastu- ja asiantuntijatehtävissä toimivien henkilöiden yhdysside. SATL:n perusarvot ovat autoteknillinen asiantuntemus ja korkeatasoiset palvelut ja tuotteet, asiakaslähtöisyys, avoimuus ja muutosvalmius. SATL haluaa olla mukana muutosprosessissa ja tarjota jäsenilleen viimeisintä tietoa, ajantasaista koulutusta, uusia elämyksiä ja yhteenkuuluvaisuutta myös tulevaisuudessa.

Tekstin historiaa käsittelevä osuus pohjautuu vuonna 1949 painettuun Suomen Autoteknikkojen Liiton 15-vuotisjulkaisuun, jonka on laatinut diplomi-insinööri Atte Rainio.

SATL ON VAHVA AUTOALAN VAIKUTTAJA

Vuoden autoteknikko



Vuoden Autoteknikko
Pentti Rissanen.

lopulta Karjalan Lennostoon, jossa hän suoritti elämäntyönsä erilaisissa teknisissä tehtävissä, muun muassa varavoimalaitosten laitehoitajana. Hänen työtoverinsa muistavat hänet miehenä, joka hoiti työnsä kiittävästi ja oli esimerkkinä muille. Eläkkeelle Puolustusvoimista hän jäi syksyllä 2003.

Rissanen on suorittanut oman työnsä ohessa pitkän ja ansiokkaan uran myös järjestöelämässä. Hän on toiminut sekä maanpuolustusjärjestöjen, urheiluautoilijoiden että virkamiesliiton vastuutehtävissä, joista hän on saanut lukuisia ansiomerkkejä toiminnastaan.

ja SATL:n hyväksi.

Rissanen on pitkän linjan mies. Hän on toiminut mekaanikkona auto- korjaamossa, korjannut metsäkoneita sekä traktoreita kentällä ja päätyi

Muista
Kesäpäivät

satelliitti 1/2004

Liittokokous 2004 – kuulumiset



Jukka Pulkkinen

Suomen Autoteknillinen
Liitto ry:n 69. varsinainen
liittokokous pidettiin 7.3.2004
Kuopiossa. Kokoukseen
osallistui 113 äänivaltaista
edustajaa 32 jäsen-
yhdistyksestä. Lisäksi muita
jäseniä ja jäsenten puolisoja
osallistui runsaasti
tapahtumiin, yhteensä
yli 150 henkeä.

Perinteisesti kaksipäiväisen tapahtuman avasi Kuopion kaupungin apulaiskaupunginjohtaja Jukka Pulkkinen, joka puheessaan toivotti kokousväen seuralaisineen tervetulleeksi Savon sydämeen ja myöhemmin Kuopion kaupungintalolla pidetylle juhlavastaa-notolle. Kuopion Autoteknillisen Yhdistyksen puheenjohtaja Hemmo Löjtönen toivotti omasta puolestaan kokousväen tervetulleeksi. SATL:n puheenjohtaja Matti Juhala toivotti puolestaan kokousväen tervetulleeksi. Ennen varsinaisia liittokokous-

asioita kertoi jälkimarkkinointijohtaja Vesa Savela, Maan Auto Oy:n kokemuksia Peugeot-organisaation ammattiin pätevöitymisohjelman, APO:n saavutuksista.

Kokouksen ensimmäisenä päivänä esiteltiin liittokokousasiat ja aloitettiin toimikuntatyöskentely. Toimikuntia on perinteisesti neljä, vaalitoimikunta, teknillinen toimikunta, senioritoimikunta ja nuorisotoimikunta. Monet yhdistykset olivat lähettäneet kiittävästi asiantuntijoita eri toimikuntiin. Varsin ilahduttavaa on nähdä uusia nuoria

kokousosanottajia. Erityisterveiset ja kiitokset Turkuun ja Vaasaan, jotka ovat antaneet nuorille jäsenilleen mahdollisuuden osallistua päätöksentekoon.

Toimikuntatyöskentelyn jälkeen olikin aika lähteä Kuopion yhdistyksen järjestämille vierailuille. Seuralaiset olivat jo ennen sitä nauttineet kylpylän palveluista ja tutustuneet mm. Saurum Oy:n korujen valmistukseen. Juntan Oy, maan suurin paa-luskoneiden valmistaja tuli tutuksi jäsenille. Vierailut huipentuivat Kuopion kaupungin vastaanotolla Kau-



Kokousyleisöä.

pungintalon isossa juhlasalissa. Kuopion kaupungin edustajat toivottivat kokousvieraat seuralaisineen tervetulleiksi vielä kerran ja SATL:n puheenjohtaja Matti Juhala luovutti liiton viirin Kuopion kaupungille. Isännät olivat panneet pöydän koreaksi ja tarjosivat parastaan.

Ilta alkoi Kuopion yhdistyksen 70-vuotisjuhlavastaanotolla ja jatkui erinomaisen illallisen ja ohjelmien jälkeen tanssilattialla.

Kuopion Autoteknillinen Yhdistys suoriutui kokousjärjestelyistä ja muista järjestelyistä erinomaisesti. Erityiset kiitokset yhdistyksen puheenjohtajalle Hemmo Lötjöselle ja Pentti Rissaselle, joiden käsiala näkyi kaikissa järjestelyjen yksityiskohdissa. Lämpimät kiitokset myös Kuopion Autoteknillisen Yhdistyksen jäsenille, heidän perheenjäsenilleen ja sidosryhmilleen erinomaisesti järjestetyistä liittokokouspäivistä.

Tärkeimmät päätökset

Liiton puheenjohtajaksi valittiin 11. kerran professori Matti Juhala. Liittohallitus valitsi järjestäytymiskokouksessaan varapuheenjohtajaksi Jari Pynnösen Helsingistä. Liiton hallitukseen valittiin erovuoroisten tilalle: Pekka Louhos Savonlinna, Eero Nieminen Tampere, Risto Piepponen Imatra, Jari Pynnönen Helsinki ja Erkki K. Virtanen Riihimäki.

Hallituksessa jatkavat: Reijo Javanainen Pori, Marja Kuusela Kokkola, Juha-Pekka Lindqvist Turku, Timo Liusvaara Oulu ja Matti Virkkunen Heinola.

Liiton jäsenmaksuksi vuodelle 2005 vahvistettiin 14,50 euroa varsinaiselta jäseneltä. Liiton osuuteen lisätään kunkin yhdistyksen oma osuus ja liitto perii jäsenmaksut tammi-kuun puolivälissä vuonna 2005.

Toimintakauden 2004/2005 tee-

maksi vahvistettiin liittohallituksen esityksestä: Jäsen – tärkein voimavara”. Tulevana kautena keskitytään uusien jäsenten hankkimiseen ja olemassa olevien jäsenten aktivoimiseen. Teemaa tuetaan jäsenhankintakampanjalle ja muilla yhdistysten järjestämällä tapaamisilla ja tutustumiskäynneillä, joihin pyritään saamaan mukaan aivan uusia jäseniä. Periaatteeksi voisimme ottaa presidentti John Kennedyn sanat, jotka ovat jääneet ikuisiksi: ”Ask not what your country can do for you – ask what you can do for your country”. Suomeksi: Älä kysy mitä maasi voi tehdä hyväksesi, kysy mitä sinä voit tehdä maasi hyväksi.

Seuraava liittokokous järjestetään Rovaniemellä 12.-13.3.2005. Vuoden 2005 Kesäpäivät järjestää Pohjois-Kymenlaakson yhdistys.

Vieraita...



Isännät...



Lahjoja...

Kuopio 70 v

Onnitteluja...



Johtajallamme ei ollut mitään sanottavaa, ja hän esitti sen perusteellisesti.



Ford ennen Ford Motor Companya

Tämä vuosi 2003 on Ford yhtymälle monella tapaa juhlatavuosi. Eniten huomiota saa tietenkin se, että Ford Motor Companyn perustamisesta tulee kesäkuussa kuluneeksi tasan 100 vuotta. Ei kuitenkaan tule unohtaa sitä että Henry Fordin syntymästä tulee 140 vuotta, hänen ensimmäisestä autostaan 110 vuotta, ensimmäisestä T-Fordista 85 vuotta ja A-Ford'kin täyttää periaatteessa 75 vuotta. Ford Motor Companyn historiasta ja sen tuloksista puhutaan ja kirjoitetaan paljon tänä vuonna. Sen vuoksi ajattelin tuoda esille niitä tapahtumia ja asioita jotka johtivat FoMoCo:n perustamiseen. Nämä asiat ovat ymmärtääkseni todenkaisuimmin tuonut esille itse Henry Ford, kirjoittaessaan 60-vuotiaana muistelmiaan ja ajatuksiaan sisältäneen teoksen: Elämäni ja työni. Teoksen on suomeksi julkaissut WSOY vuonna 1923. Rohkenen tukeutua tämän kirjan tietoihin ja sitä lainata tekijältä ajatuksin lupaa kysyen.

Kirjan ja sen tekijän perusasenne, joka tulee esiin monen monta kertaa on yksinkertainen: ”Taloudellinen perustekijä on työ. Yhteiskunnan perustana ovat ihmiset itse ynnä keinot viljellä, valmistaa ja kuljettaa tuotteita. Ei ole mitään syytä, miksi ei mies, joka on halukas tekemään työtä, saisi siihen tilaisuutta ja saisi palkkseen myöskin täyden arvon työstään. Ei ole myöskään mitään syytä, miksi mies joka voi mutta ei tahdo tehdä työtä, ei saisi palkkseen yhteiskunnalle tekemiensä palvelusten täyttä arvoa. Ellei hän avusta millään, ei hänen tule myöskään saada ottaa mitään. Hänelle jäisi vain vapaus nähdä nälkää. Me emme pää-

se mihinkään, jos vaadimme, että jokaisen pitää saada enemmän kuin hän ansaitsee.

Tarpeeton paino tavarassa ei ole sen järjellisempää kuin kokardi kuskien lakissa. Eipä edes niinkään järjestä. Sillä kokardi voi auttaa kuskia tuntemaan lakkinsa, kun taas tarpeeton paino vai aiheuttaa voiman tuhlausta. Miksi panna ylimääräistä painoa kuljetuskoneisiin? Miksi ei panna sitä kuormaun, jota koneen on määrä kantaa?

Asetettakoon yleishyödytys, yhteisön palveleminen, voiton edelle. Ilman voittoa ei tosin liikettä voi ylläpitää. Voiton saamisessa ei sinänsä ole mitään vääryyttä. Hyvin hoidettu yritys tuottaa ehdottomasti voittoa, voiton täytyy välttämättömästi tulla korvauksena hyvin suoritetusta palveluksesta. Voitto ei voi olla toiminnan perusta, sen täytyy olla toiminnan tulos.” Tässä on osa terävää johdantoa, jota seuraa luku: ”Työ alkaa”.

Työ alkaa.

”Toukokuun 31.1921 valmistui Ford-yhtiössä auto n:o 5.000.000. Se on museossani yhdessä sen bensiinivaunun rinnalla, jota kolmekymmentä vuotta aikaisemmin aloin rakentaa, mutta josta ei tullut mieleistäni, ennen kuin vasta keväällä 1893. Mitä ulkonäköön tulee, ei näiden kahden vaunun välillä ole vähintään yhtäläisyyttä, ja erotus on melkein yhtä suuri myöskin rakenteeseen ja aineisiin nähden, mutta perusaatteeltaan ovat ne merkillisen yhtäläiset... Vaikka ensimmäisessä autossa oli ainoastaan kaksi silinteriä, kulki se kaksikymmentä mailia tunnin. Kuuden-

kymmenen mailin ajoon ei kulunut enempää kuin pienen säiliön vetämät 13 litraa bensiiniä ja auto on yhtä hyvä tänä päivänä kuin silloin kun se rakennettiin. Oikeastaan on enemmän paranneltu valmistustapoja ja itse aineksia kuin itse perussuunnitelmaa. Koko tyyppi on jalostettu; nykyisessä T-mallissa on neljä silinteriä ja lähtövauhdin saanti on vaivaton.

Maalaiselämä sai minut mietiskelmään keinoja kulkuneuvojen parantamiseksi. Synnyin heinäkuun 30 p:nä 1863 eräällä farmilla lähellä Dearbornin kaupunkia Michiganissa ja aikaisimpia huomioitani oli, että saatuihin tuloksiin tarvittiin aivan paljon työtä.”

Tämä havainto johti Fordin mekaaniselle alalle. Lisäpönttä antoi mm. seuraava kohtaus:

”Ajaessamme kaupunkiin kohtasimme höyryvaunun 15 km:n päässä Detroitista. Olin silloin 12-vuotias. Muistan tuon höyryvaunun kuin eilisen päivän, sillä se oli ensimmäinen näkemäni hevoseton ajopeli. Tämä oli varustettu ketjulla, joka yhdisti höyrykoneen sen puulaitteen takapyöriin, johon höyrykattila oli sijoitettu. Kone oli asetettu höyrykattilan päälle ja sen takana oli lava, jolla seisova mies lapioi hiiliä, hoiti säätöventtiiliä ja ohjasi kulkua. Koje pysähtyi antaakseen meidän hevosinemme päästä ohi ja ennen kuin isäni aavistikaan olin hypännyt vaunuista pois ja antautunut keskusteluun koneenkäyttäjän kanssa. Hän oli sangen altis selittämään minulle kaikki. Hän näytti, että ketjun voi irrottaa vauhtipyörästä niin, että vaunu pysähtyi, vaikka kone edelleen oli



käynnissä. Tämä kone sai harrastukseni kohdistumaan automobiili-alalle. Höyryvaunun oli valmistanut Nichols, Shepard & Company Battle Creekissä.”

Isä toivoi Henrystä maanviljelijää, mutta hänen pyrkimyksensä oli tekniikan ala ja kun hän seitsemäntoista-vuotiaana pääsi oppipojaksi erääseen konepajaan oli ammatinvalinta suoritettu. Iltaisin hän korjaili mm. kelloja ja vuonna 1879 hän onnistui saamaan haltuunsa höyryvaunun ja sai paikan Westinghouse-yhtiön paikallisedustajalla höyryvaunun korjaajana. Tässä toimessaan hän koki höyryvaunun olevan varsin painavan tehoonsa nähden. Hän rakensikin sellaisen, mutta totesi sen olevan vailla tulevaisuutta.

Sitten hän sai kuulla ”äänettömästä kaasumoottorista”, joka oli ilmeisesti Otto-moottori. Ford kertoo: ”Kaikki viisaat selittivät päättäväisesti, ettei moottori voinut ryhtyä kilpai-

lemaan höyrykoneen kanssa. Kukaan ei ajatellut, että se voisi luoda itselleen oman uransa. Niin on aina viisaiden laita, he ovat niin viisaita ja käytännöllisiä, että he aina täsmälleen tietävät, minkä vuoksi mitään on mahdoton tehdä, he tuntevat aina kaiken rajoituksen. Senvuoksi en koskaan ota palvelukseeni ”pätevää asiantuntijaa”.

Ford kiinnostui kaasumoottorista ja joutui korjaamaan sellaista 1885 ja tutkittuaan päätti rakentaa sellaisen. Otto-moottori tyyppinen malli valmistui 1887. Se oli pieni, sylinterin läpimitta 2,5 cm ja iskunpituus 7,5 cm, mutta toimi hyvin. Vuonna 1890 hän aloitti kaksisylinterisen moottorin rakentamisen. Samoihin aikoihin hän pääsi koneenkäyttäjäksi Detroitin sähkötyöille ja polttomoottoriharastus jäi vapaa-ajalle. Siitä huolimatta ajatus itsekulkevasta polttomoottorikäyttöisestä ajoneuvosta oli niin

vahva, että hän ryhtyi sitä vuokraamassaan piharakennuksessa rakentamaan. Ford kertoo: ”Vuonna 1892 oli ensimmäinen moottorivaununi valmis, mutta vasta seuraavana kesänä sain sen sellaiseksi, että saatoin olla siihen tyytyväinen. Ensimmäinen vaununi muistutti jonkin verran keveitä yhden hevosen vankureita. Siinä oli kaksi silinteriä, läpimitta päälle 6 cm ja iskunmitta 15 cm. Olin tehnyt ne vanhoista höyryputkista. Moottori kehitti noin neljä hevosvoimaa. Moottorista siirrettiin voima väliakseliin hihnan avulla ja siitä takapyörään ketjun välityksellä. Vanussa oli tilaa kahdelle, istuin oli tolppain päällä ja alusta soikiojousintin varassa. Nopeus oli laskettu sekä kymmenen että kahdenkymmenen mailin vauhtia varten tunnin ja vaihdettiin hihnävälityksellä. Pyörät olivat 70 cm korkuisia kummirenkaisia polkupyörän pyöriä. Koko kone painoi 225 kg. Sytytys tapahtui sähkökipinän avulla. Alkuperäinen kone jäähdytettiin ilman avulla tai – tarkemmin sanoen – sitä ei jäähdytetty lainkaan. Huomasin moottorin kuumenevan noin tunnin kuluttua ja asetin vesivaipan silinterien ympärille ja yhdistin sen putkella vaunun takaosaan sijoitettuun säiliöön. Suurin voitettavani vaikeus oli oikean aineksen hankkimisessa ja sopivien työaseiden saamisessa ja se, että ei ollut aikaa eikä rahaa etsiä oikeaa ainesta jokaista pikkuosaa varten. Mutta keväällä 1893 olin verrattain tyytyväinen koneeseen.

Bensiinivaununi oli ensimmäinen



ja melko kauan ainoa automobiili Detroitissa. Se herätti paljon pahenusta, sillä se sätkytti kovasti ja pelotti hevosia. Vuosina 1895 ja -96 ajoin autollani tuhatkunta mailia ja möin sen sitten Charles Ainsleyille Detroitissa 200 dollarista. Vuonna 1896 oli minulla uusi auto valmiina. Se muistutti paljon ensimmäistä, mutta oli keveämpi. Konepajassani valmistin kaikkiaan kolme autoa ja niitä käytettiin vuosikausia Detroitissa. Minulla on vielä ensimmäinen autoni hallussani. Muutamia vuosia jälkeenpäin ostin sen takaisin eräältä henkilöltä, joka oli sen ostanut Mr. Ainsleyltä. Maksoin siitä 100 dollaria.”

Koko ajan Ford oli sähköyhtiön palveluksessa, jossa hänen harrastuksestaan ei pidetty. Heidän näkemyksensä oli, että sähkölle kuuluu tulevaisuus, eikä kaasulle. Ford kertoo: ”Edison-yhtiö tarjosi minulle ylipäällysmiehen paikkaa, mutta vain sillä ehdolla, että luovuin kaasumoottorista ja ryhdyin harrastamaan jotakin todella hyödyllistä. Minun oli valittava joko leipätoimeni tai automobiili ja valitsin jälkimmäisen, sillä jo silloin tiesin automobiilin tulevan menestymään. Niinpä jätin toimeni 15. elokuuta 1899 ja siirryin automobiilialalle.”

Jätettyään Edison-yhtiön Ford tuli pääinsinööriksi Detroit Automobile Companyyn, joka oli perustettu hänen suunnittelemiensa autojen myyntiä varten. Kolme vuotta Ford oli mukana, mutta todettuaan ettei hänen ajatustaan rakentaa parempia autoja suurta yleisöä varten otettu huomioon, vaan päätarkoituksena oli rahansaanti, hän sanoutui irti yhtiöstä maaliskuussa 1902 päättäen ettei milloinkaan alistuisi toisten määräysval-

lan alaisuuteen. Detroit Automobile Companystä tuli sittemmin Leland-suvun omistama Cadillac-yhtiö.

Kilpailu nopeudesta alkaa.

Henry Ford:” Alussa oli tuskin ketään joka ymmärsi, että autosta tulisi teollisuudessa lukuunotettava, merkitsevä tekijä. Kun sitten havaittiin, että automobiili tosiaan saattoi kulkea, alettiin heti kysellä, mikä niistä pystyi kulkemaan nopeimmin. Tuo oli merkillinen, mutta hyvin luonnollinen kehityskulku- kilpa-ajoaate. Minä en ole milloinkaan pitänyt silmällä kilpa-ajonäkökantaa, mutta yleisö kieltäytyi itsestään pitämästä automobiiliä muuna kuin pikavauhdin leikkikaluna. Sen vuoksi oli meidän myöhemmin pakko antautua kilpa-ajoon. Yleisö ei kysynyt automobiiliä, ellei se saavuttanut vauhtiennätystä. Kunnianhimo rakentaa maailman nopeakulkuisin auto sai minut suunnittelemaan nelisylinteristä moottoria. Minä en koskaan paljoa uskonut kilpailuihin, mutta tehtailjoilla oli se polkupyöräaateiden mukainen käsitys, että kilpa-ajossa saatu voitto valaisisi yleisöä jonkun auton ansioista - vaikka minusta tuskin mikään muu koe voi olla niin vähän valaiseva kuin tuo.

Mutta kun muut tekivät niin, niin täytyi minunkin.

Vuonna 1903 rakensin, yhdessä Tom Cooperin kanssa, kaksi nopeusautoa. Ne olivat aivan samanlaiset, mutta toiselle annoimme nimeksi ”999” ja toiselle ”Nuoli”. Jos kerran automobiili tulisi tunnetuksi nopeutensa nojalla, niin tekisin minä koneen, joka voisi tehdä itsensä tunnetuksi

kaikkialla missä nopeudesta jotakin ymmärrettiin. Niin tapahtui. Autot varustettiin neljällä jyrkällä silinterillä, jotka kehittivät 80 hevosvoimaa, jollaisesta siihen aikaan ei kukaan ollut kuullut puhuttavankaan. Näiden silinterien jytinä jo riitti ottamaan ihmisen hengiltä. Kummassakin autossa oli vain yksi istumapaikka. Yksi ihmishenki riitti autoa kohti. Minä kävin niillä koeajolla ja Cooper samaten. Me panimme päälle täyden vauhdin. En osaa kuvata sitä tunnelmaa, mutta luulen, että kulku Niagaran putousten yli olisi tuntunut viattomalta huvittelulta sen ajomatkan jälkeen. Emme kumpainakaan, ei Cooper enempää kuin minäkään, uskaltaneet ottaa vastuullemme käyttää ”999”:ää kilpa-ajossa. Silloin sanoi Cooper tuntevansa miehen, jonka mielestä mikään ei kulkenut kyllin nopeasti. Me sähköitimme hänelle. Hän oli ammattipyöräilijä, nimeltään Barney Oldfield. Hän ei ollut koskaan ennen ajanut moottorivaunua, mutta halusi kernaasti koettaa.

Meni vain viikko opettaessamme häntä ajamaan. Mies ei tiennyt, mitä pelko on. Ainoa, mikä hänen oli opittava, oli hirviön ohjaaminen. Nykyaian nopeimpien autojen ohjaaminen on leikintekoa tämän auton pitelyyn verraten. Silloin ei oltu vielä ajateltu ohjauspyörää. Siihen saakka rakentamiani autoja ohjattiin viputangolla. Tähän vaunuun sovitin kahden käden käytettävän vivun, sillä vaadittiin väkevä miehen koko voima pitämään vaunua oikeassa suunnassa. Kilpailu tapahtui kolmen mailin radalla. Me ajoimme vaunullamme kuin sokealla hevosella ja annoimme arvelut muiden asiaksi. Kilpa-ajoroja ei siihen aikaan ollut varustettu tieteellisesti rakennetuilla valleilla,

eikä kukaan tiennyt kuinka suuren vauhdin joku moottori saattoi antaa. Oldfield ymmärsi paremmin kuin kukaan muu, mitä tienkäänteet merkitsivät ja hän sanoi hilpeästi minun pannessani moottoria käyntiin:

” Tämä sotavaunu vie kukaties minulta hengen, mutta jälkeenpäin sanotaan ainakin, että minä ajoin kuin piru itse, kun se kiidättää minut nurin niskoin vallin yli.”

Ja hän ajoi todellakin niin kuin – no niin, niin kuin hän itse sanoi. Hän ei uskaltanut katsahtaa sivulle. Hän ei hiljentänyt käänteissä. Hän antoi vain mennä ja perillä hän oli puolta mailia ennen seuraavaa miestä!”. 999 ”täytti tarkoituksensa ja todisti, että minä osasin rakentaa nopeakulkuisen auton.

Viikko jälkeen kilpa-ajon minä perustin Ford-yhtiön.”

(Vuonna 1904 Ford ajoi ”Nuolella” uuden nopeusajon maailmanennätyksen: 147 km/h.)

Tauno Nikkilä

Autotekniikan Visiöpäivä

ATL järjesti yhdessä Autoalan Koulutuskeskuksen, Mobilian ja Teknillisen korkeakoulun kanssa ensimmäisen Autotekniikan Visiöpäivän 20.1.2004 Mobiliassa. Päivän tarkoituksena oli tuottaa ajantasaisista ja syvällistä tietoa kaikille auto- ja liikennealan toimijoille ja sidosryhmille. Samalla esiteltiin maailman suurin Uuden Vuoden tina uudessa ympäristössään. Päivän perimmäisenä tarkoituksena oli luoda liitolle ja Autoalan Koulutuskeskusk-selle uutta imagoa alan arvovaltaisina teknisinä asiantuntijoina.

Visiöpäivän puhujina olivat tohtori Hermann Winner Darmstadtin Teknillisestä yliopistosta ja professori Matti Juhala Teknillisestä korkeakoulusta. Tohtori Winnerin esitelmä oli nimeltään (R)evolution of Driving – Ajamisen (R)evoluutio, ajatuksia autoilun tulevaisuudesta ja professori Juhalan Autoteknologian tulevai-



Tohtori Winner ja maailman suurin Uuden Vuoden tina Mobiliassa.

suuden näkymät Suomessa. Visiöpäivän annista kertoo hyvin se, että osallistujista 96 % vastasi myönteisesti kysymykseen osallistuisivatko he vastaavaan tilaisuuteen myös ensi vuonna.



Parkinsonin laki: Vorkamiesten määrä lisääntyy matemaattisesti riippumatta siitä, mitä työtä (ehkä) on tehtävä.



Muista
Kesäpäivät

Yhdistyksissä tapahtuu



Lappeenranta 70-v



Tampere



Joensuu



Muista
Kesäpäivät

sotellitti 1/2004



Turku



Savonlinna



Uusikaupunki



Kangasniemi



Kangasniemen Autoteknillisen Yhdistyksen junailemalle Jyväskylän ja Mikkelin yhdistysten yhteiselle retkelle Valtralle Suolahteen osallistui yhteensä 46 henkeä. Aiheena olivat Valtran tuotanto ja valmistuksessa olevat traktorityypit, AGCO:n vaikutukset Valtran toimintoihin ja Tyypipyykäsynnät, joista kertoi tuoteturvallisuuspäällikkö Kauko Savolainen Valtra Oy Ab.

Laatuauditoinnista ja traktorien koeajosta laatupäällikkö Risto Niemi, Valtra Oy Ab piti selventävän esityksen. Lopuksi tutustuttiin traktorituotantoon ja -testauksiin tehtaalla.

HATY Leidit

Helsinki



Helsingin Autoteknillisen Yhdistyksen Naistoimikunta järjesti yhdistyksen joulujuhlan koko perheelle 28.11.2003 Vanhakaupungin nuorisoseuran-talolla. Runsaan ohjelmatarjonnan juonnoista vastasi taiteilija Stig Sundman, joka kuvassa järjestää lapsille ilmapallonpuhalluskilpailun. Illoisia kilpailuja kokivat myös aikuiset - ja lapsilla oli vuorostaan todella hauskaa. Perinteinen tietokilpailu vietiin läpi yhdistyksen tietokilpailueksperitin Kalevi Lintulan johdatuksella.

HATY Leidit

Vie vaimosi/ystäväsi Hemmottelumatkalle

20-22.8.2004 Pärnun
kuuluun kesäkaupunkiin!

Helsingin Autoteknillisen Yhdistyksen
Naistoimikunta täyttää 5 vuotta ja järjestää
sen kunniaksi hemmottelumatkan
viikonloppuna.

Matkalle voivat osallistua kaikki SATL:n yhdistysten jäsenet perheineen. Myös miehillä on mahdollisuus päästä osalliseksi hemmottelusta niin hieronnoissa kuin erilaisissa saunoissa.

Maaliskuussa 2004 avatusta kaupungin ensimmäisestä 4-tähden hotellista Hotel Tervise Paradiis olemme saaneet varatuksi paikkoja (www.terviseparadiis.ee) siten, että 138 ensiksi ilmoittautunutta pääsee mukaan. Ilmoittautuneita on jo kolmisen kymmentä. Hotellin jokaisesta huoneesta on näköala merelle, jonka rantaan on lyhyt kävelymatka. Myös kaupungin idyllinen keskusta ravintoloihin sijaitsee lähellä.

Kaupungin kauniissa merenrantapuistossa on kahviloita ja puistokäytäviä sekä vanhoja kylpylöitä.

Tervise Paradiiseen kuuluu mm. 11 500 m²:n suuruinen, amebanmuotoinen vesipuisto ja 25 m pituinen allas sekä runsaasti erilaisia vapaa-ajanviettomahdollisuuksia.

Vesipuistossa riittää huvituksia kaikille vauvasta vaariin:



Hoidot odottavat elokuussa
hemmottelumatkailijoita.



Vanhoja, kauniita kylpylä- ja hoitorakennuksia
on meren rannan puistotien varrella. Väliin
sopii piipahtaa vaikkapa huerteiselle "välimat-
kan krouveihin".



Pärnun vanha kaupunki herää
kukoistukseensa kesällä. Kahvilat
ja terassit vetävät niin turisteja kuin
paikallisiaakin.

seikkailuallas, kiipeilyseinä uima-altaassa, trampoliini, vuoristojoiki koskineen, porealtaat, erilaisia saunoja (löyly-, ja höyrysaunat) sekä ulkoallas, jossa esilämmitetty vesi ja auringonpalvoille sopiva terassi. Vesipuiston sisäänpääsymaksu on noin 8 euroa ja uimahalliin pääsee 3 euron hintaan.

Kylpylän hoituhuoneissa, joita on runsaasti, tarjotaan erilaisia hierontoja, vesi- ja sähköhoitoa sekä osokeriitti-parafiinihoitoa; siellä on suolakammio, infrapunasuuna, energiakapseli sekä hierova Hydro Jet-vesipatja. Lisäksi kauneushoitolassa on saatavilla kasvo- ja jalkahoitoja. Hinnat ovat erittäin edullisia (esim. 1 h hieronta vain noin 13 euroa, ultraäänihoito n. 3 euroa, suolahoito n. 4 euroa ja infrapunasuuna n. 5 euroa).

Matka-aikataulu

perjantaina 20.8. klo 17.00 lähtö Länsiterminaalista
Autoexpressillä ja välittömästi 1,5 h
bussimatka Pärnuun
lauantaina 21.8. mm. mahdollisuus kylpylähoitoihin.
Hoito-osasto varattu kokonaan osanotta-
jimmme käyttöön (ennakkovaraus hoitoja
varten kysytään myöhemmin lähtijöiltä).
sunnuntaina 22.8. aamupäivän hoitoja, Helsinkiin
palataan klo 16.10.

Matkan hinta tulee olemaan vain 155 euroa/henkilö. Hintaan sisältyvät laivamatkat, bussikuljetukset ja kaksi yötä hotellin 2hh, aamiainen ja aamusauna sekä -uinti, lauantaina juhlaillallinen noutopöydästä ruokajuomineen ja ohjelmineen.

Varaa jo nyt paikkasi matkalle. Paikat jaetaan ilmoittautumisjärjestyksessä. Suuren suosion saavuttanut hotelli myy jo seuraavan vuoden syksyä. Lisäpaikkoja ei ole luvassa.

Ilmoittautumiset: Eija Haapaniemi, puh. 040 - 5500743
eija.haapaniemi@pp.inet.fi

Helsingin Autoteknillinen Yhdistys Naistoimikunta

Tilaa juuri ilmestynyt!

Tieliikennelait 2004

Pekka Caloni, Matti Reini,
Ilona Wartiovaara (toim.)

kirja ja cd-rom



Juuri ilmestynyt noin 750-sivuinen Tieliikennelait 2004 -kirja sisältää keskeisen Suomessa voimassa olevan tieliikennelainsäädännön siihen läheisesti liittyvine säädöksineen. Cd-rom on uusi, monipuoliset hakuominaisuudet sisältävä käyttöliittymä.

Kirja 59 euroa/kpl (sis. alv)

Cd-rom 59 euroa/kpl (sis. alv)

Kirja ja cd-rom yhdessä 88 euroa (sis. alv)

Lähetyskulut 8 euroa/lähetys lisätään hintoihin. Kirjat lähetetään yrityksille laskulla ja yksityisille postiennakolla.

Myynti: Autoalan Koulutuskeskus Oy



Autoalan Koulutuskeskus Oy

Köydenpunojankatu 8, 00180 Helsinki
Puhelin (09) 6944 724, fax (09) 6944 027
email: tarja.hamalainen@satl.fi
www.autoalankoulutuskeskus.fi



SATL:n liittohallitus 2004

Puheenjohtaja	Matti Juhala	puh.t	09-451 3470	Kaakkois-Suomen	Risto Piepponen	puh.t	05-681 4523
	Ellipsikuja 9 F 39	k	803 9749	piiri	Pursipolku 9	k	434 1035
	02210 Espoo	fax	451 3469		56120 Ruokolahti	fax	681 4257
	matti.juhala@hut.fi				risto.piepponen@imatra.fi		
Pohjois-Suomen	Timo Liusvaara	puh.t	040-864 9180	Pohjanmaan piiri	Marja Kuusela	puh.t	0400-768 487
piiri	Lyytinkuja 6	k			Ahertajantie 15	k	
	90540 Oulu	fax			67800 Kokkola	fax	
	timo.liusvaara@mbnet.fi				marja.kuusela@a-katsastus.fi		
Lounais-Suomen	Juha-Pekka Lindqvist	puh.t	050-598 5746	Uudenmaan piiri	Erkki K. Virtanen	puh.t	020-758 5272
piiri	Myllytie 11 as. 1	k	02-470 4120		Neidonkuja 4	k	019-751 130
	21530 Paimio	fax	010-553 5688		11120 Riihimäki		040-330 5273
	juha-pekka.lindqvist@turkuamk.fi				erkki.virtanen@raol.fi		
Helsinki	Jari Pynnönen	puh.t	09-758 3298	Länsi-Suomen	Reijo Javanainen	puh.t	050-554 8290
	Meritie 4 B 11	t/k	040-587 3701	piiri	Simulantie 8	k	02-548 1488
	03100 Nummela	fax	09-758 3299		29600 Noormarkku	fax	02-621 5602
	jari.pynnonen@vv-auto.fi				reijo.javanainen@pto.pori.fi		
Itä-Suomen	Pekka Louhos	puh.	0400-297 111	Keski-Suomen	Matti Virkkunen	puh.t	045-632 3033
piiri	Niittyrinne 2 E	k	015-536 093	piiri	Muurjoentie 16	k	03-715 7832
	57230 Savonlinna				18100 Heinola	fax	075-323 3033
	kardea@pp.inet.fi				matti.virkkunen@a-katsastus.fi		
Hämeen piiri	Eero Nieminen	puh.k	03-377 0238	Toiminnanjohtaja	Harri Nieminen	puh.t	044-523 9477
	Korpiniityntie 5		0400-820 721		Holmankuja 20	k	09-276 1124
	36200 Kangasala				01800 Klaukkala	fax	09-694 4027
	aunejaero@koti.soon.fi				harri.nieminen@satl.fi		

UUSI JÄSENETU - ARVOKAS SATL -VYÖ

Olemme valmistaneet jäsenillemme arvokkaan jäsenyyden tunnusmerkin, liiton oman vyön, jonka soljessa on kullattu ja lakattu logomme. Korkealuokkaisen laadun takeena on vyön valmistaja, joka tekee myös Suomen Puolustusvoimien "Leijona-vyöt".

Vöitä on useita eri kokoja välillä 115-140 cm. Vyö on myös lyhennettävissä yksinkertaisesti mukana tulevien ohjeiden mukaisesti. Lisäksi sitä voidaan käyttää joko mustana tai ruskeana.

Arvokas vyönsolki on myös kierrätettävissä ja voidaan asentaa uuteen vyöhön, kun itse nahkavyö on pitkäaikaisen palveluksen jakeen valmis vaihtoon.

Jäsenhinta: 20 euroa + toimituskulut.

Vöitä on saatavana Ähtärin kesäpäivien "SATL:n torilta". Kerro tilauksessasi vyösi pituuden lisäksi haluatko vyösi heti vai noudatko sen itse kesäpäiviltä.

Tilaukset: tarja.hamalainen@satl.fi tai puh. 09-694 4724.



KESÄKSI VIIRI SALKOON!

Nyt SATL:n "isännän viiri" miehelle tai naiselle, jolla on jo kaikkea.

Väri: Suomen lipun sini-valkoisella pohjalla SATL:n logo.

Koko: 45x500 cm.

Omakustannushinta:

34 euroa + toimituskulut.

Saatavana myös Ähtärin kesäpäiviltä SATL:n "torilta" ilman toimituskuluja.

Tilaukset: tarja.hamalainen@satl.fi

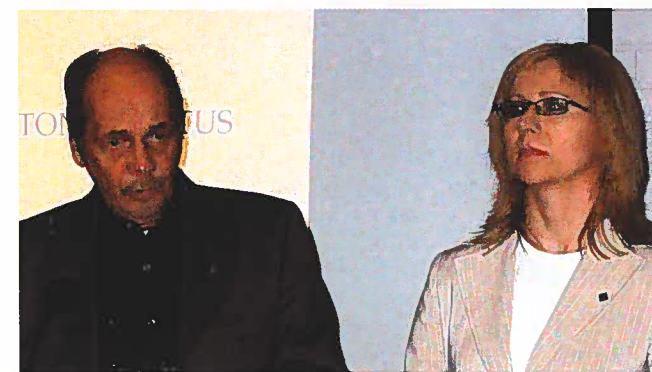
tai 09-694 4724,

kerro noudatko viirin torilta vai haluatko sen salkoon heti.



Autoteknillinen näyttely Kouvolassa 2004

Pohjois-Kymenlaakson Autoteknillinen Yhdistys järjesti jo 14. autoteknillisen näyttelyn Kouvolan Ammatillisessa aikuiskoulutuskeskuksessa 2.-3.4.2004. Näyttelyssä oli esillä auto- ja korjaamoalan uusimpia laitteita, työkaluja ja tarvikkeita. Luentoja järjestettiin mm. OBD-järjestelmistä, tuontiautojen verotuksesta ja katsastuksesta Tilaisuuden juontajana oli kaikille tuttu "radioääni" Esko Riihelä.



Sari Bjong Itäisestä Tullipiiristä kertoi tuontiautoista, esittelijänä Esko Riihelä



Vleisöä



Vuoden Autoteknillinen Yhdistys

Vuoden Autoteknilliseksi Yhdistykseksi valittiin Ylä-Savon Autoteknillinen Yhdistys lisalmesta. Kilpailu oli tasaista ja jo edellisinä vuosinakin ansioituneet yhdistykset olivat aktiivisia myös tänä vuonna.

Sääntöuudistus 2004

Liittohallitus hyväksyi uudet säännöt. Liittohallitus korostaa edelleenkin sitä, ettei jäsenmäärä saa laskea. Muita uusia sääntöjen painotuksia olivat jäsenhankinnasta vastaavan henkilön nimeäminen ja yhdistysten nettisivujen avaaminen. Samalla haluttiin erityisesti palkita ne yhdistykset (sihteerit), jotka kuukaudesta toiseen lähettävät tietoja ja raportteja liittoon kelon täsmällisyydellä.

Paras palkitaan

Kilpailu on jo käynnissä. Paras yhdistys voittakoon. Muistakaa, että jäsenhankintakilpailukin on vielä käynnissä. Eräät yhdistykset ovat ilmoittaneet uusia jäseniä ilman jäsenhankkijan tietoja. Palkinnot odottavat voittajia.

Vuoden Autoteknillinen Yhdistys –säännöt

- Jäsenmaksuaktiivisuus**
keskiarvoa paremmin = +1
keskiarvoa huonommin = -1
- Jäsenmäärän kasvu** (kaikki jäsenet) *)
lisäys = +3
sama = +1
vähennys = -2
- Jos yhdistys ei lähetä liittokokousedustajaa**
liittokokoukseen = -1
- Yhdistyksellä on omat nettisivut**
(muu kuin liiton minimi) = +2
- Yhdistyksellä on oma nimetty jäsenhankinnasta vastaava henkilö** (ilmoitus liittoon) = +1
- Yhdistyksellä on oma nimetty kirja-asiamies** = +1
- Tiedot liittoon**
 - 10-12 raporttia = +3
 - 6-7 raporttia = +2
 - 1-5 raporttia = +1
 - 0 raporttia = -1
- toimintakertomus** = +1

- Julkaisujen myynti**
(Autoalan Koulutuskeskuksen julkaisut)
ei yhtään = -1
alle 2 €/jäsen = +0
yli 2 €/jäsen = +1
 - Lehtileikkeet liittoon jos tullut edes yksi** = +1
 - "Auton päivän" järjestäminen** = +2
 - Oman lehden julkaiseminen** = +1
 - Mestarimekaanikko -kilpailujen esikarsintojen järjestäminen** = +1
- *) Kaikki jäsenet = kaikki henkilöjäsenet eli varsinaiset jäsenet, vapaajäsenet, kunniajäsenet ja opiskelijajäsenet, mutta ei kannatusjäsenet. Tilanne vuoden viimeisenä päivänä.

Tasapisteiden tullessa ratkaisevat seuraavat kohdat 1, 2, 4, 7, 9, 6, 5, 8, 3, 10 jos edelleen on tasan voittaa se yhdistys, jota ei ole aiemmin vuoden 1982 jälkeen valittu Vuoden Autoteknilliseksi Yhdistykseksi.

Nämä säännöt on vahvistettu 31.1.2004 ja vahvistetaan vuosittain liittohallituksen kokouksessa.

Suomen Autoteknillinen Liitto ry



Stadian Formula Student teamin edustajat.

*Parhaatkin suunnitelmat
degeneroivat työksi.*

Tilaa nyt!

Autoteknillinen taskukirja 2003.
Valtava tietomäärä yli 1000-sivuisessa suurteoksessa. Kaikki autotekniikan osa-alueet ovat kattavasti esillä.
Useita satoja uusia sivuja.
Lisäksi edellisen painoksen aiheita on uudistettu ja laajennettu.

Uusia aiheita mm. MED-Motronic, elektroniset kuljettajan valvontajärjestelmät, henkilöautojen sähköhydrauliset jarrut ja sisäilman suodatus, lukitusjärjestelmät, mukautuva vakionopeuden säädin, polttoaineen-suodattimet, raskaiden ajoneuvojen ajonhallintajärjestelmät, telematiikka ja paljon muuta.

Hinta 71,28 € (sis.alv). Lähetyskulut lisätään hintaan.
Kirjat lähetetään postiennakolla.



Autoalan Koulutuskeskus Oy

email: tarja.hamalainen@satl.fi, puh. (09) 6944 724, fax (09) 6944 027

BOSCH

Auto-
teknillinen
taskukirja

6
PAINOS

Uusi!

SATL:n Antti Saarialho -rahaston

apurahat

SATL:n hallitus päätti myöntää seuraavat apurahat:

- Helsingin Ammattikoreakoulun, Stadian Formula Engineering Team ry:lle 1000 euron apuraha Formula Student- kilpa-autoprojektia varten
- Pirkanmaan Taitokeskukselle 1000 euron apuraha ADR Sport II- kilpa-autoprojektia varten
- Helsingin Ammattikorkeakoulun opiskelijalle, Pauli Riikoselle 1000 euron apuraha korikorjatun auton törmäyskäyttäytymisen tutkimukseen
- Autojoukkojen Kilta ry:lle 500 euron apuraha varusmiesten turvalliseen liikennekäyttäytymiseen tähtäävän toiminnan edistämiseksi

Antti Saarialho -rahaston hallitus



Suomen Autoteknillinen Liitto ry
Köydenpunojankatu 8, 00180 Helsinki
Puh.09-6944 724

SATL:n Olof Enbom -rahaston

apurahat

Olof Enbom – rahaston hallitus päätti myöntää seuraavat apurahat:

- Savonlinnan Autotekniselle Yhdistykselle 1000 euron apuraha diesel- elektroniikkakurssin järjestämiseksi
- Helsingin autoinsinöörikouluttajat ry:lle autotekniikan opettajien koulutuspäivän järjestämiseksi

Olof Enbom -rahaston hallitus



Suomen Autoteknillinen Liitto ry
Köydenpunojankatu 8, 00180 Helsinki
Puh.09-6944 724



SATL_n KESÄPÄIVÄT Ähtärissä

11. – 13.06.2004

Järjestäjä : Seinäjoen Seudun Autoteknillinen Yhdistys ry - SEATY

Ohjelma

Perjantai 11.6.

Perjantaina saapuvat, majoittuminen ennakoilmoittautumisen mukaisesti

Lauantai 12.6.

8.00 – 10.00 Ilmoittautuminen, tietopaketti ja aamiainen, Hotelli Mesikämmen

10.00 - Kesäpäivien avaus ja tervehdykset, järjestäjät, kaupunki, liitto....

10.30 - Yritysvierailu, FISKARS -konserni, Inhan tehtaas, BUSTER – veneet ym.
- vain aikuisille

10.30 - Santerin Seikkailumaa, mielenkiintoisia tehtäviä kaikenikäisille, lasten kilpailut

12.00-14.00 Lounas, Hotelli Mesikämmen

14.00-17.00 Eläinpuistoon tutustuminen ja perhekilpailun tehtävät

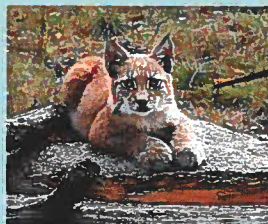
15.00 - Kahvit, Hotelli Mesikämmen

17.00-19.00 Sauna, Hotelli Mesikämmen, kylpylä

19.00–21.00 Iltatilaisuus, Hotelli Mesikämmen ravintolasalissa
- Illallinen, noutopöydästä
- Liiton puheenjohtajan puheenvuoro
- Tanssia, muuta ohjelmaa
- Palkintojen jako, perhekilpailu



HEI LAPSET!
TULKAA MUKAAN



HYVÄÄ YÖTÄ!
NUKKUKAA HYVIN!

Sunnuntai 13.6.

7.00 - Aamusauna, Hotelli Mesikämmen

8.00 – 10.00 Aamiainen, Hotelli Mesikämmen

9.00 – 11.00 Piirien välinen kilpailu, Santerin Seikkailumaassa
- 3 osallistujaa / joukkue

11.00 – 12.30 Lounas, huoneiden luovutus

13.00 - Pääöstilaisuus ja palkintojen jako
- kahvi

13.30 > Kotimatka Kesken kyläkaupan kautta
(Töysän Tuurissa, n. 25 km) - kannattaa tutustua

KESÄPÄIVÄPAKETIT / HINNAT (Hintoihin voi tulla vielä muutoksia)

A. KESÄPÄIVÄPAKETTI,

ilman majoitusta, aikuinen 82,00 €, lapsi 35 € (3 – 14v.)

Sisältö: lauantai - hotelliaamiainen
Santerin Seikkailumaa

sunnuntai - hotelliaamiainen - yritysvierailu
- Santerin Seikkailumaa - kotiruokalounas

- lounas - päätöskahvit
- Eläinpuistokierros
- iltapäiväkahvit
- kylpylän käyttö
- illallinen noutopöydästä

B. Majoitus, Scandic Mesikämmen, kesäpäiväpaketti, aikuinen 125,00 €, lapsi 35,00 €
- sisältää majoituksen hotellissa ja yllä mainitun kesäpäiväpaketin

C. Majoitus, leirintäalueen mökissä, kesäpäiväpaketti, aikuinen 110,00 €, lapsi 35,00 €
- sisältää majoituksen leirintäalueen mökissä ja yllä mainitun kesäpäiväpaketin

D. Majoitus, pe – la, hotelli 2 hh+ 1-2 lisävuodetta lapsille 60,00 €, mökissä 38,00 €

Muuta: asuntovaunu / asuntoauto / 10,00 € ensimmäinen vrk, 8,00 € seuraavat vrk:t

Pankki: SEATY, OP Kuortane 518701 - 410756

Lisätietoja: Kari Pirttimäki 0400 871 608 email. kari.pirttimaki@osmatic.fi
Markku Saari, 0400 379 127 email. markku.saari@jakk.jalasjarvi.fi



TERVETULOA KESÄPÄIVILLE ÄHTÄRIIN!

Yhdistysten toimihenkilöt 2004

Etelä-Satakunnan Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Insinööri Veikko Syrjä	puh.t.	02-568696
	Kävelykatu 20	k.	0400-877472
	38200 VAMMALA	fax	561429
	veikko.syrja@kabus.fi		
Siht.	Autoteknikko Matti Hietanen	puh.t.	02-5601422
	Juolukkatu 2	k.	561014
	32700 HUITTINEN	fax	5601415
	matti.hietanen@esanet.fi	gsm	0400-730238
Rah.hoit.	Insinööri Veikko Siuko	puh.t.	03-5193634
	Jaatsinkatu 14 B	k.	5141560
	38210 VAMMALA		

Forssan Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Huoltopääll. Heikki Alavalkama	puh.t.	03-42466420
	Tammelantie 26	gsm	0400-716641
	31300 TAMMELA	fax	42466429
	heikki.alavalkama@autoyhtyma.com		
Siht. ja rah.hoit.	Kats.as.esimies Seppo Kaija	puh.t.	0204882900
	Kannistonkatu 18	k.	03-4354905
	30300 FORSSA	fax	0204882901
	seppo.kaija@a-katsastus.fi		

Helsingin Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Yrittäjä Turo Tiililä	puh.t.	09-31083560
	Ångsholm	k.	019-343636
	08700 VIRKKALA	fax	09-31083561
	turo.tiilila@testcenter.fi		
Siht.	Huoltopäällikkö Tero Lappi	puh.t.	09-8525632
	Suotie 23 B	gsm	040-8356464
	05200 RAJAMÄKI	fax	8525659
	tero.lappi@lansiauto.fi		
Rah.hoit.	Kenttäpäällikkö Jari Pynnönen	puh.t.	09-7583298
	Meritie 4 B 11	k.	2227247
	03100 NUMMELA	gsm	040-5873701
	jari.pynnonen@vv-auto.fi	fax	7583299

Hämeenlinnan Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Lehtori Markku Könölä	gsm	050-5848070
	Pihkakaarre 18		
	14200 TURENKI		
	markku.konnola@kktavastia.fi		
Siht.	Liikenneopettaja Erkki Viitasari	puh.k.	03-6120122
	Sakkolantie 3 as 2	fax	6120122
	13600 HÄMEENLINNA	gsm	050-60955
	erkki.viitasaari@virpi.net		
Rah.hoit.	Insinööri Hannu Pasanen	puh.t.	0204882840
	Louhimokatu 20 B 22	fax	0204882841
	13130 HÄMEENLINNA	gsm	0400-436123
	hannu.pasanen@a-katsastus.fi		

Imatran Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Teknikko Risto Piepponen	puh.t.	05-6814523
	Pursipolku 9	k.	4341035
	56120 RUOKOLAHTI	fax	6814258
	risto.piepponen@imatra.fi		
Siht.	Lehtori Ari Koskinen	puh.t.	040-5087763
	Keskihaara 96	k.	0400-724507
	56140 RUOKOLAHTI	fax	0204968409
	ari.koskinen@ekamo.fi		

Rah.hoit.	Tullivalvoja Pasi Sarantila	puh.t.	05-6215850
	Sallinkuja 11	k.	0400-584511
	55100 IMATRA	fax	05-6215879
	pasi.sarantila@pp.inet.fi		

Itä-Hämeen Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Liikkeenharj. Olli Mykrä	puh.t.	03-7153056
	Ilmarinkatu 3	gsm	0400-898748
	18100 HEINOLA		
	olli.mykra@auto-opisto.net		
Siht.	Teknikko Jani Heikka	puh.t.	03-5256600
	Anjalankatu 24	gsm	050-3056646
	18130 HEINOLA	fax	5256610
	jani.heikka@phnet.fi		
Rah.hoit.	Teknikko Unto Järvinen	gsm	0400-191790
	Tervastie 2		
	18100 HEINOLA		

Itä-Uudenmaan Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Kats.as.pääll. Nils-Göran Byman	puh.t.	0204882430
	Kvarnängsvägen	fax	0204882431
	01190 BOX		
Siht.	Katsastusmies Esa Perälä	puh.t.	0204882430
	Teollisuustie 18	fax	0204882431
	06150 PORVOO		
Rah.hoit.	Teknikko Peter Ramm-Schmidt		
	Adlercreutzinkatu 35 B 7		
	06100 PORVOO		

Joensuun Seudun Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Korj.pääll. Taisto Lehtikoinen	puh.t.	013-2683141
	Höytiäisentie 12	gsm	050-3871815
	81100 KONTIOLAHTI		
	taisto.lehtikoinen@saunalahti.fi		
Siht. ja rah.hoit.	Lehtori Kauko Tahvanainen	puh.k.	013-741862
	Ohvanantie 273	fax	2442759
	82200 HAMMASLAHTI	gsm	0500-572049
	kauko.tahvanainen@pkky.fi		

Jyväskylän Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Freel.toim. Heikki Haapaniemi	puh.k.	015-431800
	Tikkaranta 133	gsm	040-7255711
	51200 KANGASNIEMI		
	heikki.haapaniemi@pp.inet.fi		
Siht.	Huoltoneuvoja Jukka Autio	puh.t.	014-688673
	Kylänlahdentie 2 b 14	gsm	0400-618409
	40950 MUURAME		
	jukka.autio@autobest.fi		
Rah.hoit.	Toim.joht. Eija Haapaniemi	puh.k.	015-431800
	Tikkaranta 133	gsm	040-5500743
	51200 KANGASNIEMI		
	eija.haapaniemi@pp.inet.fi		

Kajaanin Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Opistoupseeri Jarmo Kivilä	puh.t.	08-6176569
	Erätie 1 B 8	k.	630924
	87200 KAJAANI	fax	6165294
Siht. ja rah.hoit.	Insinööri Antero Väisänen	puh.t.	08-6165292
	Linnantaustie 19 A 18	k.	6140567
	87250 KAJAANI	fax	6165294
	antero.vaisanen@dnainternet.net	gsm	050-5553678

Kangasniemen Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Freel.toim. Heikki Haapaniemi	puh.k.	015-431800
	Tikkaranta 133	gsm	040-7255711
	51200 KANGASNIEMI		
	heikki.haapaniemi@pp.inet.fi		
Siht.	Yrittäjä Pauli Kohvakka	puh.k.	015-431529
	Levälahdentie 309	gsm	040-5157127
	51200 KANGASNIEMI		
	pauli.kohvakka@pp.inet.fi		
Rah.hoit.	Toim.joht. Eija Haapaniemi	puh.k.	015-431800
	Tikkaranta 133	gsm	040-5500743
	51200 KANGASNIEMI		
	eija.haapaniemi@pp.inet.fi		

Keski-Pohjanmaan Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Kats.mies Marja Kuusela	gsm	0400-768487
	Ahertajantie 15 A		
	67800 KOKKOLA		
	marja.kuusela@a-katsastus.fi		
Siht.	Korj.pääll. Pasi Karvonen	puh.t.	040-5434832
	Kustaa Aadolfinkatu 8 A 4	fax	06-8302124
	67100 KOKKOLA		
	pasi.karvonen@susauto.com		
Rah.hoit.	Insinööri Eero Luukkonen	puh.k.	040-7151149
	Vaatturinkatu 12 A 10		
	67100 KOKKOLA		

Keski-Uudenmaan Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Kouluttaja Jukka Rinne	puh.t.	040-5967314
	Arokuja 136	k.	09-2751526
	04350 NÄHKELA	fax	2751526
	jukka.rinne@shell.com		
Siht.	Tekn.myyjä Arto Miiluniemi	puh.t.	040-5925723
	Forssankatu 8	k.	09-2919891
	04430 JÄRVENPÄÄ		
Rah.hoit.	Yrittäjä Veijo Pesonen	puh.t.	0400-470077
	Sipoontie 57	k.	09-286277
	04430 JÄRVENPÄÄ		

Kotkan Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Liikkeenharj. Pentti Listo	puh.t.	050-5532077
	Kalervonkatu 4		
	48600 KARHULA		
Siht.	Rengasmyyjä Tarmo Kuva	puh.t.	044-5465888
	Pirosenvuorentie 11 B 4		
	48400 KOTKA		
	tarmo.kuva@kymp.net		
Rah.hoit.	Toimistonhoit. Olavi Piirainen	puh.t.	0400-551207
	Vihannestie 19		
	48700 KARHULA		
	opiirain@nettilinja.fi		

Kuopion Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Huoltopääll. Hemmo Lötjönen	puh.k.	017-3649185
	Puijonsarventie 33 B 11	gsm	044-5454335
	70360 KUOPIO		
	heimo.lotjonen@dnainternet.net		
Siht.	Työnjohtaja Tommi Suhonen	gsm	050-3605930
	Veneheittontie 10		
	71920 PAJUJARVI		
	tommi.suhonen@jaaskelaisenauto.fi		
Rah.hoit.	Katsastusmies Timo Heiskanen	puh.k.	017-2823015
	Savonkatu 8 B 19	gsm	050-5624860
	70100 KUOPIO		
	te.heiskanen@dnainternet.net		

Laaksojen Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Lehtori Pekka Kneckt	puh.t.	08-4492263
	Tornitie 17	k.	440151
	85500 NIVALA		
	pekka.kneckt@kam.fi		
Siht.	Katsastusmies Markku Voltti	puh.t.	08-428649
	Siltatie 29	gsm	050-5471048
	84100 YLIVIESKA		
Rah.hoit.	Lehtori Pasi Korkiakoski	puh.t.	08-4492262
	Vapaudentie 30	k.	442374
	85500 NIVALA		
	pasi.korkiakoski@kam.fi		

Lahden Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Insinööri Kari Myllys	puh.t.	0204882910
	Haasiankatu 7	k.	03-7353538
	15700 LAHTI	gsm.	040-5030533
	kari.myllys@a-katsastus.fi	fax	0204882911
Siht.	Teknikko Reijo Huusko	puh.t.	0105585639
	Kevätkatu 9 A 3	k.	03-7302004
	15240 LAHTI	gsm	050-5651293
	reijo.huusko@pohjola.fi	fax	0105585664
Rah.hoit.	Liikkeenharj. Markku Hietala	puh.t.	03-7565244
	Kesärannan Ylätie 73	k.	7627681
	15580 RUUHIJÄRVI	gsm	0400-710574
		fax	7565240

Lappeenrannan Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Teknikko Antti Hiiri	puh.k.	0500-848663
	Savimäenkatu 13 E		
	53100 LAPPEENRANTA		
	antti.hiiri@luukku.com		
Siht.	Teknikko Erkki Lääperi	puh.k.	0400-658518
	Jousimiehenkatu 8 B 12		
	53850 LAPPEENRANTA		
	erkki.laaperi@pc-koneistus.fi		
Rah.hoit.	Yrittäjä Arto Kiljunen	puh.t.	05-4142978
	Juvosentie 9	gsm	0400-652199
	54920 TAIPIALSAARI	fax	4142971
	arto.kiljunen@auto-target.inet.fi		

Länsi-Pohjan Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Teknikko Toivo Kantomaa	puh.t.	0204883800
	Latukatu 14	k.	016-221582
	94700 KEMI		
	toivo.kantomaa@a-katsastus.fi		
Siht. ja rah.hoit.	Teknikko Hannu Keskitalo	puh.t.	0204883840
	Saarenpäänkatu 29 B 20	gsm	050-3220822
	95400 TORNIO		
	hannu.keskitalo@a-katsastus.fi		

Länsi-Uudenmaan Autoteknillinen Yhdistys ry

Puh.joht.	Insinööri Ilpo Skog	puh.t.	0204882400
	Kissalammentie 10	fax	0204882401
	09430 SAUKKOLA		
	ilpo.skog@a-katsastus.fi		
Siht.	Teknikko Reijo Puimalainen	puh.t.	0204882400
	Haukankatu 1	k.	019-326673
	08150 LOHJA	fax	0204882401
Rah.hoit.	Insinööri Ossi Kiviniemi	puh.t.	019-3696611
	Läakekuja 4	k.	387133
	08200 LOHJA		

Mikkelin Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Kats.pääll. Erkki Valjakka puh.t 015-4150707
Riihimäenkatu 6 fax 4150709
50100 MIKKELI gsm 040-5808882
e-s.katsastus@esk.inet.fi

Siht. Aluemyyntipääll. Veikko Puikkonen gsm 050-5470915
Puikkosentie 17
51880 KOIKKALA
veikko.puikkonen@tohi.inet.fi

Rah.hoit. Jälkimarkk.pääll. Pekka Kiiski puh.t 015-7600809
Vehkasillantie 19
50600 MIKKELI
pekka.kiiski@autoforum.fi

Nurmeksien Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Insinööri Jouko Kankare puh.t 013-2443802
Katajatie 2
75530 NURMES

Oulun Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Myynti-insinööri Timo Liusvaara puh. 040-8649186
Lyytinkuja 6
90540 OULU
timo.liusvaara@mbnet.fi

Siht. Lehtori Jari Tajakka gsm 044-2981300
Pihlajakuja 13 E 9
90460 OULUNSAALO
jari.tajakka@osakk.fi

Rah.hoit. Lehtori Jukka Kauppila puh.k 08-5308224
Värtöntie 17 gsm 040-5359449
90230 OULU
jukka.kauppila@mail.suomi.net

Pohjois-Kymenlaakson Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Teknikko Lasse Torri puh.k 05-3250150
Harjuntie 194
45330 HARJU
torri.lasse@surfeu.fi

Siht. Kouluttaja Eino Eskelinen puh. 040-7230058
Kukkurantie 28
45360 VALKEALA
eino.eskelinen@pp1.inet.fi

Rah.hoit. Kats.as.esimies Jarmo Peltonen puh.t 0204882360
Segerhornintie 7 k 05-3793662
45720 KUUSANKOSKI
jarmo.peltonen@a-katsastus.fi

Porin Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Opettaja Reijo Javanainen puh.t 02-6215632
Simulantie 8 k 5481488
29600 NOORMARKKU gsm 050-5548290
reijo.javanainen@pto.pori.fi

Siht. Yrittäjä Jarmo Lautamäki puh.t 02-5380745
Hongikkotie 21 k 6379450
28540 PORI gsm 040-5468228
jarmo.lautamaki@pp.nic.fi

Rah.hoit. Toim.virk. Ilse Lehti puh.k 02-6377621
Tommilantie 33
28610 PORI

Rauman Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Korj.pääll. Markku Miettunen puh.t 02-8230711
Lehdontie 16 k 8230114
26510 RAUMA
markku.miettunen@surfeu.fi

Siht. Insinööri Raili Gröndahl puh.k 02-8251864
Urposentie 2 fax 8251864
26510 RAUMA
raili.grondahl@luukku.com

Rah.hoit. Lehtori Alpo Paavola puh.t 02-83789247
Kullanperäntie 325 k 8261141
27230 LAPPI
alpo.paavola@rao.rauma.fi

Riihimäen Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Insinööri Vesa Peippola puh.t 019-739308
Hiivolantie 10 gsm 040-7322552
11710 RIIHIMÄKI
vesa.peippola@luukku.com

Siht. Insinööri Erkki K Virtanen Puh.t 020-7585272
Neidonkuja 4 k 019-751130
11120 RIIHIMÄKI gsm 040-3305273
erkki.virtanen@raol.fi

Rah.hoit. Insinööri Risto Lejon puh.t 0400-313470
Hyttitie 10 fax 019-729201
11910 RIIHIMÄKI

Rovaniemen Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Myyntipääll. Arto Kuukasjärvi puh.t 0400-696954
Karsikkotie 4 k 016-3791410
96190 ROVANIEMI fax 0102960539
arto.kuukasjarvi@pohjola.fi

Siht. Teknikko Esko Kulusjärvi puh.t 016-1813525
Jahtipolku 11 k 040-5288079
96910 ROVANIEMI fax 042-5288079
esko.kulusjarvi@pp.inet.fi

Rah.hoit. Insinööri Jaakko Heikkinen puh.t 016-1814701
Jäniksenpolku 6 k 040-5680298
96500 ROVANIEMI fax 1814719
jaakko.heikkinen@pp2.inet.fi

Salon Seudun Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Osastonjohtaja Raine Hieta puh.t 02-7704303
Juvankoskentie 155 gsm 044-7704303
25380 REKIJOKI fax 7704505
raine.hieta@sskky.fi

Siht. Toim.virk. Kirsi Murtomäki puh.t 0204882564
Kääriäisentie 1-3 as 5 k 0400-538273
24800 HALIKKO fax 0204882561
kirsi.murtomaki@a-katsastus.fi

Rah.hoit. Huoltopäällikkö Martti Lehtinen puh.t 02-7273032
Kääriäisentie 1-3 as 5 k 7337768
24800 HALIKKO fax 7273055
martti.lehtinen@halikko.salonseutu.fi

Savonlinnan Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Korj.pääll. Matti Hartikainen puh.k 015-273465
Laitaatsillantie 12 A 6 gsm 050-3403656
57170 SAVONLINNA
terttu-matti@suomi24.fi

Siht. Lehtori Ari Lybeck puh.k 015-5506651
Panunkatu 48 B 3 gsm 0500-923218
57200 SAVONLINNA
arilibe@netti.fi

Rah.hoit. Kats.as.esimies Juha Herttuainen puh.t 040-5197932
Poppelintie 18 k 015-256676
57220 SAVONLINNA
juha.herttuainen@a-katsastus.fi

Seinäjoen Seudun Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Insinööri Kari Pirttimäki puh.t 0400-871608
Kuulankatu 7 B 14 fax 06-4215444
60100 SEINÄJOKI
kari.pirttimaki@osmatic.fi

Siht. Kouluttaja Markku Saari puh.t 06-4582240
Laidunkuja 8 k 4561051
61600 JALASJÄRVI gsm 0400-379127
markku.saari@jakk.fi fax 4582300

Rah.hoit. Teknikko Erkki Maunus puh.t 06-5657332
Rantatie 5 gsm 050-5161997
63100 KUORTANE fax 5661305
erkki.maunus@jamin.fi

Sodankylän Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Katsastusmies Juhani Hietanen puh.t 020488179
Piilolantie 3 k 016-610138
99600 SODANKYLÄ fax 0204883821

Siht. ja Kats.mies Olavi Suutari-Jääskö puh.t 020488179
rah.hoit. Haastajantie 22 B 11 fax 0204883821
99600 SODANKYLÄ gsm 0400-291843

Tampereen Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Insinööri Antero Savolainen puh.t 03-2850452
Terrierinkuja 9 k 3646947
33580 TAMPERE fax 2850335
antero.savolainen@pk.poliisi.fi

Siht. Teknikko Tapio Kaakkolammi puh.t 03-18155293
Jätikatajankatu 15 k 3432242
33300 TAMPERE gsm 040-8411664
kaakkolamm@koti.tpo.fi fax 18155600

Rah.hoit. Insinööri Hannu Tennberg puh.t 0105552541
Arkkitehdinkatu 36 A 6 k 03-3174995
33720 TAMPERE fax 5552509
hannu.tennberg@nic.fi

Turun Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Insinööri Juha-Pekka Lindqvist puh.t 010-5535643
Myllytie 11 as 1 fax 010-5535688
21530 PAIMIO gsm 050-5985746
juha-pekka.lindqvist@turkuamk.fi

Siht. Insinööri Sami Nikkilä puh.k 02-4389683
Peltolantie 1 gsm 044-2729979
23120 MIETOINEN
sami.nikkila@luukku.com

Rah.hoit. Insinööri Pekka Vanhatalo puh.k 02-2375072
Paattistentie 736 gsm 040-5034535
21330 PAATTINEN
pekka.vanhatalo@pp.inet.fi

Vaasan Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Vahinkot. Carl-Gustav Nykvist puh.t 050-3039977
Vehkatie 3 k 06-3214300
65280 VAASA fax 0105122990
carl-gustav.nykvist@if.fi

Siht. Katsastusmies Sari Tuominen gsm 050-5421447
Rajarinne 4 K 38 k 06-3168683
65280 VAASA
sari.tuominen@a-katsastus.fi

Rah.hoit. Korj.pääll. Michael Andersson puh.t 0400-451980
Rantakatu 19 B 17 k 06-3125165
65100 VAASA fax 0204513411
michael.andersson@easykm.fi

Vakka-Suomen Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Insinööri Olli Laivo puh. 050-5976326
Elkkystenttie 302
23500 UUSIKAUPUNKI
olli.laivo@vsai.fi

Siht. Toim.joht. Kyösti Kuronen puh.t 02-856343
Kannukkakuja 4 k 8422866
23800 LAITILA fax 856340
kyosti.kuronen@kk-autoteam.fi gsm 0400-822303

Rah.hoit. Varaosapääll. Raimo Grönberg puh.k 02-851775
Metlähteentie 3 t 856343
23800 LAITILA
raimo.gronberg@kk-autoteam.fi

Valkeakosken Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Insinööri Aimo Vaara gsm 0400-330135
Töyräankatu 6
37600 VALKEAKOSKI
jussi.vaara@suomi24.fi

Siht. Teknikko Alpo Survonon puh.t 0204162344
Antinniementie 3 fax 0204162357
37630 VALKEAKOSKI gsm 0400-799196
alpo.survonon@upm-kymmene.com

Rah.hoit. Merkonomi Alpo Ojala puh.t 03-5842683
Ilvangantie 93
37500 LEMPÄÄLÄ

Varkauden Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Työnjohtaja Jaakko Räisänen gsm 041-4671207
Osmajoentie 53
78210 VARKAUS
jaakko.raisanen@luukku.com

Siht. Teknikko Kimmo Liukkonen puh.t 040-5407188
Louhitie 11 A 28
78850 VARKAUS
kimmo.liukkonen@sakky.fi

Rah.hoit. Piiripäällikkö Markku Markkanen gsm 0500-317097
Valkeisenkatu 8
77600 SUONENJOKI

Ylä-Savon Autoteknillinen Yhdistys ry
Puh.joht. Piiripääll. Juha Löytynoja puh.t 0500-634587
Lukkarinkatu 22 fax 017-814916
74120 IISALMI gsm 814952
juhloy@dnainternet.net

Siht. Katsastusmies Unto Mähönen puh.t 0204883130
Poskipuronkatu 7 B 8 k 017-813476
74120 IISALMI gsm 0400-878946
unto.mahonen@dnainternet.net fax 0204883131

Rah.hoit. Lehtori Seppo Smedberg puh.t 017-753920
Tikanpolku 9 k 752850
74700 KIURUVESI fax 753922
seppo.smedberg@ysao.fi

Savonlinnan Autoteknillinen Yhdistys ry järjestää jälleen perinteisen, ratkiriemukkaan opinto- ja virkistysretken

Kauniiseen Karjalaan 20. – 23.05.2004 (helato-pe-la-su)

Matkaoppaina Pekka ja Vera Louhos
... ja toki vaimot myös mukaan!

Alustava ohjelma :

Menomatka Lähtö aamulla Kiteeltä (tai Tohmajärveltä), Wärtsilä, Sortavala*, Rautalahti, Laskela, Koirinoja, "Kuoleman laakso", Kolatselkä, Jyrgelitsä, Präsä, Petroskoi (jonne saavutaan n. klo 17 – 18).

– Valuutan vaihto heti rajan tuntumassa.

• Wärtsilässä heti rajan takana hyvä baari ja lyhyt kahvi- & tupakkatauko, * Sortavalan lenkki joko meno- tai paluumatkalla, "Kuoleman laakson" Surun ristillä pysähtytään katselemaan talvisodan taistelupaikkoja, sen jälkeen näemme mittavat tietyöt ja ajelumme melkoisen pätkän uutta hyvää asfalttia. Vieljärven rannassa Jyrgelitsässä karjalampiirakka & kahvitauko, minkä jälkeen ajellaan edelleen Petroskoihin.

• Majoittuminen** lähellä keskustaa olevan ammattioppilaitoksen asuntolaan. Siirtyminen Autotransport Teknukumille ruhtinaalliseen illallispöytään.

Kaikki ruokailut, aamupalat, lounaat ja illalliset Teknukumilla!

**Majoitus melko lähellä teknikumia olevan oppilasarustolan 2-hengen vierashuoneissa, (6. krs, ei hissiä, yht. sos. tilat) – Rauhallinen ja siisti paikka, mutta ei luxusta!

Petroskoissa runsaasti ohjelmavaihtoehtoja (pe ja la)

• Tutustuminen teknikumin opetustiloihin ja -välineisiin, Petroskoin Yliopisto (metsä-insinööritiedekunta ym), upea CTK-autotalo (Bosch-huolto, Nissan, Renault, Ford, Daewoo ym), nykyaikaiset katsastusasemat, kaupungintalo ja kauniit rantapuistot, Pietari Suuren patsas, matkustajasatama, uusia ostoskeskuksia, museota, kirkkoja ym.

• Kansantanssi- ja soitinyhtye KANTELEEN konsertti saadaan myös ohjelmistoon.

• Mahd. käynti Kontupohjassa, jossa mm. iso paperitehdas museo, kivitehdas ym..

• Ratkiriemukkaat ja ruhtinaalliset illalliset teknikumilla rehtori Vladimir Belyaevin (Petroskoin Autoteknillinen Yhdistys) toimiessa isäntänä, yhteislaulua ym.

• Illallisten jälkeen mahdollisuus tutustua kaupungin yöelämään, ken vielä jaksaa !

Paluumatka

• Sunnuntaiaamun aamupala jo klo 7 (muulloin klo 8) ja saadaa eväskassit mukaan.

• Ajelemme Pietariin johtavaa valtatieta Aunukseen, jossa mm. uusi suomalaisvoimin tehty luterilainen kirkko, Vitelessä katsellaan idyllisiä joenvarsimaisemia ja poiketaan upealle Laatokan hiekkarannalle nautiskelemaan retkievättä. Uimassakin voi käydä.

• Sitten nouseaan Rajakontuun ja pysähtytään "ihmettelämään" vanhan rajan rajakiveä.

• Salmin hautausmaalla nähdään mm. vuodelta 1919 oleva suomalaisten soturien sankarihauta. (Suomalaisia vapaaehtoisia lähti Suomen itsenäistymisen jälkeen auttamaan Karjalan veljeskansaa vapautumaan, mutta joukko oli liian pieni ja se tuhottiin). Salmin sodassa pommitetun kirkon rauniot on myös nähtävyyksiä.

• Pitkärantaan tultaessa on tien varressa mahtavan sairaalalaitetehdaskompleksin n. 15 vuotta sitten kesken jääneet rakennukset. Pitkärannan jälkeen Koirinojalta palaillaan sitten menomatkan reittiä. (Sortavalan lenkki, jolle tehty jo menomatalla), Ruskealassa poiketaan kauppaan, josta voi tehdä viimeisillä ruplilla juoma- ym. ostokset. Wärtsilässä edullinen tax-freekauppa, josta ostokset Euroilla tai Visalla.

Matkan hinta

• "Perilläolopaketti" sisältäen majoituksen (3 yötä) ja kaikki ruokailut ruoka-juomineen, sis. myös alkoholit (jota on riittävästi)! 140 €/hlö

– Bussikyty, riippuu lähtijöiden määrästä

esim. 15-17 henk. 60 €/hlö

30 henk. 45 €/hlö

40 henk. 35 €/hlö

**MITÄ SUUREMPI PORUKKA
– SITÄ EDULLISEMPI KYTY !**

– Bussi joko 17 tai 36 -50 paikkainen (E.Karhu, Kitee)
Ryhmäviisumi 37 €/hlö + matkatoim. kulut
(henk. koht. kertaviisumi 45 €)

ILMOITTAUTUMINEN

SITOVAT ILMOITTAUTUMISET
Pekka Louhos Puh. 0400-297 111

Lähtijöiden nimet, yhteystiedot ja
tarviiko ryhmäviisumin.

• Tämä on välttämätön bussivarausten ja tarvittavan bussin koon varmistamiseksi. Kevät on liikennöitsijöillä kiireistä aikaa !

• Kun tämä on varmistettu, lähetämme pankkisiirrot perilläolopaketin (140 €) maksamiseksi ennakoon yhdistyksemme tilille. - Kyyti- ja viisumikustannukset kerätään vasta matkan aikana.

• Ryhmäviisumin tarvitsijoilta tarvitsemme sitten: kopion passin kuvasivusta sekä tositteen voimassa olevasta matkavakuutuksesta (esim. kopio matkavakuutuskortista).

Savonlinnassa 22. maaliskuuta 2004

Kevätretkiterveisin
Savonlinnan Autoteknillinen Yhdistys

Pekka ja Vera Louhos

Uni uudesta autosta

Olin ostanut auton,
elämäni ensimmäisen,
ilman koeajoa, ulkonäön
perusteella,
kaunis kuin mikä,
avoauto, cabriolet,
kermanvalkoinen.

"Älkää viitsikää, vien koeajolle
joskus, kun on enempi aikaa!"

Kaukosäädin,
piru vie oli väärä,
joku vaihtanut vyölleeni
peliohjaimen.

Kaukosäädinohjauksella,
täynnä tietotekniikkaa.
Halpakin romahtanein
hinnoin.

Sitä oikeaa hakemaan,
yksi pojista perässäni:
"Aikovat nöyryyttää sinut,
pikkusen tervaa ja öljyä,
sinne ja tänne, vanhaa tyyntyä
haetaan, höyheniä ja
vähän kuhmuttelua päälle,
ei tommosella tulla,
näille kulmille leuhkimaan."

Ei helppoa varastaa,
kaukosäädin vain mukaan,
yksi kannettava lisää vyölle,
kännykän viereen lanteille,
kuin lännen miehellä ennen,
kahdesti laukeavat.

Olin pahassa pulassa,
ratkaisua ei tahtonut löytyä,
onneksi HERÄSIN!

Ajelin auringon paisteessa,
ihailevia katseita,
joku epäileväkin joukossa,
vivusta säätäen,
kuin lentokoneessa,
vasemmalle, oikealle,
ohjaustunto vähän outo,
mutta menetteli,
nopeusrajoitukset sopi.

JK.
Mitäpä tuosta,
vaikka kaunis se oli,
mutta ohjaustunto oli huono,
eikä jarrutuskaan
sauvasa taakse vetäen
mitenkään häviä ollut.
Ja kääntyminenkin
ahtaassa pihassa
tosi vaikeaa.

Oli kutsuttu saunaan,
uudella autolla menisin,
tietenkin,
yksi kalja saisi riittää.

Faktaa ja fiktiota
Olavi Laine
70 v

Pihalla olikin ongelma,
pikkupojat, koltiaiset,
Pispalasta, Rajaportilta,
pikku pajan nurkalta,
autoni oli keksineet.
Joka puolella keikkuiivat,
kohta pellit lommolla
varmaan.



*Petrin periaate:
Jokaisessa organisaatiossa
jokainen pääsee
pätemättömyytensä huipulle.*

*Päätökseni on ehkä
ja se on lopullinen.*

*Ainoa paikka, missä menestys
tulee ennen työtä, on sanakirja.*

*Nuoruus on ainoa asia,
jonka aika korjaa.*

*Aina on kymmenen hyvää syytä
olla tekemättä mitään.*

*Kiireesi todistaa, että yrität
tehdä enemmän kuin
ehdit tehdä.*

*Asiakas on aina oikeassa,
mutta missä he ovat?*

*Jokaista rahaa omistavaa
henkilöä kohti on kolme rosvoa,
jotka miettivät miten
rahan saisi pois.*

JÄSENHANKINTAKILPAILU

Hanki uusi jäsen

– VOITA MATKA FRANKFURTIIN !

Jäsenhankintakampanja on täydessä vauhdissa ja olemme jo saaneet runsaasti uusia jäseniä. Jäsenhankinnan tavoitteena on saada uusia jäseniä SATL:n jäsenyhdistyksiin ja samalla palkita aktiiviset jäsenet, jotka ovat kunnostautuneet jäsenhankinnassa. Kaikki, jotka ovat hankkineet yhdenkin uuden jäsenen ovat mukana arvonnassa, jossa arvotaan matka Frankfurtin Automechanika 2004-messuille. Jokaisesta uudesta jäsenestä saat myös pisteitä, joilla voit voittaa arvokkaita palkintoja. Kilpailun säännöt löydät sivulta 46

Paikkakunnalle muuttanut uusi työntekijä tai vaikkapa kollegasi voi olla uusi jäsen. Kerro hänelle yhdistyksestä ja värvää mukaan. Katso sivulta 46 yhteenvedosta "myyntiargumentteja" värväystoimintaasi varten.

Miten ilmoitetaan uusista jäsenistä?

Jäsenhankinta ilmoitetaan oheisella jäsenilmoituslomakkeella, varsinaisella ilmoituskortilla tai sähköisellä lomakkeella, joka on jatkuvasti saatavilla liiton kotisivuilta, www.satl.fi tai millä muulla tavalla tahansa, kunhan ilmoituksesta käyvät ilmi kaikki tarvittavat tiedot sekä uudesta jäsenestä että ilmoittajasta.

Palkinnot

Jokainen varsinaisen jäsenen jäsenhankinta antaa 5 pistettä eli 1 uusi jäsen = 5 p., 2 = 10 p., 3 = 15 p. ... 10 = 50 p. jne.

Jokainen opiskelijajäsenen hankinta antaa 2,5 pistettä.

Pisteet ovat henkilökohtaisia eikä niitä voi antaa muille tai yhdistellä muiden kanssa. Lisäksi kaikki jäsenhankintaan osallistuneet ovat mukana arvonnassa, jossa arvotaan matka Frankfurtin Automechanika 2004 -messuille. Jokainen hyväksytty jäsen antaa yhden hyväksytyn matkararvan. Kymmenestä jäsenestä saa kymmenkertaisen voittomahdollisuuden.



2004

Kilpailuaika
päättyy 31.5.2004
– on loppukirin
aika

Palkintoluettelo

Elokuvalippu Finnkinon elokuvateattereihin
5 p.

SATL:n muki
10 p.

SATL:n vyö (uusi)
20 p.

Autokoriteollisuuden historiakirja
30 p.

SATL:n isännän viiri
40 p.

Autoteknillinen taskukirja
50 p.

SATL:n kurssi (vapaa valinta)
60 p.

Matka Automechanika
2004 -messuille

KAIKKI OSALLISTUJAT
OSALLISTUVAT
ARVONTAAN!

Lisätietoja:

satl@satl.fi tai liiton toimistosta

Suomen Autoteknillinen Liitto ry
Köydenpunojankatu 8
00180 Helsinki
p. 09-6944724, fax. 09-6944027.

JÄSENETUSI:

- ✓ Ilmainen opiskelijajäsenyys
- ✓ Kurssimaksut jäsenhintaan
- ✓ Suomen Autolehti
- ✓ Autoalan verkosto
- ✓ Asiantuntemus
- ✓ Kesäpäivät

Puh: 09-69 44 724
Fax: 09-69 44 027
email: satl@satl.fi



JÄSENHANKKIJAN TIEDOT

Etu nimi, sukunimi
Osoite
Postinumero ja -toimipaikka
Sähköpostiosoite

JÄSENHANKINTAPALKINTO

Säästän pisteitä, valitsen palkinnon myöhemmin ☐
Valitsen palkinnon numero Minulla on pistettä.

HALUAN LIITYÄ JÄSENEKSI ☐ jäsen ☐ opiskelijajäsen ☐ kannatusjäsen (yritykset ja yhteisöt)

Yhdistys, johon haluan kuulua (jos muu kuin kotipaikkakunta)

Koulutus / ammatti Yhteyshenkilö (yhteisöt)

Etu nimi, sukunimi (Yhteisön nimi)

Valmistumisajankohta (opiskelijat) Syntymäaika (PPKKVVVV)

Osoite Postinumero ja toimipaikka

Sähköpostiosoite, puhelin, koti / työ

Työnantaja

Aika ja paikka

Allekirjoitus

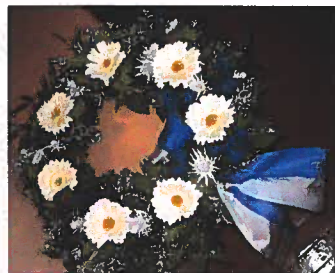
Suomen Autoteknillinen Liitto ry SATL

VASTAUSLÄHETYS
Tunnus 501 26 49

00003 HELSINKI

SATL
maksaa
postimaksun

In Memoriam



Suomen Autoteknillinen Liitto ry haluaa tällä kuvalla, insinööri-everstiluutnantti Tauno Puurusen seppeleestä kunnioittaa kaikkia joukostamme poistuneita jäseniämme.

KESKUUDESTAMME POISTUNEET SATL:N JÄSENET

Satelliitti 2/2003 jälkeen

Korsman Unto	Rauma
Puurunen Tauno	Lautiosaari
Ranta Sakari	Ulvila
Karelius Matti	Turku
Riikinen Veikko	Jyskä
Borg Leo	Karhula
Heikkilä Sakari	Vantaa
Vanne Veino	Rauma
Brandt Henry	Iisalmi
Telkola Kauko	Turku
Mansikkala Pertti	Forssa
Tontti Risto	Hollola
Malhonen Esko	Mikkeli
Lehtimäki Juha	Hämeenlinna
Pekkonen Toivo	Vantaa
Metsä-Turja Jorma	Seinäjoki
Huovinen Veikko	Vantaa
Vitikainen Ari	Kotka
Norhomaa Pauli	Helsinki

satelliitti 1/2004



Matti Litmanen 80 vuotta

Savonlinnan Autoteknillisen Yhdistyksen perustajajäsen, Matti Litmanen täytti 80 vuotta maaliskuun 1. päivänä. Hän on syntynyt 01.03.1924 Parikkalassa ja siellä Saaren kylässä oli hänen kotinsa vuoteen 1932 saakka, jolloin perhe muutti Viipuriin. Talvisodan alettua oli koti siirrettävä Parikkalan mummilaan tammikuussa 1940. Kesäkuussa kyseli silloin 16-vuotias Matti työpaikkaa linja-autoliike Ruposelta Simpeleeltä ja hän pääsi rahastajaksi aluksi Savonlinna-Imatra linjalle ja hieman myöhemmin myös linjoille Savonlinnasta Kuopioon ja Joensuuun. Kun jatkosota alkoi heinäkuussa -41, siirtyi Ruposen toiminta Simpeleeltä Savonlinnaan Kotilahden korjaamolle. Matin vihjattua halusta päästä töihin korjaamolle, hän pääsi sinne heti.

"Sota-aikana oli pakko korjata autoja metsäkoissa, kun korjaamotiloja ei ollut", muistelee Matti. "Kun sota jatkui ja Viipuri vallattiin takaisin syyskuussa, siirtyi Ruposen toiminta sinne. Syyskuun alussa pakattiin tarvittavat korjaamovälineet isoon Reo-kuormuriin ja lähdettiin Viipuriin. Kun saatiin paikat kuntoon, aloitettiin korjaamotoiminta välittömästi. Linja-

autoliikenteen toimintaan saamiseksi asenneltiin hääkääsuvehkeitä ja minä olin mukana hitsaamassa putkistoja, vahvistamassa runkoja ja asentamassa pönttöjä. Armeijan autoilla oli korjauksiin etusija. Vuonna -42 armeijan kutsunnoissa ei minua otettukaan armeijaan vaan sain jäädä korjaamolle, koska korjaamoväestä oli kova puute. Korjaamotoiminta jatkui sitten Viipurissa kaupungin menetykseen, kesäkuuhun -44 asti, jolloin oli siirryttävä takaisin Savonlinnaan. Armeijapalveluksen suoritin vasta sodan jälkeen."

Nämä olivat Matin ensimmäisiä korjaamokokemuksia. Tämän jälkeen Matti kartutti autoalan kokemustaan mm. toimimalla muutamaa vuoden taksikuskina, sitten Ruposen perustaman Auto Bruunin varaosapäälikkönä 3 vuotta ja perusti sitten Savonlinnaan oman moottoripyöräliikkeen. "Myytiin ja korjattiin moottoripyöriä, tehtiin vakuutuksia ja välillä kilpailtiin. Ajoin viiden vuoden aikana kaikkiaan 65 kilpailua, jäärata- ja TT-ajoa, joista minulla on palkintoja yli 100 kappaletta. Sitten vuonna 1957 Ruponen osti koko putiikkini ja pestasi minut uuteen korjaamoonsa työnjohtajaksi. Siinä hommassa

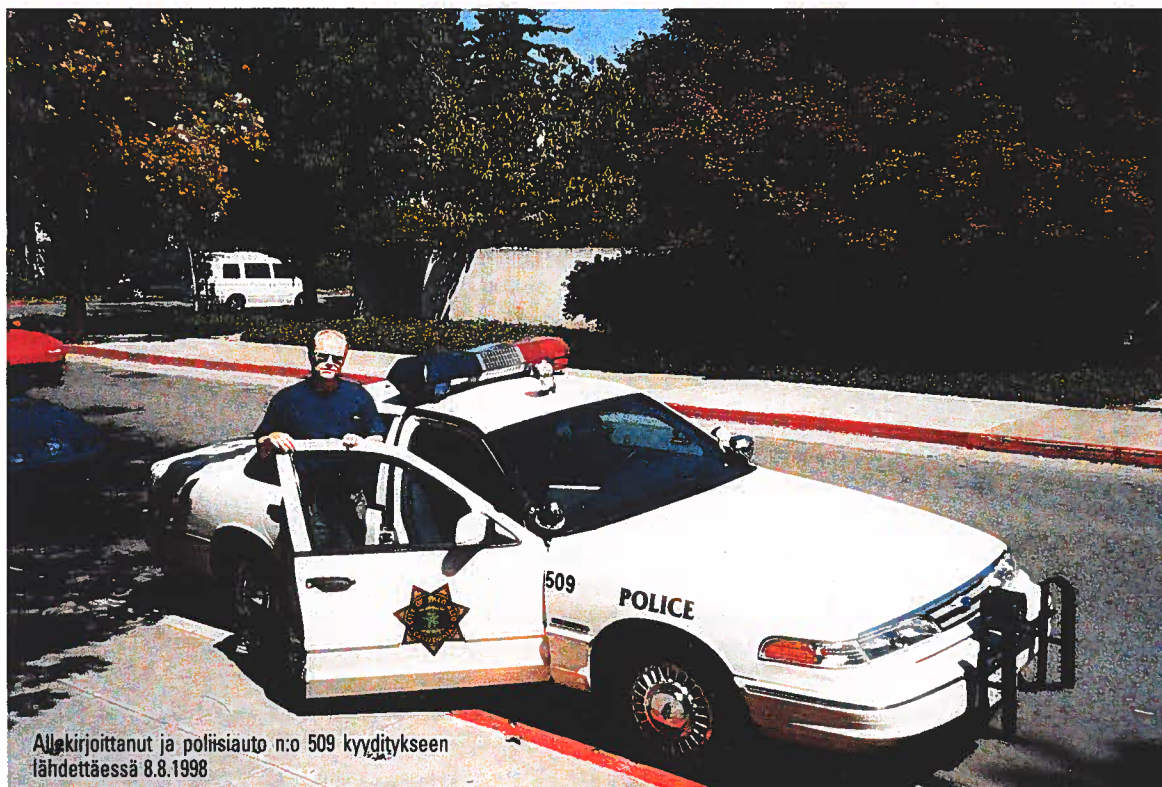
olinkin sitten 8 vuotta," myhäilee Matti.

Vuonna 1964 Matti palkattiin korjaamopääliköksi Savonlinnan Autokeskuksen uuteen autotaloon. Tässä tehtävässä Matti toimi ansiokkaasti yli 20 vuotta, heinäkuuhun 1986, jolloin jäi eläkkeelle. "Nissanin, Scanian ja Saabin organisaatioissa Matti oli yksi Suomen arvostetuimpia korjaamopääliköitä," kertovat Matin työkaiverit.

Matti Litmanen oli myös perustamassa Savonlinnan Autoteknillistä Yhdistystä vuonna 1956 ja on ollut sen jälkeen aktiivisesti mukana yhdistyksen toiminnassa. Vuosien varrella on yhdistys palkinnut hänet sekä SATL:n pronssisella että hopeisella kunnialevykkeellä ja tämän vuoden vuosikokouksessa annettiin 80-vuotiaalle Matille SATL:n hopeinen seppelöity rintamerkki.

**Savonlinnan Autoteknillinen
Yhdistys ry
Pekka Louhos**

satelliitti 1/2004



Allekirjoittanut ja poliisiauto n:o 509 kyyditykseen lähdeäessä 8.8.1998

AMERIKKALAISPOLIISIN KYDDISSÄ

(Ride Along with a Palo Alto Police Officer)

Harvalle suomalaiselle tarjoutuu mahdollisuus istua amerikkalaispoliisin partioauton kyytiin. Itse päätin tarttua tilaisuuteen.

Asuin Kaliforniassa Palo Alto kaupungin kupeessa vuosina 1996-1998. Palo Altossa on noin 60 000 asukasta, ja se sijaitsee n. 50 km San Franciscosta etelään. Kaupunki on osa noin 100 km:n mittaista kaupunkien yhtenäistä jonoa, joka ulottuu

San Franciscosta San Joseen asti. Palo Alto on tunnettu mm. Stanfordin yliopistosta sekä esim. elektroniikkayhtiö Hewlett-Packardin kotipaikkana. Kaupunki onkin osa Kalifornian ns. piilaaksoa, jossa on rusaasti tietotekniikan alan yrityksiä.

Palo Alton poliisilaitos halusi luoda kontakteja tavallisiin kansalaisiin, ja oli tästä syystä alkanut pitää yleisölle suunnattuja kursseja, joilla esiteltiin poliisin toimintaa. Tavoitteena oli lisätä positiivisessa ilmapiirissä tapahtuvaa kanssakäymistä poliisin ja kaupunkilaisten välillä. Useinhan on kysymys lainrikkomuksesta tai vas-

taavasta, kun poliisi joutuu kansalaisten kanssa tekemisiin.

Paikallislehden ilmoituksessa pyydettiin halukkaita ilmoittautumaan Citizen's Police Academy -kurssille. Hieman epäroin, mutta ajattelin, että harvalla suomalaisella on mahdollisuus saada sisäpiirin tietoa USA:n poliisin toiminnasta, joten päätin ilmoittautua. Minut kutsuttiin haastatteluun, jossa mm. kysyttiin motiivejani osallistumiselleni sekä keskusteltiin kurssin sisällöstä ja tavoitteista. Heti haastattelun päätteeksi sain tiedon, että minut hyväksytään. Aavistelin kuitenkin, että poliisi oli

tehnyt taustalla jonkinlaisen rikosrekisteritarkistuksen ennen haastattelun kutsumista. Rikosrekisteritausta saattoi olla esteenä kurssille hyväksymiseen, koska poliisihan ei halua tietten tahtoon esitellä taktiikkaansa rikollisille...

Kurssi kesti kymmenkunta iltaa kerran viikossa, muistaakseni noin 3 tuntia illassa. Opetus oli lähennä luento-opetusta sekä keskusteluja, ja luennoitsijoita oli useita. Poliisilaitos halusi nimittäin mahdollisimman monen pääsevän kontaktiin kansalaisten kanssa tällaisessa rennonpuoleisessa ilmapiirissä.

Kurssiin kuului myös havainto-opetusta, josta mieleenpainuvin oli tutustuminen ampumaharjoituslaitteistoon. Näimme videolta rikollisten hyökkäysemppuja, ja meidän tuli pystyä ampumaan riittävän nopeasti ja tarkasti, ennen kuin tuli itse ammuksiksi. Muita havainto-opetuksen avulla läpi käytyjä asioita oli mm. otteet rikollisen taltuttamiseen, käsirautojen kiinnitys sekä oman auton ja sen oven käyttäminen suojana lähestyttäessä liikenteessä pysäytettyä rikollista.

Ride Along

Polisikurssin teoriaosuuden jälkeen oli mahdollista ilmoittautua poliisin partioauton kyytiläiseksi. Tätä osaa kurssista kutsuttiin nimellä Ride Along ("aja kyydissä"), ja siihen piti ilmoittautua erikseen. Mietin ensin pitkään, mutta rohkaisin lopulta mieleni, ja varasin itselleni vuoron, joka osui lauantaiksi 8.8.1998. Minun oli määrä ilmoittautua Palo Alton poliisi-asemalla klo 15, ja minulle oli kerrottu, että kyyditys kestää klo 19:ään saakka eli 4 tuntia.

Poliisi-aseman pääovi on auki ainoastaan virka-aikana, ja minulle oli puhelimesta kerrottu, että minun pitää soittaa oven vieressä olevalla punaisella puhelimella ja ilmoittaa olevani tulossa klo 15:n kyydityk-

seen. Näin teinkin, ja sain puheluun vastanneelta virkailijalta ohjeen odottaa oven vieressä olevalla penkillä.

Hautauskuluja ei makseta

Istuskelin siinä jonkin aikaa mietikellen, mitä tuleman pitää. Hieman kauhistutti, kun muistelin kaikkea paperityötä, joka oli edeltänyt tätä vaihetta. Olin saanut luettavakseni yksityiskohtaiset säännöt, joiden mukaan mm. minut pudotetaan kyydistä pois heti, jos partioni komennetaan johonkin vaaralliseen tehtävään. Sitten minun tulisi odottaa paikallani, kunnes toinen poliisi-partio noukkisi minut mukaansa. Samoin olin joutunut allekirjoittamaan vakuutuksen, jonka mukaan ymmärrän, että Palo Alton poliisi ei maksa hautauskuluja... no, ei nyt sentään, mutta vakuutuksen siitä, että ymmärrän, että voin joutua vaaraan, loukkaantua tai jopa kuolla, ja että teen tämän kaiken omalla vastuullani.

Ehkä noin viiden minuutin odotuksen jälkeen valkoinen Ford Crown Victoria -partioauto n:o 509 pysäköi kadulle kohdalleni, ja aurinkolasein varustautunut komea poliisiupseeri nousi autosta ja kysyi, olinko tulossa hänen kyytiinsä. Vastasin myöntävästi, kättilin häntä ja istahdin pelkääjän paikalle.

Suomalaisesta käytännöstä poiketen amerikkalainen poliisi partioi yksinään, joten apumiehen istuin on normaalisti tyhjänä. Poliisi esitteli itsensä, mutta en saanut hänen repliikistään oikein selvää. Minäkin kerroin nimeni, ja hän toisti etunimeni: Markku. Myöhemmin huomasin, että hänellä oli rinnassaan nimilappu M. Bynne tai jotakin sinnepäin, ja vielä myöhemmin sain selville, että tuo M. oli alkukirjain Mark-nimestä. Olimme siis melkein kaimoja.

Poliisikurssin luento-osuudella olin oppinut, että poliisiautoissa oli hieman normaalia järeämpi jousitus, mutta muut perustekniset erot olivat

vähäisempiä, esim. moottori oli kuulemma suoraan sarjatuotantomallista.

Varustelueroja siviiliautoon nähden sen sijaan riitti: partioauton etu- ja takapenkin välillä oli paksuhko kirkas pleksilasi erottamassa rosvo- ja poliisi-osastoa toisistaan. Rosvo-osaston takapenkki oli kovamuovinen istuin siivoamisen helpottamiseksi. Välipleksin etupuolessa auton sisäkatossa oli lukittava järeä teline, jossa säilytettiin kivääriä. Katossa, samoin kuin etupila-reissa, oli käsin käänneltävät suunnattavat valonheittimet. Istuinten välissä taas oli iso liuta radiolaitteita sekä teline sylimikrolle, ja kojelaudassa törrötti mikrofoni telineineen. Tavaratilassa puolestaan oli paljon lisää irrallista varustusta sekä iso pinkka erilaisia lomakkeita kunkinlaisen tapauksen raportoimiseksi.

Partiointi alkaa

Lähdimme hiljalleen ajelemaan. Mark selitti, että mikrolla saa radioteitse yhteyden DMV:n (Department of Motor Vehicles eli paikallinen rekisteröintiviranomainen) tiedostoihin, ja voi tarkistaa rekisteritunnuksen perusteella autojen ja omistajien tietoja. Hän sanoikin näppäilevänsä koneeseen näkemiensä autojen rekkareita vähän väliä silloin, kun ei ole tähdellisempää tekemistä.

Hän kertoi kiinnostävänsä erityisesti huomiota huonokuntoisiin autoihin, koska hoitamaton ulkonäkö antaa aiheen olettaa, että myös vuotuinen rekisteröintimaksu saattaa olla maksamatta. Tähän voi olla syynä esim. se, että autolle ei ole otettu vakuutusta, jonka todistelappunen on rekisteröinnin edellytys. Tai sitten auto on niin huonossa kunnossa, että se ei läpäisisi smog-testiä (suomalaisen katsastuksen yhteydessä suoritettavaa pakokaasumittauksista vastaava menettely), ja vuotuinen rekisteröinnin uudistaminen on sen takia jäänyt suorittamatta.

En lainkaan epäillyt Markin ilmoi-

tusta siitä, että teillä liikkuu vakuuttamattomia autoja. Olin nimittäin omaa autoa vakuuttaessani törmännyt aikanaan vakuutuslajiin, jonka kaltaisesta en aikaisemmin ollut kuullut: minulle myytiin vakuutuspakettini mukana vakuutus vakuuttamattomien autoilijoiden varalta. Tämä tarkoittaa sitä, että jos vakuuttamaton auto törmää minuun, saan korvauksen oman vakuutukseni tämän osan perusteella. Toisin sanoen: vakuutuksenpakoilijat maksattavat siis oman vakuutuksensa rehellisillä autonkäyttäjillä.

Kaliforniassa todistuksena vuotuisen rekisteröintimaksun (n. 2 % auton arvosta) suorittamisesta on takarekisterikilpeen liimattava tarrra. Mark kertoi katsovansa tarkkaan myös itse tarraappuja, koska repaleiselta näyttävä tarra saattaa olla varastettu toisesta autosta. Hän kertoi mm. törmänneensä tapaukseen, jossa kokonainen rekisterikilpi oli varastettu, ja siitä oli sitten peltisaksilla leikattu irti vuositarran kohta ja liimattu koko pellinpala toisen auton rekkariin. Mikäs siinä, alumiinipeltiähän on verraten helppo leikata kunnon peltisaksilla...

Suuntasimme kulkumme ostoskeskukseen, joka ei ollut minulle ennestään tuttu. Kyseinen ostoskeskus sijaitsee melko lähellä pahamaineisen naapurikaupungin, takavuosiina USA:n murhapääkaupungiksikin kutsutun East Palo Alton rajaa.

USA:ssa pahamaineiset sekä verrattain vauraat ja turvalliset asuma-alueet voivat sijaita hyvinkin lähellä toisiaan. Tässä tapauksessa vedenjakajana alueiden välillä toimii 101-moottoritie. Tien länsipuoli, Palo Alton puoli, on hyvin toimeentulevien kansalaisten rauhallista asuin- aluetta, kun taas East Palo Alto on tullut kuuluisaksi enimmäkseen väri- listen asuttamana vähemmän vauraa- na alueena runsaine välivallantekoi- neen. East Palo Alton vaikutus tuntui tosin käytännössä hieman moottori- tien länsipuolellakin: Palo Altossa

asuntojen hinnat ja vuokrat näyttivät laskevan lähemmäksi moottoritietä ja East Palo Altoa mentäessä.

Itse asiassa minua varoitettiin liik- kumasta pimeään aikaan East Palo Altossa, ja valoisanakaan aikana siel- lä ei kuulemma kannattaisi liikkua ilman autoa. Noudatin molempia ohjeita, mutta päiväsaikaan kyllä aje- limme joskus kaupungin läpi ihan vain uteliaisuuttamme. Tällöin huo- mio kiinnittyi rakennusten, autojen sekä koko ympäristön rähjäiseen ja sotkettuun ulkoasuun, suuressa osas- sa asuntojen ikkunoita näkyneisiin kaltereihin sekä toimeentulon näköi- senä vetelehtineisiin värillisiin asuk- kaisiin, joista ainakin miesten huvina näytti olevan päivänpaistattelu talo- jen katoilla.

Kaikkialla näkyneet kalterit ker- toivat karua kieltään turvattomuuden tunteesta sekä rikollisuuden yleisyy- destä. Kaltereihin liittyi myös tragiik- kaa: paikallisissa tiedotusvälineissä uutisoitiin näyttävästi tulipalo, jossa kymmenkunta ihmistä, lapsia sekä aikuisia, kuoli, kun omakotitalon pää- sisäänkäynnin kohdalta tahallaan sytytetty tulipalo esti rakennuksesta poistumisen oven kautta, ja kalterit huolehtivat lopusta...

Kyydittäjäni Mark totesi, että sekä East Palo Alton että 101-moottoritien läheisyys vaikuttaa siten, että ko. ostoskeskuksen vaiheille kerääntyä usein epämääräistä porukkaa, ja poliisille löytyy tekemistä. Autot parkkipaikalla näyttivätkin olevan yleisesti ottaen melko rähjäisen näköisiä, ja ihmiset, joita pihalla näin, olivat enimmäkseen tummapin- taisia.

Ensimmäinen tehtävä

Juttelimme niitä näitä tarkistellen rekistereitä löytämättä tiedostoista poikkeavuuksia. Jonkin ajan kuluttua punaisen Nissan Sentran rekisteritun- nus antoi tietokoneesta tiedon: rekis- teriin liittyy etsintäkuulutus. Auto ei

näyttänyt erityisen vanhalta eikä räjähtäneeltä, mutta siitä puuttui etu- rekisterikilpi, joka on Kaliforniassa pakollinen. Markilla oli siis kaksi syytä haastatella auton käyttäjää. USA:ssahan ei harrasteta rutini- rat- sioita: poliisi saa pysäyttää autoilijoi- ta vain, jos on syytä epäillä rikoksen tapahtuneen.

Nissan oli pysäköitynä kadun lai- taan, mutta hetken odoteltuamme sii- hen asteli nuori nainen. Hän lähti aja- maan, jolloin Mark koukkasi polii- siautollamme perään ja näytti punais- ta pysähtymisvaloa. Auto pysähtyi- kin kiltisti, ja Mark nousi jututtamaan kuljettajaa. Noin viiden minuutin jutustelun jälkeen hän palasi. Olin istunut koko ajan poliisiautossa ja kuullut osan keskustelusta avoimen ikkunan välityksellä.

Oli käynyt ilmi, että etsintäkuulu- tus oli n. 4 vuotta vanha ja liittyi miespuoliseen henkilöön, joka ilmei- sesti oli ollut auton aikaisempi omis- taja. Nykyisin auton omistavalla nai- sellä ei siis ollut tekemistä etsintä- kuulutuksen kanssa. Mark oli toden- nut naiselle, että tämän olisi syytä käydä Foster Cityn poliisin juttusilla, jotta kytkentä ko. etsintäkuulutuksen ja hänen rekisteritunnuksensa välillä purettaisiin. Tämän jälkeen häntä ei enää turhaan pysäyteltäisi. Nainen oli luvannut tehdä tämän. Samoin hän oli näyttänyt eturekisterikilpeään, joka oli autossa sisällä, ja luvannut kiinnit- tää sen paikoilleen. Rangaistuksia ei jaettu, ja ensimmäinen tapaus kuitat- tiin hoidetuksi.

Polkupyörä varastettu

Lähdettyämme liikkeelle Mark selitti poliisiauton radioiden toimintaa. Näistä yhdellä saatiin yhteys Palo Alton paikalliseen hälytyskeskuk- seen, jossa olin päässyt itsekin vierai- lemaan (selostus myöhemmin), ja toi- nen skannasi koko ajan ympäröivien poliisi- piirien radioita, mukaan lukien sekä kaupunkien poliisilaitokset että

koko piirikunnan (county) sheriffi.

Pian saimme radiolla hälytys- keskus- tiedon, että polkupyörä on juuri ilmoitettu varastetuksi erään puiston laidasta. Siispä suuntasimme sinne.

Kyseessä oli rautatieaseman vie- ressä sijaitseva puisto, jossa tummah- kopintainen nuori mies odotti meitä. Mark kaivoi peräluukusta esiin pol- kupyörävarauskaavakkeen ja alkoi haastatella miestä ja täyttää sitä.

Mies oli ollut lähtenyt asemalta junalla, ollut poissa n. 3 tuntia, ja pyörä oli sinä aikana hävinnyt, vaika se oli asiallisesti lukittu. Pyörän arvoksi pöytäkirjaan kirjattiin 250 dollaria. Pyörä oli lainassa kaverilta, joten tarkkoja tuntomerkkejä ei ollut tiedossa valmistenumeroista puhu- mattakaan.

Mark hyvästeli asiakkaan, otti lomakkeen sisään autoon, nosti sen häikäisysuojan päällä olevaan tas- kuun, ja lähti ajamaan. Varkauden kohteeksi joutunut nuori mies alkoi kävellä reppu selässään ilmiselvästi mieli maassa kohti tunnelia, joka joh- ti radan toiselle puolen.

Kun kysyin Markilta, mitä pape- rille seuraavaksi tapahtuisi, hän sanoi, että tiedot syötetään varastetu- jen pyörien tietokone- rekisteriin, ja että pyörän löytymisen mahdollisuus on melko pieni.

Tulipalo moottoritiellä

Poliisiradiossa oli puhuttu jo jonkin aikaa moottoritiellä palavasta rekka- autosta, kunnes hälytyskeskus ilmoiti, että siellä tarvitaan apua. Suunta- simme kulkumme kohti Interstate 280 -moottoritietä, jossa palava rekka oli. Auton paineilmajarruista oli ilmeisesti hävinnyt paine, ja jouset olivat lyöneet jarrun jostakin pyöräs- tä kiinni kuljettajan sitä huomaamat- ta. Seurauksena oli tietysti ko. jarrun hillitön kuumeneminen, joka saattaa johtaa jopa maastopaloon siinä koh- dassa, johon auto loppujen lopuksi

pysähtyy.

Savu alkoi jo näkyä, kun painei- limme kohti Interstate 280:tä. Kaukaa edellämme näimme paloauton, joka kiiruhti tapahtumapaikalle. Ajoimme melko reippaasti, mutta hälytysvilkut eivät ymmärtääkseni olleet päällä, eikä ainakaan sireeniä käytetty. Pari kertaa jouduimme ajamaan ohitus- kaistalla hyvin lähelle muutamia hitaasti ajavia autoja, jotta nämä ymmärtäisivät antaa tietä matkamme jouduttamiseksi. Noissa tilanteessa edellä ajaneet kuljettajat käyttäytyi- vät kuitenkin juuri päin vastoin kuin Mark olisi toivonut: he tietysti hidasi- vat nopeuttaan entisestäänkin pelä- ten ylinopeussakkoa, kun poliisiauto ilmestyi lähes kiinni takapuskuriin.

Mark keskusteli radiolla hälytys- keskuksen kanssa ja päätti jäädä parkkiin moottoritien liittymärampin päähän. Kyseessä oli varotoimenpide siltä varalta, että koko moottoritie päätetään sulkea. Tie kuulemma sul- jetaan joskus onnettomuuksien ehkäi- semiseksi, koska uteliaat ihmiset jar- ruttavat, ja syntyy paljon peräänajoja. Varsinaisen poliisityön tässä tapauk- sessa teki CHP (California Highway Patrol), jonka toimivalta- alueeseen Interstate-highway kuuluvat. Tien- sulkemiskomentoa ei tullut, joten läh- dimme hiljalleen ajelemaan takaisin kaupunkiin päin.

Varkaita omakotitalossa

Seuraavaksi saimme radiolla tiedon, että eräässä omakotitalossa varashä- lytin on lauennut, ja naapurit ovat hälyttäneet paikalle poliisin. Ajeli- me annettuun osoitteeseen kaikessa rauhassa, ja Mark lähti tarkistamaan tilannetta.

Kun istuskelin yksikseni poliisiau- tossa asianomaisen talon edessä varashälyttimeen soinnin raukuessa koko kulmakunnalle, ehkä n.10-vuo- tias pyöräilevä poika tuli kyselemään, mistä oli kysymys. Hän tietysti luuli, että olen asioista hyvinkin perillä ole-

va poliisi, koska istuin virallisen näköisenä poliisiautossa, jonka radioliikenne kuului jonkin verran auton ulkopuolellekin avoimien ikku- noiden kautta. Vastasin hänelle, että asunnon hälytin on aktivoitunut, ja että tarkistamme tilannetta. Tarkis- tuksen tuloksena osoittautui, että kotoa poissa olleen asukkaan tuttu oli luvallisesti käynyt asunnossa, eli kyseessä oli väärä hälytys.

Auto tien tukkeena

Seuraavan tehtävämme kuvauksen ymmärsin jo itsekin suoraan poliisira- diosta: Alma Streetin ja Churhcill Avenuen kulmassa seisoo tien tuk- keena auto, jonka on ikkunaan ripus- tettu avunpyyntökyltti. Ajoimme kohti tapahtumapaikkaa ja huoma- simme, että oikeanpuoleisella kaistal- la kokoliikenne seiso. Yksi seisovis- ta autoista oli uudehko maasturi, jon- ka kuljettaja oli juuri nousemassa ulos autostaan.

Mark kuulutti kaiuttimellaan, että ei tarvitse mennä auttamaan, koska poliisi hoitaa homman loppuun. Autosta noussun nainen oli ensin hie- man hölmistynyt, koska ei tietenkään voinut kuvitella, että joku kaiutinaani alkaa yhtäkkiä puhutella juuri häntä. Mark kysyi, tuntee ko. nainen avun tarvitsijan. Hän sai kielteisen vas- tauksen. Mark jatkoi edelleen, että nainen voi jatkaa matkaansa, ja työn- si vasemman känsä poliisiauton ikkunasta ulos ja pysäytti näin vie- reistä kaistaa hiljalleen edenneen lii- kenteen, jotta nainen pääsisi lähte- mään liikkeelle.

Vasta maasturin lähdettyä näimme, mistä itse asiassa oli kysymys. Edes- sämme seiso vanha Oldsmobile, jossa oli invalidin rekisterikilvet. Mark saneli tottuneesti rekisteritun- nuksen radioonsa, ja hälytyskeskus alkoi heti ilmeisesti tarkistaa, millai- sesta invaliditeetistä oli kyse. Auton antennista roikkui oranssinvärinen AAA-järjestön (American Automobi-

le Association) kyltti, jota käytetään hätätapauksissa avun pyytämiseen. Autossa näytti istuvan vanhahko nainen.

Mark meni juttelemaan hetkeksi naisen kanssa. Palatessaan hän yllättäen suuntasikin kulkunsa sille puolelle poliisiautoa, jossa istuin, joten aloin aavistaa, että minun täytyisi tehdä jotakin. Arvasin oikein: Mark pyysi minua ohjaamaan autoa, kun hän poliisiauton työntöpuskureilla työntäisi sen sivuun tukkimasta liikennettä. Auton omistaja olisi liian heikko kääntämään rattia ja painamaan jarrua, kun tehostimet eivät ilman moottoria tietenkään toimineet. Sanoin ymmärtäväni tilanteen.

Istuin Oldsmobilen rattiin, mumin jonkinlaisen hyvänpäivän apumiehen paikalle siirtyneelle auton harmaahapsiselle omistajalle ja kuuntelin Markin ohjeita, jotka kuuluivat: "Vaihte vapaalle, virta päälle, jotta rattilukko on auki, ja varaudu siihen, että ohjaus ja jarrut ovat jäykät." Hän sanoi haluavansa työntää auton pikukadulle oikealle heti ison kadun viertä kulkevan rautatien toiselle puolen. Siirsin automaatin vaihteenvaihtimen vapaalle, ja painoin jarrua.

Auto oli loivassa ylämäessä, joten se liikkui taaksepäin heti, jos hölläisin jarrua. Katsoin peilistä, kuinka poliisiauto juuri tätä tarkoitusta varten rakennettuine kumipuskureineen lähestyi. Mark osasi kyllä hommansa, ja sai aikaan vain pienen tönäisyn, kun autot koskettivat toisiaan. Päästin jarrun, ja niin sitä lähdettiin. Käänsin rattia raivoisesti oikealle, ja sain kuin sainkin auton kääntymään halutulla tavalla. Totesin samalla, että auton omistajan voimat eivät tähän olisi todellakaan riittäneet. Samaan aikaan omistajatäti höpötti koko ajan jotakin siitä, kuinka AAA:n hinausautot tulevat niin hitaasti jne. jne.

Kun olimme ratakiskoja päällä, tajusin, että automme irtosi poliisiauton keulasta. Mietin, olisiko minun pitänyt pitää autot jarrulla yhdessä,

aivan kuten naru pidetään kireällä hinattaessa, mutta huomasin, että Mark melkein pysähtyi ja antoi Oldsmobilen vain rullata loivaa alamäkeä kiskoilta alas. Tajusin, että vauhtimme riittää parikymmentä metriä kiskoja ohi, ja ohjasin auton reunakiven viereen.

Juuri kun olin pysäyttämässä autoa, omistaja pyysi, että älä jätä sitä aurinkoon, koska hän ei kestä lämpöä. Onneksi puut sattuiivat varjostamaan juuri sitä kohtaa, johon auto sitten pysähtyi. Nainen kertoi hiljattain joutuneensa odottamaan AAA:n hinuria 2 tuntia, ja lämpötila oli 102 astetta (39 °C). Hän sanoi melkein kuolleensa. En yhtään ihmetellyt sitä, kun arvioin mielessäni hänen ikäänsä.

Mark tuli kertomaan, että hinausauton tuloa on yritetty nopeuttaa, ja sanoi auton omistajalle kohteliaat hyvästit. Täti vielä kiitti minua erityisesti autonsa pelastamisesta. Mutisin hänelle hyvästit, hyppäsin ulos ja istahdin jälleen pelkääjän paikalle Markin poliisiautoon.

Myymälävarkaus

Mark oli pitkin päivää kertoillut, että myymälävarkaiden kanssa kuluu usein paljon poliisin aikaa, koska näissä tapauksissa paperityötä on paljon. Suuntasimme kulkumme kohti Stanford Shopping Centeriä, jossa Nordstromin tavaratalossa oli jälleen saatu näpistelijä kiinni. Tapausta oli varsinaisesti selivttämässä toinen poliisi, mutta koska meillä ei ollut tähdellisempääkään tekemistä, Mark päätti lähteä auttamaan paperien täyttämässä.

Tavaratalon pääoven vieressä olikin toinen poliisiauto pysäköitynä. Pysäköimme omamme sen taakse ja astelimme sisälle. Heti ulko-oven sisäpuolella oikealla oli ovi, jossa luki "Employees Only" (vain henkilökunnalle). Astuimme siitä sisään.

Oven takaa paljastui 2-huoneinen

toimistokokonaisuus, jonka päätehtävänä oli ilmeisesti hoitaa myymälävarkausjuttuja. Lähimmässä huoneessa, sen takaseinällä olevalla penkillä istuskeli ilmeettömänä ehkä n. 60-vuotias melko tummaihoisen laihaanpuoleinen naisparka, jonka hapsottava hauras tukka yritti olla jonkinlaisilla palmikoilla. Hän oli siis tämänkertainen "asiakkaamme".

Paikalla jo ollut poliisi kirjoitteli papereitaan, ja huoneissa hääri Markin ja itseni lisäksi vielä 3 muuta henkilöä, olivat varmaankin tavaratalon henkilökuntaa. Kun kurkistin sisempään huoneeseen, näin sen takaseinällä n. 12 videomonitoria, eli takahuone oli siis videotarkkailun valvomo.

Mark alkoi kysellä tietoja kiinni saadulta rouvalta täyttäen samalla papereitaan. Nimi: McDougald, osoite: 1170 3rd Avenue, Oakland. Rouva vastaili hiljaisella äänellä niin, että Mark joutui usein kysymään uudelleen. Oletteko käyttänyt muita nimiä kuin tyttönimeänne ja nykyistä? Onko Teitä aikaisemmin tuomittu? Oletteko istunut vankilassa?

Kävi ilmi, että käry oli käynyt aikaisemminkin, ja hän oli kai istunut vankilassakin. Kun kysyttiin lähiomaisen nimeä ja osoitetta hätätilanteen kontaktihenkilöksi, hän ilmoitti tyttärensä. Silloin kävi ilmi, että rouvalla oli ollut aikaisempiakin sukunimiä, vaikka hän oli juuri väittänyt toisin.

Hän ilmoitti tullessa bussilla vajaan tunnin matkan päästä Oaklandista San Franciscon lahden toiselta puolelta. Kaupan henkilökunta tosin kertoi, että rouvan seurueeseen oli kuulunut toinen nainen sekä heitä nuorempi mies. Tieto pani epäilemään, että hän on tullut jonkun kyydissä, ja että kertomus bussimatkasta oli peitetarina.

Lattialla oli rouvan saalis. Siihen kuului kaksi pulloa kalliinpuoleista hajuvettä, Tommy Hilfiger -shortsifarkkuhaalarit ja valkoinen T-paita n.

2...3 -vuotiaalle lapselle sekä nahkalompakko. Ei siis varsinaista arvotavaraa, mutta koska oli kyseessä oli kalliiksi tunnettu tavaratalo, omaisuuden yhteisarvo oli hintalappujen mukaan muistaakseni n. 190 dollaria. Sain tietää, että summa oli niin vähäinen, että kyseessä olisi lievin mahdollinen rikosnimike (Petty Theft), suomeksi kai lähinnä näpistys. Mutta koska asianomainen oli aikaisemmin tuomittu samanlaisista rikoksista, tämä tapaus käsiteltäisiin kuitenkin ankaramman rikostyyppin (Felony) mukaan.

Lattialla saaliin vieressä oli valkoinen taulu, johon oli tussilla kirjoitettu varkaan sukunimi sekä jonkinlainen tapausnumero. Kyltti sekä tavarat oli valokuvattu moneen kertaan sekä Polaroid-pikakameralla että digitaalikameralla. Samoin oli otettu kuvat myös itse varkaasta. Digitaalikuvat oli jo upotettu tietokoneen ruudulla olleeseen asiakirjaan, joten koko tapauksen dokumentointi näytti viimeisen päälle valmistellulta ja rutinoituneelta. Tavaroiden arvon määrittämiseksi niiden hintalaput oli valokopioitu yhdelle arkille, ja kopio liitetty muiden paperien joukkoon.

Esitin muutamia kysymyksiä tavaratalon henkilökuntaan kuuluneelle pojalle. Vastaavia näpistystapauksia on kuulemma vajaa parikymmentä kuukaudessa, eli keskimäärin suunnilleen joka toinen päivä, hän sanoi. Kuluneen elokuun 2. ja 4. päivä oli saatu kiinni varas, joten nyt 8:ntena päivänä sattunut tapaus oli jo kuukauden kolmas.

Paikalle ensin tullut poliisi pyysi rouvaa riisumaan korunsa. Hänellä olikin sormuksia melkein joka sormessa, ja lisäksi rannerenkaita ym. helyjä. Hän valitti, ettei saa sormuksia pois, jolloin poliisi rutinoituneesti ojensi hänelle pöydällä näitä tapauksia varten valmiina olleen ihovoidepullon, jolla pystyisi liukastamaan ihoa. Poliisi otti korut ja pani ne läpinäkyvään muovipussiin. Sitten hän

pyysi rouvaa nousemaan seisomaan ja siirtämään käntensä selän taakse. Tämän jälkeen hän kiinnitti rouvan ranteisiin tottuneesti käsiraudat samoin ottein, joita me poliisikursilaisetkin olimme päässeet aikanaan itse harjoittelemaan.

Hyvästelimme tavaratalon väen ja astelimme jonossa ulos pihalle, molemmat poliisit, varas sekä minä. Rouva McDougald ohjattiin ensimmäisen poliisiauton takaosaan, kovalle muovistiimille pleksilasien taakse. Auto lähti viemään häntä ilmeisesti jonkekin säilytysputkaan.

Istuimme Markin kanssa omaan autoomme, ja lähdimme hiljalleen ajamaan parkkipaikkaa ympäri. Mark tuumiskeli, että rouvan matkatoverit ovat varmaankin käyttämässä jossakin lähistöllä. Hän huomasi erään joustilaan näköisenä autossaan istuskelevan mustan nuorukaisen, jolla oli punainen baseball-lakki päässään. Hän otti radiolla yhteyttä Nordstromin valvomoon ja kysyi rouvan seuralaisten tuntomerkkejä. Ne eivät täsmänneet. Seuraavaksi Mark alkoi näpytellä tietokoneeseensa ko. nuorukaisen auton rekkaria, ja ajoi samalla parkkipaikan kulmaan kääntäen auton keulan itse parkkipaikkaa kohti, jotta pystyisimme seuraamaan, mitä alueella tapahtuu.

Silloin havaitsin harmikseni, että kello näytti yllättäen jo yli seitsemää. Olin ilmoittanut kotiväelle saapuvani pian seitsemän jälkeen, koska meidät oli kutsuttu illalla ystävien luokse grillijuhliin. Lisäksi pelkäsin perheeni olevan huolissaan. Päätin kertoa Markille, että minun pitäisi itse asiassa päästä piakkoin lähtemään.

Jengitappelu!

Juuri kun tietokone oli antamassa tietoja halutusta rekisteristä, radiosta räsähti ilmoille yllättävä tieto: jengitappelu levottomuudestaan kuulussa East Palo Altossa! Laukauksiakin on ammuttu. Siellä tarvitaan apua, kaik-

ki liikenevät poliisiyksiköt kutsuttiin heti paikalle. Pitipä nyt sattua! Hyvästi grillijuhlat! Mutta toisaalta: nythän saamme sitten oikeaa toimintaa, jota olimme oikeastaan koko iltapäivän ajan kaivanneet.

Mark painoi kaasua, ja Ford hyökäsi liikkeelle. Pienen renkaanulvonnin saattelemana kurvasimme parkkipaikalta kadulle ja kiihdytimme liikenteen sekaan. Crown Victorian moottori, joka ei siis poliisiversiossa ole mitenkään terästetty, piti melkoista nakutusta kiihdytysten aikana. Toivottavasti männät eivät sulaisi!

Mark oli jossakin vaiheessa, jo ennen kuin huomasin, kytkenyt ilmeisesti hälytysvilkut päälle, koska toiset autot osasivat jo väistellä meitä hieman. Katsoin etupenkkiä välissä olevia hälytyslaitteiden katkaisimia, ja huomasin, että yksi vipu oli siirretty naksauksen verran sivuun off-asennosta. Ainakin jonkinasteiset hälytysvalot olivat siis päällä. Risteyksien kohdalla Mark käytti lisäksi sireeniä, jonka katkaisimen täytyi olla kätevästi sijoitettu ilmeisesti ratin yhteyteen, koska en nähnyt hänen liikuttavan käsiään mihinkään, vaikka pilli alkoi soida.

Kaarsimme pian Embarcadero Roadille, joka on suora mutta kapea läpiajo- ja asuntokatu. Siellä on 25 mailin nopeusrajoitus, mutta yleisesti käytetty nopeus oli kuitenkin luokkaa 35...40 mph. Huudatimme pilliä väistellen muita ja painelimme mittarin mukaan noin seitsemääkymppiä (mailleissa), eli suunnilleen 120:aa kilometriä tunnissa.

Tuossa vaiheessa elimistöni oli jo sen verran jännittyneessä tilassa, että en pysty muistamaan kaikkia tapahtumia yksityiskohtaisesti. Muistan kyllä sen, että risteyksiä lähestyessä Mark asiantuntevasti hiljensi vauhtia, tosin vain vähän, jos meillä oli vihreä, mutta melkoisesti, jos liikennevalo oli punainen. Hänen tuli tietysti varmistua siitä, että poikkikatua ajavat olivat havainneet meidät vilkkui-

nemme ja sireeneinemme, ennen kuin hän uskalsi ajaa risteyksen yli. Eteneminen kävi tästä huolimatta joutuisasti. Koko matkamme ajan olimme nähneet edellämme sireenit ja vilkut käytössä eteneviä poliisiautoja, joita kurvasi esiin milloin miltäkin sivukadulta ja kääntyi samaan suuntaan, johon olimme itsekkin menossa. Tilanne oli todellakin kuin elokuvissa.

Ajoimme sen mitä Fordista lähti kohti 101-moottoritietä, syöksyimme siltaa pitkin sen yli East Palo Alton puolelle ja kaarsimme ramppia pitkin moottoritiele ja pysähdyimme seuraavan ulosajorampin alkuun. Paikalla oli muitakin poliisiautoja, ja läheisellä pellolla juoksi iso liuta poliiseja kohti aukion toista laitaa. Huokaisin syvään ja mietin kuumeisesti, mitä hän tästä kaikesta oikein seuraisi.

Mark kävi ulkona autosta, mutta tuli pian takaisin. Hän lähti jälleen ajamaan, kiihdytti rajusti ja eteni hälytysvauhtia rengaspidon rajamaille kaartaen moottoritien länsipuolelle. Sitten hän käänsi auton sivukadulle ja kurvasi jonkinlaisen pikaruokaravintolan pihaan. Paikalla oli jo ennestään muutama poliisiauto, ja niitä näytti tulevan yhä lisää. Autojen kylkimerkintöjä lukemalla havaitsin, että paikalla oli paitsi East Palo Alton yksiköjä, myös autoja sekä Palo Alton että toisen naapurikaupungin Menlo Parkin poliisista sekä piirikunnan (county) sheriffistä. Paikalle kerääntyneitä poliisiautoja näytti olevan kaikkiaan 12.

Huomasin, että läheisen pitkän kerrostalon melkein joka ikkunasta roikkui puoliksi ulkona mustia miehiä seuraamassa uteliaana poliisin toimia. Ajattelin, että tuolta ikkunoista olisi helppo tähdätä ja ammuskella poliisien joukkoon. Hieman puistatti. Yritin ajatella muita asioita, mutta tilanteen vakavuus tuli uudelleen konkreettisesti esiin kun huomasin, että viereisen poliisiauton kuljettaja oli juuri irrotanut autonsa sisäkatossa olevasta lukitusta telineestä kiväärin,

ja rassaili sitä käyttökuntoon.

Mark lähti jälleen ulos autosta ja alkoi keskustella paikalla olleiden noin viiden poliisin kanssa. Aikaa kului ehkä 10...15 minuuttia, eikä oikein mitään tuntunut tapahtuvan. Autossa istuessani kuuntelin koko ajan poliisiradiota, jonka liikennöinti koski koko ajan tätä tapausta, mutta en ymmärtänyt nopean puhetyylin sekä radion kohinan takia aivan kaikkea, mitä puhuttiin. Etsinnän kohteena oli uusi vaalea Ford- pick-up, jossa oli lopullisten rekisterikilpien asemesta vielä myyjäliikkeen mainoskilvet, joita uusissa autoissa aina jonkin aikaa käytettiin.

Mark palasi ja suuntasi kulkunsa kohti minun puoltani autossa. Avasin ikkunan. Hän kertoi, että poliisi aikoo sulkea ja tyhjentää muutamia katuja lähistöllä. Hän kehotti minua lukitsemaan ovet ja odottamaan. Jos joku tulisi häiritsemään, mikä ei kuulemma olisi kovin epätodennäköistä, minun tulisi ottaa mikrofoni käteen ja ilmoittaa olevani autossa n:o 509 ja tarvitsevani apua. Kun kysyin, voisinko käydä soittamassa vaimolle pihan toisella puolella olleesta yleisöpuhelimesta, Mark pyysi puhelinnumeron ja sanoi, että hän pyytää hälytyskeskusta ilmoittamaan, että tulen hieman myöhässä.

Koska tiesin perheeni olevan tuohon kellonaikaan jo kyläilemässä, yritin tietysti antaa naapurin puhelinnumeron. Jännityksen takia numeroiden muistaminen ja luetteleminen vieraalla kielellä tuntui melkein ylivoimaiselta. "Two-three-four... äh.... eight-zero..." "Are you sure that it is not 3-2-4?", Mark kysyi. Sain ottaa olevani varma asiastani ja sain jotenkin luetelluksi koko numerosarjan 234 8031. Mark kirjoitti sen muistiin ja lähti kävelemään muiden poliisien seurassa pois päin.

Läheisen kerrostalon ikkunoissa uteliaisuus ei ollut hälvennyt, vaan suunnilleen sama määrä kurkkijoita roikkui edelleen ikkunoissa. Kadulla

liikkui jonkin verran autoja, mutta jalankulkijat oli ilmeisesti häädetty pois, koska heitä liikkui vähemmän. Poliisiauton ularadion rokkikanava 107.7 MHz alkoi käydä hermoille, ja päätin vaihtaa 102.1:een, joka oli klassisen musiikin kanava. Olin tuossa hetkessä melkein kykenemätön muistamaan silloin niin tuttuja radioaajuuksiakaan, mutta pystyin kuitenkin löytämään oikean aseman. Sieltä alkoi kaikua jokin Beethovenin sinfonioista, joten olo alkoi tuntua hieman kotoisammalta.

Odottelin autossa ehkä viitisentoista minuuttia, kun näin poliisikarttaan palaavan. Naapuriauton poliisi ehätti paikalle ensimmäisenä ja tuli jutustelemaan. Hän ehkä havaitsi ilmeeni olevan jotenkin jäykkä, kun hän naurahti, että saipahan ainakin kovaa kyytiä...

Myös Mark saapui kohta, istui autoon ja selitti jotakin katujen tyhjentämisestä ja sulkemisesta, jota he olivat olleet tekemässä. Itse tappelu oli kuulemma tapahtunut jotenkin siihen malliin, että pick-upin lavalta oli joku yllättäen alkanut ammuskella kadun laidalla seisokselleeseen väkijoukkoon. Kun auto oli jonkin ajan kuluttua palannut samalle kohdalle, kadulta oli ammuttu kostoksi kohti ko. autoa. Mark ei tiennyt, oliko joku kuollut tai loukkaantunut, jengiläiset kun pyrkivät tietysti pitämään tappionsa piilossa. Mitään verijälkiä ei kuitenkaan ollut löytynyt.

Mark ilmoitti, että häntä ei enää paikalla enää tarvita, joten voimme poistua. Ajelimme samaa katuja takaisin Palo Alton keskustaa kohti huomattavasti hitaammin kuin toiseen suuntaan vajaata tuntia aikaisemmin.

Omaa autoa etsimässä

Poliisiasemaa lähestyessämme Mark kysyi, mihin olin pysäköinyt autoni. Vastasin sen olevan poliisiaseman vieressä olevassa maanalaisessa hallissa. Hän kurvasi kohteliaasti sinne

alas ja kysyi, mihin kohtaan olin autoni jättänyt. Koska olin käyttänyt ko. hallia ensimmäistä kertaa, minulla ei ollut mitään käsitystä missäpäin autoni oli. Mutisin, että se on tuolla takarivissä jossakin, kun Mark katsoi parhaaksi pudottaa minut pois kyydistä ja antaa minun itseni huolehtia sen etsimisestä. Kiitin kyydistä ja mielenkiintoisesta iltapäivästä ja puristin hänen kättään. Pian hän kaarsi tiehensä.

Siinä minä sitten seisoin hämärästä valaistussa parkkihallissa (ulkona oli jo melkein pimeä) enemmän tai vähemmän poissa tolaltani äskeisten tapahtumien takia etsimässä autoani, jota ei tuntunut näkyvän missään. Lähdin kävelemään, ja pian havaitsin tutunmuotoisen siluetin. Lähemmäksi tultuani havaitsin auton värinkin olevan oikea.

Vasta aivan viime tipassa tajusin, että ko. autossa oli erinäköiset vanheet kuin omassani. Seuraavaksi katsoin rekkaria ja totesin, että vierashan se auto oli. Olin pyörällä päästäni. Miten voi olla mahdollista, että juuri tällaisessa tilanteessa, kun itse olin pöllämystyneempi kuin miesmuistiin, samaan parkkihalliin sattuu toinen samanlainen erittäin harvinaisen värinen Volvo.

Ei auttanut muu kuin jatkaa etsimistä, ja lopulta löysinkin oikean auton. Katsahdin vielä vierasta Volvoa ja hämmästelinkin sen väriä. Sitten tajusin asian oikean laidan: kirkkaanpunainen auto näytti oranssinvärisesä keinovalossa aivan omani väriseltä. En siis joutunut luopumaan uskostani, että omani ruosteenpunainen väri oli erittäin harvinaisen.

Istahdin huojentuneena autoon, hengitin syvään, käänsin virta-avainta ja koetin asennoitua siihen, että minun tulisi nyt pystyä ajamaan autoa. Onnittelin itseäni siitä, että olin liikkeellä automaattivaihteisella autolla, koska pelkäsin, että vaihdekepin heiluttelu olisi saattanut käydä yli ymmärrykseni tuona hetkenä.

Hätäkeskuksen työn seuraaminen (Sit along)

Vajaata kuukautta myöhemmin, torstaina 3.9.1998, pääsin viimeisenä poliisikurssini osana vielä seuraamaan Palo Alton hätäkeskuksen työskentelyä. Istuin poliisitalon kellarissa klo 19:sta hieman yli klo 22:een oppaanani Steve Baca, joka kertoi tehneensä kyseistä hommaa kymmenisen vuotta.

Steven töihin kuului lähinnä tietokoneen näpyttely. Hän syötti koneelle epäiltyjen nimiä yms. tietoja, joita kentällä partioimassa olevat poliisit hänelle radiolla ilmoittivat. Kun partioiva poliisi on autonsa ulkopuolella, hän ei pysty käyttämään omaa tietokonettaan, vaan joutuu esim. etsinäkuulutustietoja tarvitessaan turvautumaan hälytyskeskuksen apuun.

Keskuksessa oli tuolloin töissä kaksi naista sekä kaksi miestä. Se toinen miehistä piti koko ajan kirjaa siitä, missä päin kaupunkia kukin kentällä ollut poliisipartio liikkui, ja missä tehtävissä kukin heistä oli. Lähinnä naiset, mutta myös Steve, ottivat vastaan sekä poliisin että palokunnan normaalinumeroihin, mutta myös yleiseen hätänumeroon (911) soitetuista puheluita.

Hätänumeroon soitetut puhelut erotti muista jo hälytysäänen perusteella. Kaikki paikalla olleet pystyivät kytkemään sisääntulleeseen 911-soiton omini kuulokkeisiinsa sen jälkeen, kun joku oli siihen vastannut.

Hälytyskeskuksen tehtäviin kuului ottaa vastaan hätäilmoitusten lisäksi myös kaupungin kaasu- ja vesilaitoksen vikailmoitukset.

Tuona iltana ei kovinkaan paljon tapahtunut. Puheluja tuli harvakseltaan, ja hätänumeroon 911 soitetuista soittoja tuli vain muutamia, eikä mikään niistä ollut erityisen draamallinen. Joku vanha rouva pyysi apua, koska hänen 92-vuotias sairas mie-



Poliisikurssilta sai muistoksi Palo Alton poliisin logolla varustetun mukin

hensä oli pudonnut sängystä, eikä hän seuralaisineen (ilmeisesti tämäkin nainen) jaksanut nostaa tätä takaisin vuoteeseen. Kipua, sairaalatarvetta tai kiirettä ei ollut. Apua luvattiin järjestää. Lisäksi joku nuori mies soitti 911:ään vain kysyäksään neuvoa, miten paljon voimaa hän voisi käyttää itsensä suojelemiseen, ennen kuin saisi syytteen pahoinpitelystä tai vastaavasta. Ei vaikuttanut kovin järkevältä hätänumeron käytöltä.

Totesin kotiin lähtiessäni, että ehkä tällainen hieman rauhallisempi ilta hätäkeskuksessa oli loppujen lopuksi kuitenkin sopivaa vastapainoa aikaisemmin kokemalleni erittäin sähköiselle poliisikyydytykselle.

Markku Ikonen

SATL-raportit

Raportit ovat pääasiassa kurssiesitelmiä. Jäsenhinta on 1 euro/sivu. Muut kuin jäsenet 1,5 euroa/sivu. Hintaan lisätään arvonlisävero ja lähetyskulut. Tilaukset: tarja.hamalainen@satl.fi, puh. (09)6944 724, fax. (09)6944 027.

02034
Kemikaalilainsäädännön velvoitteet ja autokemikaalien käyttöturvallisuus
erikoishygieenikko Riitta Riala, SATL 10/02, 11 s.

02035
Korjaamoiden ongelmajätteet ja niiden käsittely
myyntipäällikkö Jukka Pekka Porali, SATL 10/02, 9 s.

02036
Työturvallisuusmääräykset ja vastuukysymykset
ylitarkastaja, OTK Hannu Helminen, SATL 10/02, 21 s.

02037
Korjaamon koneiden ja nostolaitteiden lakisääteiset tarkastukset ja määräysten laiminlyönnin seuraamukset
työsuojeluinsinööri Sakari Tuunainen, SATL 10/02, 28 s.

02038
Käytännön kokemuksia ja tuloksia työkyvyn kehittämisestä
tutkija Monika Bergström, SATL 11/02, 10s.

02039
Insinööriopiskelijoiden työssäoppiminen
lehtori Pertti Ylhäinen, SATL 11/02, 7 s.

02040
Autotekniikan kehitysnäkymiä ja kehitystä ohjaavia tekijöitä
tekniikan tohtori Juhani Laurikko, SATL 11/02, 16 s.

02041
Korjaamotekniikan uusin kehitys ja sen tuomat vaatimukset
insinööri Arto Lehtinen, SATL 11/02, 20 s.

02042
Renkaiden EY-direktiivit ja ECE-vaatimukset – mitä muutoksia ja mitä uutta on tulossa?
liikenneneuvos Kari Saari, SATL 13/02, 10 s.

02043
Pinnoitettujen renkaiden E-hyväksyntä ja hyväksyntämenettely
ylitarkastaja Jukka Vedenoja, SATL 13/02, 9 s.

02044
Rengastekniikan kehitys ja renkaan integrointi autoon
diplomi-insinööri Panu Sainio, SATL 13/02, 9 s.

02045
Työkoneiden rengastyön turvallisuus ja vanteiden hylkäysperusteet
diplomi-insinööri Jorma Järvenpää, SATL 13/02, 27 s.

02046
Nastarengaskulumisen mittausmenetelmät tyyppihyväksynnässä
tutkija Timo Unhola, SATL 13/02, 31 s.

02047
Rengas- ja vannemuutokset EY-tyyppihyväksytyissä autoissa – mitkä ovat sallittuja?
yli-insinööri Jussi Salminen, SATL 13/02, 19 s.

02048
Linja-autojen EY-direktiivit – nykytilanne ja tulevaisuus
yli-insinööri Esko Kärki, SATL 14/02, 13 s.

02049
Linja-autojen katsastusmenettely ja katsastuksiin liittyviä pulmia
neuvontainsinööri Kari Nieminen, SATL 14/02, 6 s.

02050
Linja-autojen moottoritekniikka ja päästövaatimusten kehittyminen
tekniikan tohtori Juhani Laurikko, SATL 14/02, 23 s.

02051
Maakaasubussien moottoritekniset ratkaisut ja kehitysnäkymät
insinööri Tom Rönnerberg, SATL 14/02, 13 s.

02052
Maakaasubussien käyttökokemukset ja tulevaisuus
tekninen johtaja Tauno Mäkelä, SATL 14/02, 10 s.

02053
Polttoaine- ja energiakustannusten hallinta linja-autoyrityksessä
projektipäällikkö Seppo Pyrrö, SATL 14/02, 17 s.

02054
Voiteluaineiden kehittyminen ja vaikutus öljynvaihtoväleihin linja-autoissa
diplomi-insinööri Aapo Niemi, SATL 14/02, 38 s.

02055
Linja-autopalot Suomessa 2000-2001 – tutkimustulosten analysointi
erikoistutkija Esko Lähteenmäki, SATL 14/02, 22 s.

02056
Kuorma-autoliikenteellä merkittävä osa Suomen logistiikan ketjussa
logistiikkapäällikkö Markku Maukonen, SATL 15/02, 6 s.

02057
Ajankohtaista raskaan kaluston lainsäädännöstä
yli-insinööri Esko Kärki, SATL 15/02, 13s.

02058
Paineilmajarrujen katsastusohjeet ja luvanvaraiset korjaukset
yksikönpäällikkö Hannu Pelikka, SATL 15/02, 47 s.

02059
Raskaan kaluston rekisteröinti- ja vuosikatsaukset
tuoteinsinööri Eero Leppäkorpi, SATL 15/02, 10 s.

02060
Vetolaitteiden vaatimukset, käyttö ja kunnossapito
insinööri Erik Salven, SATL 15/02, 9 s.

02061
Vaurioanalyysin yleiset suorituseriaa- ja tekniikan tohtori Antti Hynnä, SATL 17/02, 8 s.

02062
Diesellaitteiden vauriot ja niiden analysointi
katsastusmies Pentti Seppälä, SATL 17/02, 12 s.

02063
Polttonesteen osuus polttoneitejärjestelmävaurioiden minimoimisessa
diplomi-insinööri Markku Honkanen, SATL 17/02, 13 s.

02064
Uusien turvarakenteiden vaurioituvuus ja korjattavuus
kouluttaja Martti Holmikäri, SATL 17/02, 29 s.

02065
Autojen maalivauriot, syntymekanismit ja maalitakuut
teknisen palvelun päällikkö Pertti Rutanen, SATL 17/02, 61 s.

02066
Turvalaitevahingot ja vastuukysymykset
tutkija Olavi Keränen, SATL 17/02, 7 s.

03010
Uusin dieselteknikka ja diagnostiikka
insinööri Arto Lehtinen, SATL 1/03, 24 s.

03011
OBD-diagnostiikka ja siihen liittyvät vaatimukset
insinööri Arto Lehtinen, SATL 1/03, 11 s.

03012
Ajoneuvonavigoinnin nykytilanne ja tulevaisuudennäkymät
professori Matti Juhala, SATL 1/03, 10 s.

03013
Henkilöautojen moottoritekniikka nyt ja tulevaisuudessa
tekniikan tohtori Juhani Laurikko, SATL 1/03, 22 s.

03014
Pakokaasujen jälkikäsittelyn nykytila ja tulevaisuus
tekniikan tohtori Juhani Laurikko, SATL 1/03, 7 s.

03015
Henkilöautojen uusin turvateknikka ja Euro NCAP-testit
kouluttaja Martti Holmikäri, SATL 1/03, 24 s.

03016
Turvalaitteisiin liittyvät riskit ja varotoimet huollon ja korjauksen aikana
kouluttaja Martti Holmikäri, SATL 1/03, 45 s.

03017
Ajoneuvolainsäädännön kokonaisuudistus ja uusi ajoneuvolaki
apulaisosastopäällikkö Reino Lampinen, SATL 3/03, 9 s.

03018
Kevyen kaluston säädösmuutokset ja uuden ajoneuvolain vaikutukset
liikenneneuvos, SATL 3/03, 11 s.

03019
Kokonaisuudistuksen ja uuden ajoneuvolain vaikutukset tyyppihyväksyntään
yksikönpäällikkö Anna Malkamäki, SATL 3/03, 13 s.

03020
Kokonaisuudistuksen ja uuden ajoneuvolain vaikutukset katsastukseen
yli-insinööri Jussi Salminen, SATL 3/03, 20 s.

"Myyntiargumentit"

Mikä on SATL:n tarkoitus?

- jäsenkunnan teknillisen ja toiminnallisen ammattitaidon kehittäminen
- jäsenkunnan verkoston kehittäminen
- autoalan ja tieliikenteen edistäminen

Mitä SATL tekee?

- järjestää paikallisia ja valtakunnallisia kokous- ja koulutustilaisuuksia
- kustantaa alan julkaisuja
- alan ammattimessujen järjestäminen yhteistyössä sidosryhmiensä kanssa

Kenestä voi tulla SATL:n jäsen?

- esimies-, asiantuntija- tai vastuutehtävissä auto- tai kuljetusalalla toimiva asiantuntija, tekniikko, insinööri ja diplomi-insinööri

Lisäksi

- SATL:n perinteet ulottuvat vuoteen 1934
- SATL on FISITA:n ja EAEC:n suomalainen edustaja
- SATL kuuluu jäsenenä Moottoriiliikenteen Keskusjärjestöön ja Liikenneturvaan
- SATL järjesti ensimmäisenä pohjoismaissa FISITA 2002 maailmankongressin
- SATL on alan puolueeton asiantuntija

Jäsenedut

- Ilmainen opiskelijajäsenyys
- Valmistuneille insinööreille ensimmäinen vuosi ilman jäsenmaksua
- SATL-kurssit jäsenhintaan
- Alan paras ammattilehti Suomen Autolehti, 10 numeroa vuodessa
- Autoalan verkosto ja asiantuntemus, 5500 jäsentä
- Kesäpäivät ja jäsentapahtumat edulliseen jäsenhintaan
- Jäsenmaksu vähennyskelpoinen verotuksessa
- FISITA:n jäsenedut (AutoTechnology-lehti)
- Jäsenjulkaisu Satelliitti

Säännöt

- Jäsenhankintapalkintoja voivat saada kaikki SATL:n paikallisyhdistysten henkilöjäsenet (opiskelija-, varsinaiset - ja vapaaajajäsenet, mutta eivät kannatusjäsenet), jotka ilmoittavat jäseneksi uuden varsinaisen henkilöjäsenen tai opiskelijajäsenen, jonka yhdistys hyväksyy jäsenekseen. Pisteet ovat henkilökohtaisia.
- Jäseneksi liittyvä ei ole ollut jäsen viimeksi kuluneen vuoden aikana (2003).
- Pisteet päivitetään heti, kun uusi jäsen on maksanut jäsenmaksun tai kun yhdistyksen ilmoitus opiskelijajäsenestä on tullut liiton toimistoon. Siirto opiskelijajäsenestä varsinaiseksi jäseneksi ei oikeuta pisteisiin. Yhdistyksen vaihto ei oikeuta pisteisiin.
- Jäsenet voi ilmoittaa yksi kerrallaan.
- Jäsentä ilmoittaessaan vanha jäsen ilmoittaa, minkä jäsenhankintapalkinnon haluaa vai haluaako säästää pisteet.
- Mikäli ilmoituksia on useita, lähetetään jäsenhankkijalle palkinto, jonka hän on ilmoittanut viimeksi.
- Palkinnon saaneen jäsenen pisteet poistetaan jäsenhankintasaldosta saadun palkinnon osalta.
- Palkinnon uudesta jäsenestä voi saada vain yksi jäsenhankkija. Jos kaksi jäsenhankkijaa ilmoittaa saman uuden

- jäsenen, ratkaisee yhdistys jäsenhankkijan, jolle pisteet annetaan.
- SATL ei sitoudu hankkimaan täysin samanlaista palkintoa, mikäli ilmoitettua palkintoa ei enää ole saatavissa. Ilmoitettu palkinto korvataan vastaavalla saman arvoisella palkinnolla.
- SATL maksaa palkintojen lähetyskulut.
- Palkinnoissa esiintyvistä tuotevicioista ja kuljetusvaurioista tulee ilmoittaa SATL:n toimistoon viimeistään viikon sisällä palkinnon vastaanotosta. Palkinnon saajan tulee palauttaa viallinen tuote SATL:n toimistoon viimeistään 10 päivän sisällä tuotteen vastaanotosta. Viallinen tuote korvataan uudella tai vastaavalla saman arvoisella tuotteella. Palkinnon saaja vastaa virheellisen tuotteen toimituskuluista SATL:n toimistoon. SATL vastaa uuden tuotteen toimittamisesta palkinnon saajalle.
- Tuotteen takuusta vastaa tuotteen valmistaja ja maahan-tuoja/myyjä. Palkinnon saajan tulee ensisijaisesti ottaa yhteys tuotteen edustajaan.
- Kiistatilanteet ratkaisee SATL:n toimisto.
- Matkapalkinnosta ilmoitetaan erikseen voittajalle.
- Pisteet, katso kohta Palkinnot.

"Villin Lännen" matkalle

Hollywood – Grand Canyon

Autoseniorien matkalle Kaliforniaan on ilmoittautunut jo lähes 50 henkeä, joten sinne järjestetään kaksi peräkkäistä matkaa. Moni jäsen on lähdössä perheineen ja jopa tuttaviansakin kanssa. Lähtijöiden ikä-jakauma on laaja – nuorisosta vanhempiin senioreihin.

Syyskuun lopulla tehtävä matka on käytännössä täysi ja elokuun lopussa alkavallekin matkalle on ilmoittautunut jo reilu pikkubussillinen väkeä. Kummallekin matkalle otetaan 36 henkeä. Matkojen ajankohdat ovat 29.8.-9.9.2004 ja 25.9.-6.10.2004.

Matkan aikana käydään lukuisissa kiinnostavissa paikoissa – Los Angelesin alueen mielenkiintoisia nähtävyyksiä, Hollywoodin nykypäivä (Kiinalainen teatteri, tähtien katu) ja Beverly Hillsin kohteita sekä filmitähtien asuma-alueita. Tutut nimet Melrose Place, Sunset Blvd, Wilshire Blvd, Anaheim ja monet muut jäävät ajoreit-tiemme varteen.

Päivä vietetään elokuvan teon parissa maailman suurimmilla elokuva-studioilla – nähdään erikoistehosteiden ja pyroteknisten efektien studiot, kiertoajelu studioilla, stunt-esityksiä ja jopa 4-ulotteisia seikkailuja.

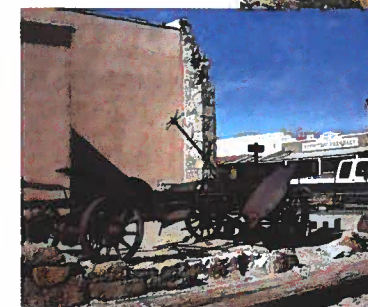
Matkapakettiin, mikä maksaa 1390 euroa, kuuluvat lennot turistiluokassa

Helsinki – Los Angeles – Helsinki, automatkat (auton vuokra, polttoaine, verot ja autovakuutukset) kolmen osavaltion alueella sekä hotellimajoituminen 2-hengen

Saguaro-kaktukset ovat tuttuja Lännen filmeistä.



satelliitti 1/2004



Tombstonen kaduilla ovat kävelleet mm. Wyatt Earp ja Bat Masterson.

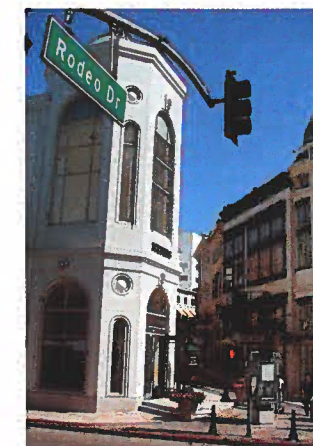
huoneissa. Molemmilla matkoilla käytetään samaa lentoyhtiötä Lufthansaa, jonka koneissa jalkatila on 86 cm (vrt. KLM 79 cm). Ainoastaan yksi koneenvaihto joudutaan tekemään kumpaankin suuntaan – ja sekin Saksassa. Sisäänpääsymaksut ja ruokailut eivät kuulu pakettihintaan.

Los Angelesin alueella vietetään kolme yötä Marriott Downtownissa, kaksi Las Vegasissa Circus Circus Hotelissa, Flagstaffissa on hotellina Holiday Inn Flagstaff ja Tucsonissa Smugglers Inn sekä paluumatkalla vielä yksi yö Los Angelesissa, Quality Hotelli Los Angeles Airport. Hotellien taso vaihtelee 3-4 tähteen.

Kaikki ajomatkat tehdään ilmatoiduilla pikkubusseilla. Matkalla nähdään Mojaven autiomaan suuruus sekä Death Valleyn erikoislaatuiset värit ja ilmapiiri. Hooverin 221 m korkea pato on ensimmäinen pysähdys Las Vegasin mielikuvituksellisten nähtävyyksien jälkeen. Maailman mahtavimmaksi nähtävyydeksi valitun Grand Canyonin äärellä ihmetellään Colorado-joen aikaansaannoksia. Moni varmasti pitääkin sitä yhtenä elämänsä ainutlaatuisimmista kokemuksista. Arizonan autiomaassa kummastellaan halkaisijaltaan yli kilometrin laajuista



Maailman mahtavin nähtävyys vaihtaa ilmettä päivän valoisuuden mukaan.



Beverly Hillsin kuuluisin ja kallein katu on Rodeo Drive.

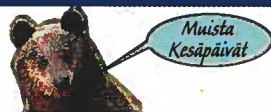
meteorin kraatteria. Sedonan punaiset kalliit katsellaan, ennen kuin saavutaan hyvin säilyneisiin oikeisiin Villin Lännen kaupunkeihin, joista kaivos-kaupunki Bisbee on eteläisin kohteemme.

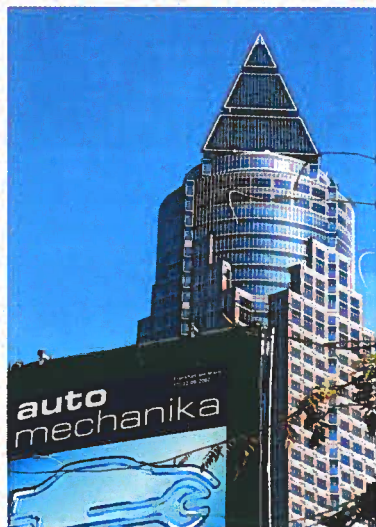
Monelle TV:täkin tuttuja henkilöitä ovat Wyatt Earp ja Doc Holliday, Bat Masterson sekä Texas John Slaughter. He elivät aikoinaan Lännen kuuluisimmassa kaupungissa, Tombstonessa.

Matkan varrella koetaan paljon muutakin. Tarkempi matkaohjelma jaetaan lähtijöille, samoin kuin päivittäiset matkakohdeselvitykset.

Lähde mielenkiintoiselle matkalle mukavan ja tutun joukon kanssa katsomaan ja kokemaan niitä paikkoja, joista olet lukenut, nähnyt elokuvia tai sarjafilmejä.

Lisätietoja: Heikki Haapaniemi, soita puh. 040 7255711 tai kirjoita heikki.haapaniemi@pp.inet.fi.





Suomen Autolehden lukijamatka

Frankfurtin Automechanika-messuille

Hyvät hotellit! Huippusijainnit!
Edullisimmat messumatkahinnat!

Uutuus: 30.4. mennessä matkan varanneiden kesken arvotaan 5 VIP-pääsylippua (arvo 52 e) ja 10 messuluetteloa (arvo n. 20 e)!

Neljä messupäivää 16.-19.9.2004.
Varaa paikkasi ajoissa!

Matka I Mercure + Finnair

Lähtö 16.9. kello 8.15 (AY 821)
Paluu 19.9. kello 10.45 (AY 822)
tai kello 19.30 (AY 836)

Hinnat:

965 e / henkilö (2 hh)
1280 e / henkilö (1 hh)

Mercure Hotel & Residenz on hyvä ensiluokan hotelli keskustan länsipuolella, 400 m kävelymatkan päässä messualueen 8-hallista. Hotelli on ollut käytössämme jo vuosia ja saanut hyvän palautteen. Matkaan I sisältävät lentokenttäkuljetukset tulopäivänä sekä kello 19.30 paluulennolle.

Matka II Excelsior + Lufthansa

Lähtö 16.9. kello 9.40 (LH 3105)
Paluu 19.9. kello 17.40 (LH 3104)

Hinnat:

945 e / henkilö (2 hh)
1195 e / henkilö (1 hh)

Hotel Excelsior Frankfurt on hyvätasoinen ensiluokan hotelli keskustassa aivan päärautatieaseman vieressä (lentokenttä-yhteys kätevästi junalla). Messualueen pääovelle pääsee kävellen tai raitiovaunulla. Minibaarin sisältö kuuluu hintaan!

automechanika



Printed on Recycled paper



**suomen
autolehti**

www.suomenautolehti.fi

Automechanika 2004 — maailman suurin jälkimarkkinanäyttely!

- 10 messuhallia ja laajat ulkoalueet.
- Everything that makes autos move — Kaikki, mikä saa autot liikkumaan.
- Korjaamolaitteet, työkalut.
- Varaosat, varusteet.
- Automaalit, korikorjaus.
- Autoelektroniikka, telematiikka...

Matkavaraukset: KohdematkatKaleva
puh. 0205 615 325 / Anne Pagratis
e-mail: anne.pagratis@kmktravel.fi



KOHDE
MATKAT
KALEVA