

Viiksi-Hoppa



2020-1

Pääkirjoitus

Chrysler ei mennyt syksyllä katsastuksesta läpi, ja siinä oli monta muutakin vikaa, joten se lähti Romu-Keinäselle viimeiselle matkalle. Tilalle ostin Citroen Xantian, vuosimalli 1999, ajokilometrejä 290 000 km. Moottori on kaksilitrainen suora nelonen ja venttiileitä on 12. Autossa on nelinopeuksinen AL-4 automaattivaihteisto. Autossa on kaasunestejousitus. Sama hydraulikkaöljy kiertää jousituksessa, ohjaustehostimessa ja jarruissa. Käsijarru vaikuttaa etupyöriin, en ole sitä paljoa käyttänyt, kun on huonoja kokemuksia jäätyvistä käsijarruista.

Kaukosäädin hajosi. Tämän vuoksi autossa meni aina varashälytin päälle, kun aukaisin oven. Usein häly meni päälle myös liikennevaloissa. Poliisit pysähdyttivät ja kysyivät, mikä on homman nimi, selitin. Poliisit toimivat mielestäni aivan oikein. Uudenmaan autovaruste kytki hälyn ohisyötölle.

Autossa oli vain talvirenkaat. Keväällä ostin Malmin Valio-osasta Tattarisuolta käytetyt 15 tuuman peltivanteet, Windforce-merkkiset kiinalaiset kesärenkaat ja talvirenkaiden kausisäilytyksen yhteishintaan 300 euroa.

Polttoainemittari elää omaa elämäänsä, samaten loppumisen varoitusvalo. Opin että on hyvä olla varalla bensakanisteri takahutlarissa.



a.



Citroen Xantioita valmistettiin Ranskassa vuosina 1993-2001 yli miljoona kappaletta. Kiinassa valmistettiin lisäksi vuosina 2009-2010 noin 16500 Xantiaa. Vuosina 2000-2001 Iranissa valmistettiin 18000 Xantiaa. Hatchback-mallista käytettiin nimitystä berline ja farmarimallista nimitystä break. Auton hydraulijärjestelmässä on hydraulipallo joka pyörälle, edessä on lisäksi päävaraajapallo ja takana vajoamisenestopallo. Jos päävaraajapallon suunnalta alkaa kuulua hydraulipumpun tiheää tikitystä, on pallo syytä vaihtaa. Palloihin on mahdollista asentaa jälkikäteen venttiili, jolloin pallo voidaan vaihtamisen sijasta uudelleen paineistaa.

T-34

Neuvostoliittolainen panssarivaunu oli aikansa paras- vai oliko?



Vaunussa ei ollut radiota. Vaununjohtaja ei yleensä tähystänyt luukusta, vaikka näkyvyys periskoopin kautta oli huono. Tähystämistä vaikeutti se, että luukku aukesi eteenpäin. Moottori oli V-12 diesel, joka tuotti 500 hv eli 350 kW. Diesel ei ollut niin helposti syttyvää kuin aikaisemmin käytetty bensiini. Maksiminopeus tiellä oli 55 km/h mutta yleensä ajettiin hitaammin. Kerrotaan että puolen tunnin välein piti vaunu pysäyttää, jotta moottori jäähtyisi. Alun perin käytetty moottorin ilmansuodatin ei paljoa pölyä tai hiekkaa suodattanut, ja ilmaa kulki sen läpi heikosti. Suodatin vaihdettiin parempaan mallissa 43. Moottori käynnistettiin sähköstartilla, varakäynnistys oli toteutettu paineilmalla. Kytkin oli kuiva monilevykytkin ja jos kytkin pääsi luistamaan, se hajosi. Laatu ei ollut hyvä. Ammusten varastoinnissa pidettiin tärkeänä, että saatiin mahdollisimman paljon mahtumaan, ei miehistön turvallisuutta. Torni oli ahdas, koska se oli alun perin suunniteltu pienempi kaliiberiselle tykille. Johtaja joutui toimimaan myös ampujana. Miehistön koulutus ei ollut hyvä. Tykki oli 76,2 mm:n kaliiberinen ja lisäksi oli kaksi 7,62 mm:n pikakivääriä. Tykin tähtäin ja etäisyysmittari eivät olleet kovin hyviä.

Suomessa oli jatkosodan aikana käytössä 13 T-34, joita kutsuttiin nimellä ”sotka”. Kymmenen oli saatu sotasaaliiksi ja kolme ostettiin Saksasta.

Talvisodassa ei ollut vielä käytössä T-34 -vaunuja. Talvisodassa yleisin vaunu oli bensiinimoottorinen T-26 -vaunu. Se oli valmistettu brittiläiseen Vickers-vaunun lisenssillä. Moottori oli ilmajäähdytteinen ja ylikuumeni varsinkin kesällä.

Suomalaiset oppivat tuhoamaan tankkeja talvisodassa ”molotovin koktaililla”, huonojen hitsisaumojen ja niittaamalla kasattujen levyjen välistä polttopullo sytytti. Suomalaiset tuhosivat Talvisodassa yli 2000 vihollisen vaunua.

Rommel ja Skoda

Kuvassa kenraali Rommel auttaa miehistöään irrottamaan mutaan juuttuneen auton, Skoda Superb Kfz 21. Toinen Rommelin auto oli Tatra 87. Rommel oli hyvä johtaja ja nautti miestensä suosiota. Hän olisi menestynyt Afrikassa vielä paremmin, jos huolto ja logistiikka olisivat saaneet riittävästi resursseja.





Tatra 87 -autossa oli ilmajäähdytteinen V-8 moottori. Se oli saksalaisten upseerien suosikki:



Oliko Rommel osallisena salaliitossa, joka yritti murhata Hitlerin, vai oliko hän täysin tietämätön asiasta? Myöhemmin Hitler pakotti hänet tekemään itsemurhan.

Esson baarissa

Esson baarissa esitetään rohkeita mielipiteitä, tehdään kierkegaardilaisia loikkia yli pimeiden rasvamonttujen ja hypoteesit vaihtuvat kuin Karl Popperilla konsanaan.

Elämä ei ole ongelma joka pitäisi ratkaista, vaan todellisuus joka on koettava, lausui S. Kierkegaard aikoinaan.

Arska kertoi, että Hollannissa palokunta oli sammuttanut palavan sähköauton nostamalla sen siirtolavalle, joka oli täynnä vettä:



Kake mietti miksi nykyään tiesuola tarttuu autojen peltiin eikä lähde kuin hiilivetytypesuaineilla tai savella. Tiesuola lienee natrium- ja kalsiumkloridia. Pohjavesialueilla käytetään formiaatteja, muurahaishapon suoloja, jotka hajoavat biologisesti. Pelteihin tarttunut kalsiumkloridi saattaa karbonisoitua, jolloin se ainakin teoriassa voidaan poistaa heikolla hapolla, kuten sitruunahapolla. Jotkut

sanovat että maantiesuola sisältää ureaa ja rypsiöljyä, mutta näistä ei ole faktatietoa.

Pera kertoi että yksityiset parkkifirmat ovat /c:estä. Virkailija saa 14 e/h ja 5 e jokaisesta maksetusta parkkisakosta. Syntyykö sopimus pysäköimällä, toteutuvatko sopimuksen syntymisen tunnusmerkit juridisesti? Onko yksipuolinen sopimus pätevä? Puuttuuko tahdonilmaisu? Tai entä jos laittaa tuulilasiin lapun ”Lappusten kiinnittäminen maksaa 50 euroa, sopimus syntyy jos laitat lapun”?

Pena tarinoi että sähköauton akussa on 7 kg kobolttia. Nikkeliä on 50 kg ja litiumia 8 kg. Suurin osa maailman koboltista tuotetaan Kongossa, jossa työolot ovat huonot ja vaaralliset ja kaivoksissa on töissä jopa 7-vuotiaista lapsia. Esimerkiksi BMW on luopunut kongolaisesta koboltista. Suomessakin on löytynyt kobolttia.

Työturvallisuus olisi paljon parempi Suomessa kuin Kongossa, ja tuotantoketju olisi



tunnettu ja eettinen.

Venäjän ainoalla lentotukialuksella, Admiral Kuznetsov:illa , syttyi korjaustöiden aikana tulipalo, joka vahingoitti pahasti alusta. Palo johtui hitsauskipinän osumasta öljyiseen rättiin. Ilmeisesti venäläisillä ei ole tulityökorttia. Palovaroitusjärjestelmä oli kytketty pois. Alus oli ollut korjattavana Murmanskissa on kaksi vuotta. Onko öljyinen rätti seuraava "Molotovin koktail"?



Ruokaa ja juomaa

Kävin Vantaan Talvikkitien Pizza Express -ravintolassa. Buffetissa on paljon hyviä

liharuokia, kebabbia ja pitsoja:



Kierrätyskeskus tarjosi työntekijöille jouluaterian:



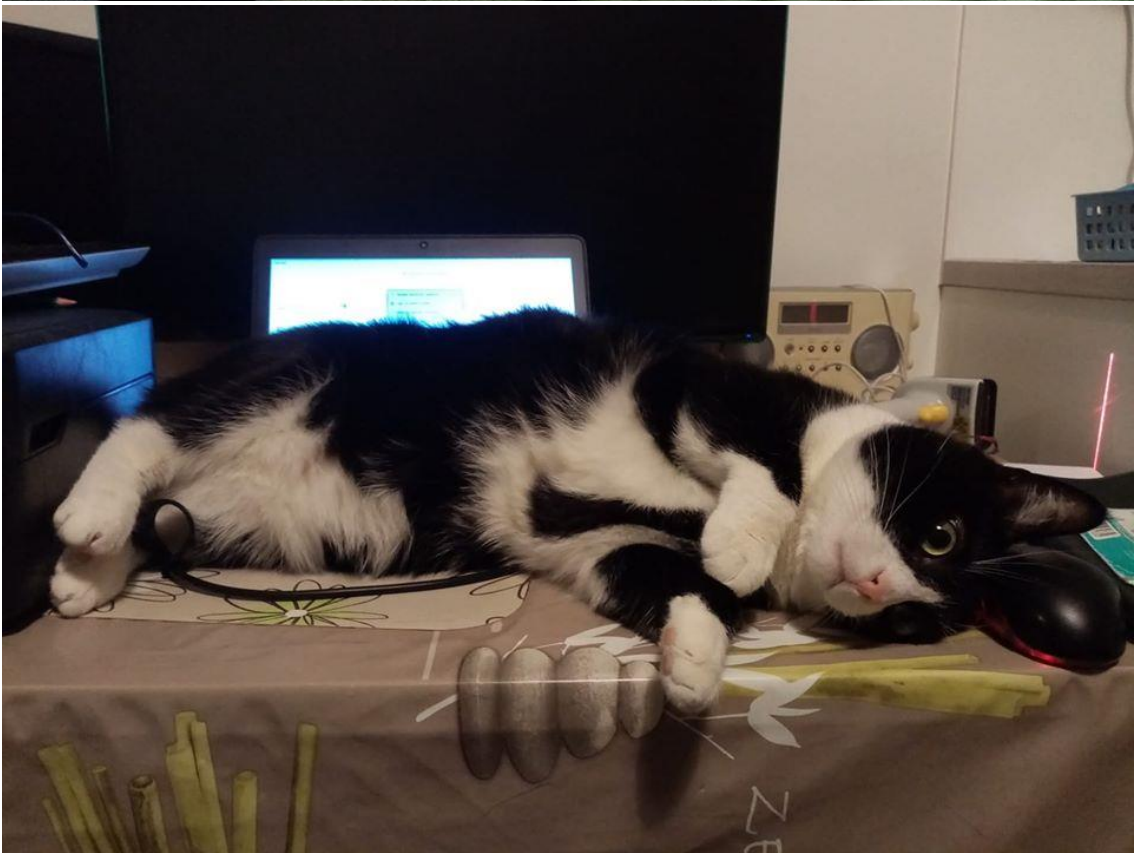
Aitoa thairuokaa Hiekkaharjussa:

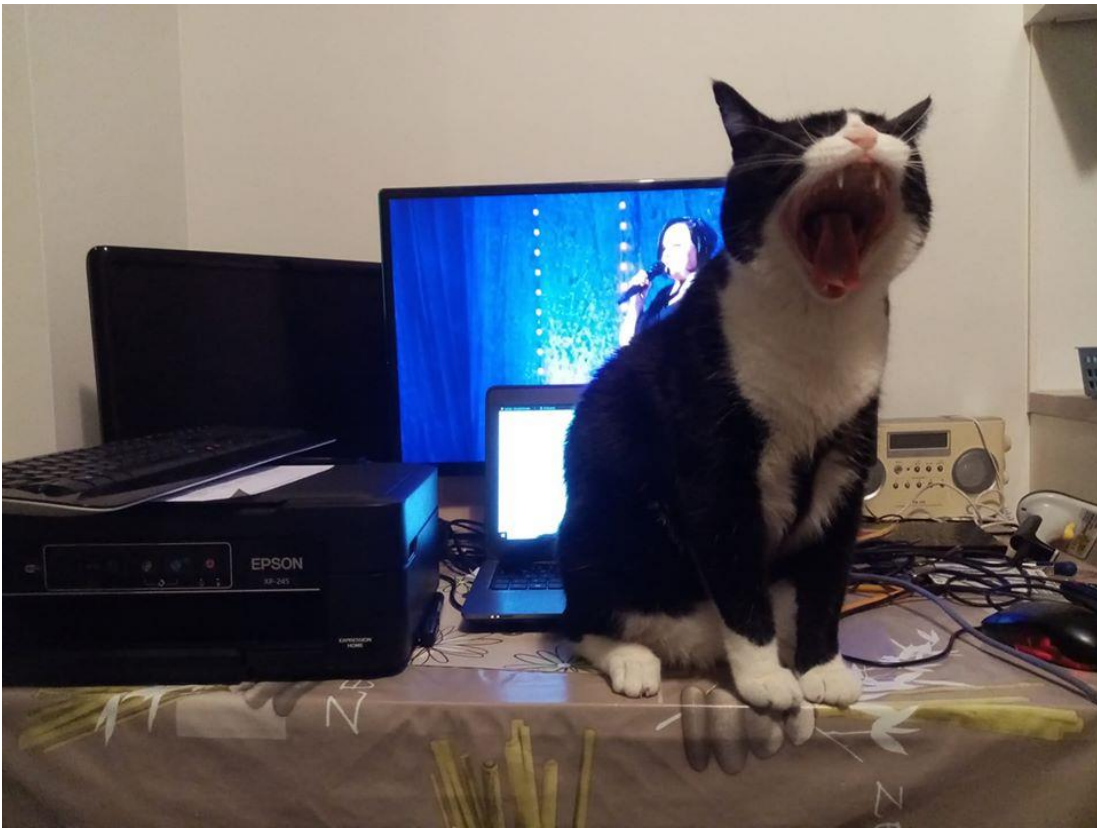


Kebabbia Hakunilan Miran-ravintolassa. Edullista ja hyvää, täällä syön toistekin:



Kissakuvia





Kirj. Tauno Haudantakanen

Paskaa asiaa



Suomalaiset ovat jälleen kerran löytäneet kohteen innostukselleen: ympäristönmuutoksen ja ilmastohysterian. Harva ymmärtää tai edes tajuaa kuinka pieni osa maapalloamme, on ihmisten vaikutusvallassa. Maapallo rullaa omaa rataansa, omaa tahtiaan vaikkei meitä, ihmisiä, täällä taapertaisi lainkaan. Meillä tuntuu kuitenkin olevan suuri tarve "virallisten" syyllisten löytämiseen ja rankaisemiseen.

Syyllisiä näyttää löytyvän helpoiten maamme harvenevalta maaseudulta. Lehmät piereskelevät ja siat haisevat, sitten vielä maajussit levittävät paskat pelloille imeytymään vesistöihin. Saattavat vielä kusta pellonreunalla, mikä oli vielä jokin aika sitten ekologista, mutta nyt maaseudun asujaimistot tarvitsevat ex-pääministerin lähipiirin yrityksen kehittelemiä, kalliita jätevesien käsittelylaitteita, jotka eivät

kuulemma edes toimi. Ns. paskalaki onkin tyyppiesimerkki rakenteellisesta korruptiosta. Asetuksen ylimitoitettut pakkotoimet pienentäisivät Suomen päästöjä ainoastaan runsaan prosentin ja fosforipäästöjäkin alle seitsemän prosenttia. Tuotakin voisi joku älykkäämpi laskeskella, mikä on tuon pisneksen kokonaisympäristö- ja taloudellinen vaikutus?!

Lehmäkö nyt sitten on se suurin syyllinen, esimerkiksi Aatamille Eevan omenaa tarjonnut käärme on tainnut saada synninpäästön, kuten myös suomalaisia eliminoinut Stalin... Tottahan se on, että lehmä märehtiessään vapauttaa hiilidioksidia ja metaania. Tosin 95 % tulee turpapuolesta ja 5 % perseestä, mistä se paskakin. Ei siis kannata katalysaattoria lehmän persiiseen ruuvata! Tuskinpa nuo päästöt ovat viime vuosina kasvaneet, kun lehmien määrä on laskenut jopa nopeammin kuin suomalaisten syntyvyys.

Kohta saan pelätä hautuumaan takavarastossa pulputtavan, ja hiilidioksidia vapauttavan kiljupönikkänikin olevan uhka maapallon ilmastolle ja ihmiskunnalle. Päinvastoin meidän Esson-baarin poikain touhut työllistää ainakin sosiaali- ja terveydenhuollon sekä hautausalan ammattilaisia ja sitten tuo elintaso (siis bruttokansantuotteen nousua) koko Suomelle. Totisesti voisivat kaiken maailman viherpiipertäjät ja poliitikon alut katsoa peiliin ja lopettaa itse kansan silmille piereskelyn ahmittuaan ylimäärin hillotolpan herkkuja!

Jos nyt jokainen ensiksi vain lopettaisi oman ympäristönsä roskaamisen ja turhan, tarpeettoman kulutuksen, niin se olisi hyvä alku parempaan, syyllistämättä ketään tahi mitään. Silloin maailma olisi ehkä hieman parempi, eikä tarvitsisi edes mikromuoveja kauhistella.

Viiksi-Hoppa apinalaatikko

Päätoimittaja Timo Keränen email timojukkakeranen@gmail.com

Toimittaja Tauno Haudantakanen email tauno.haudantakanen@gmail.com

Viiksi-Hoppa kannattaa Karjalan kannaksen, Laatokan Karjalan, Sallan-Kuusamon alueen, Petsamon ja Suomenlahden ulappasaarien palauttamista oikealle omistajalle.