

Viiksi-Hoppa



2024-1

Pääkirjoitus

Mietin pitkän ostaako talveksi nastarenkaat vai kitkat. Päädyin ostamaan nastarenkaat, kiinalaiset Ling Long Winter Grip 2, joissa on eniten nastoja ja Pohjoismaihin suunniteltu pehmeä kumiseos. Hyvin ovat toimineet, vaikka en ole skodaa äärirajoille vienytkään. Aika kovaa meteliä tosin pitävät.



Ostin uuden akun: Tab magic. Siinä on 78 Ah kapasiteetti.



Tilaamani ferriittirenkaat saapuivat. Näihin mahtuu isompikin johto, 9 mm. Näillä voi poistaa sähköjohdoissa lähinnä radiotaajuisia häiriöitä:



Esson baarissa.

Sosiaalisessa mediassa kiertää huhu, jonka mukaan auton ovenkahvassa oleva kolikko merkitsee sitä, että autovaras on jättänyt kolikon, jotta hänen olisi helppo avata ovi ja varastaa auto. Esson baarissa tiedetään totuus: Näin ei ole tapahtunut, ja temppu ei toimi uusissa autoissa, joissa kolikolle ei ole edes paikkaa, eikä vanhoissa autoissa, joissa ei ole keskuslukitusta.



Essonbaarilaisilla on paitsi kissoja myös koiria. Monien koirien tassut ovat kipeytyneet talvella Helsingissä. Miksi? Esson baarin lautakunta spekuloi: Suolaukseen käytetään natrium- tai kalsiumkloridia ja formiaattia. Formiaatti on muurahaishapon suola, muurahaishappoa esiintyy polttavana aineena mm. nokkosissa ja muurahaisissa. Helsingissä käytetään pääasiassa natriumkloridia. Suola saa jään tai lumen sulamaan, - 15 asteinen vesi voi kastella ja paleltaa karvaisten perheenjäsenten tassuja.

Sähköskootterit ovat yleistyneet. Jos niiden nopeus on rajoitettu 25 km/h, niin niiden käyttöön ei tarvita ajokorttia eikä rekisteröintiä. Kypäräkään ei ole lain mukaan pakollinen. Niillä huristellaan äänettömästi pyörätiellä. Viiksi-Hopan toimituksen tiedossa ei ole onko vakuutus pakollinen. Arvelemme että on suuri kiusaus kytkeä nopeusrajoitin pois päältä, varmaan keinoja löytyy vaikka nopeusrajoittimen pitää olla kiinteä.



Moskovan teknillinen korkeakoulu esitteli 18.12 uuden venäläisen sähköauton, nimi Amber. Venäläiset sanoivat sitä "Teslan tappajaksi". Odotamme kiinnostuneina lisätietoa.



Autotehtaat pyrkivät nykyään varustamaan uudet autot eko-renkailla, joiden vierintävastus on pieni ja sitä mukaan hiilidioksidipäästöt vähäisemmät. Mutta sateella jarrutusmatkat pitenevät ja pito huononee. Ei tällaisia renkaita kannata ainakaan omalla rahalla ostaa.

Teslan uuden Cybertruckin kori on valmistettu ruostumattomasta teräksestä, luulisi kestävän vaikka mitä. Mutta siitä puuttuu kirkaslakka pinnasta ja se ei siksi kestä tiesuolaa.

Essonbaarilaisten mielestä kori näyttää itse tehdyltä.



Pohdittiin voiko vegaani matkustaa autossa, jossa on nahkapenkit.

Kiinassa on keksitty akku, joka kestää kymmeniä vuosia ja ei tarvitse ladata.

Kiinalaisen Betavolt- firman akku perustuu radioaktiiviseen ilmiöön, ei kuitenkaan ketjureaktioon. Tällä hetkellä akku soveltuu sydämentahdistimeen tai kuulolaitteisiin, mutta tarkoitus on kehittää myös sähköautoihin sopiva akku. Tällä hetkellä kiinalaisten akku tuottaa 100 mikrowattia 3 voltin jännitteellä, vuonna 2025 akku voisi tuottaa 1 watin. Akku toimisi jopa – 60 C pakkasessa. Akkua ei voi ladata uudelleen. Käyttöiän loputtua akun 63

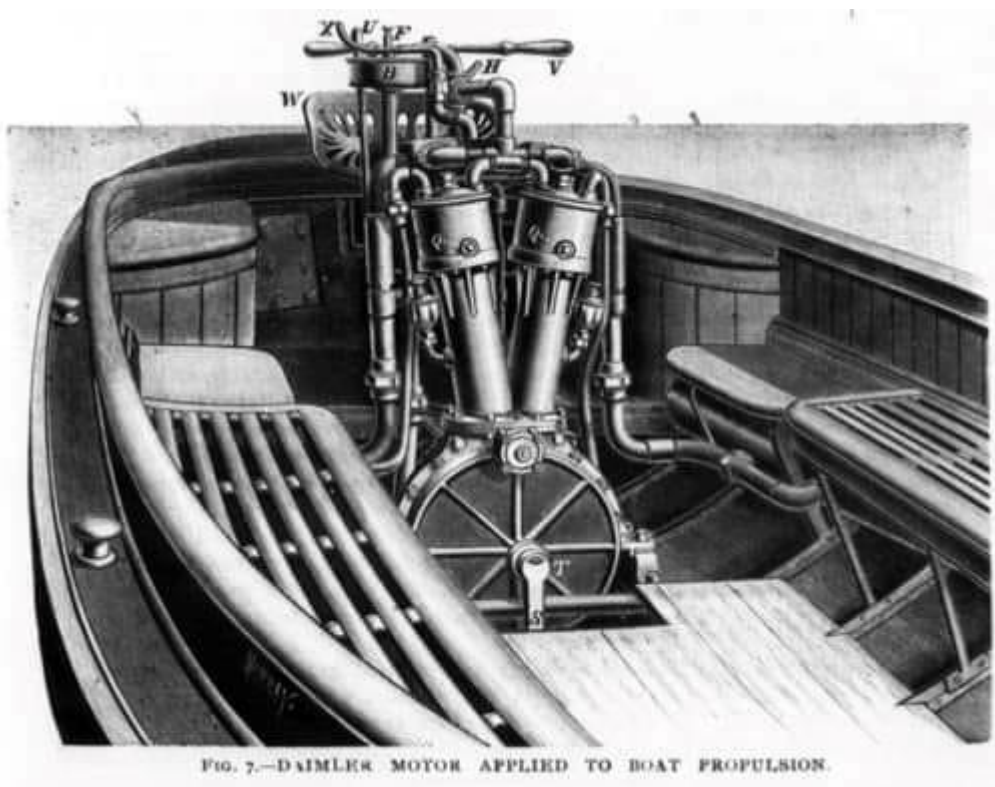
isotooppia muuntuisivat pysyväksi kuparin isotoopiksi. Upsalan yliopistossa ydinfysiikkaa opiskelleet Esson baarin asiantuntijat epäilevät, että nämä "63 isotooppia" ovat nikkeli-63 isotooppi, jonka puoliintumisaika on 100 vuotta. Ni-63 on synteettinen isotooppi, sitä ei esiinny luonnossa. Se hajoaa beta-hajoamisella Cu-63 isotoopiksi, joka ei ole radioaktiivinen. Voi olla aika kallista tuottaa nikkeli-63, mutta olemme kiinnostuneita asiasta.

Kylpyhuoneen kaapelit voi kätevästi pestä porakoneeseen liitetyllä harjalla, toki ei liikaa voimaa, ettei saumaus irtoa:

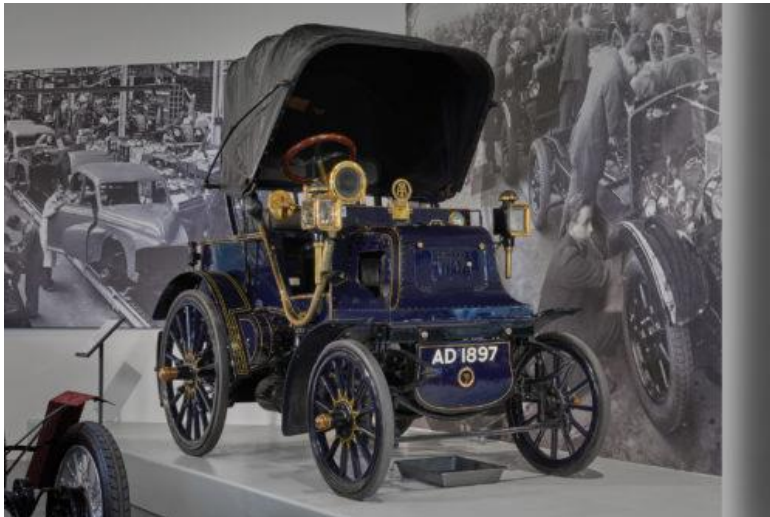


Historian siipien kohinaa

Gottlieb Daimler patentoi kuumaputkisytytyksen vuonna 1883. Kuvassa vuoden 1980 moottorivene, jossa Daimler 1.5 hevosvoiman kapean kulman V-2 moottori. Moottorissa on ”kuuma putki” sytytysjärjestelmä, jossa on pieni bunsen-poltin sylinterin yläpäässä. Sytytysjärjestelmä ei salli yli 600 kierrosta minuutissa, mutta on luotettava eikä koneessa ole mitään sähköosia, jotka voisivat hajota. Kone käy niin kauan, kun tankissa on polttoainetta ja liekki ei sammuu. Koneita käytettiin myös maamoottoreissa. Daimler ei tuonut moottoria markkinoille ennen, kun sai sen toimimaan luotettavasti, tästä voisi nykyaikana ottaa mallia. Sytytyksen ajoitusta oli vaikea säätää. Oli vaikea löytää edullista ja kuumankestävää materiaalia putkiin. Putket myös kuluivat nopeasti varsinkin, jos pääsivät valkohehkuun. Noin vuodesta 1892 alkaen Daimler siirtyi käyttämään sytytystulppia.



Putket sytytettiin spriiillä ja kun ne olivat tarpeeksi kuumia, jatkettiin bensiinillä.



Erikoistoimittaja Albert Finkelstein kirjoittaa:

Sytytystulppien Evoluutio: Kipinä, Joka Valaisi Ajoneuvojen Tiellä

Sytytystulppa on pieni, mutta kriittinen osa moottoriautojen toiminnassa, joka on kokenut huomattavan evoluution 1800-luvulta lähtien. Sen historia juontaa juurensa alkuvaiheisiin polttomoottorien kehityksessä, ja sytytystulppa on ollut avainasemassa moottoriteknologian edistymisessä.

1800-luvun alkupuolella, kun sisäpolttoainemoottorit alkoivat nousta esiin, sytytysjärjestelmät olivat vielä alkuvaiheissaan. Alun perin moottorit käyttivät muita sytytysmenetelmiä, kuten hehkutulppia ja ponnahduspanoksia. Tarve luotettavammalle ja tehokkaammalle sytytysmenetelmälle johti sytytystulpan kehittämiseen.

Ensimmäiset sytytystulpat olivat yksinkertaisia ja valmistettu usein kuparista. Varhainen eristysmateriaali oli usein micaa. Vaikka nämä alkuperäiset sytytystulpat olivat askel eteenpäin, ne eivät tarjonneet tehokasta palamista polttoaineelle, ja niitä oli usein vaihdettava kulumisen takia.

1900-luvun alussa sytytystulpat saivat uusia piirteitä. Platina ja iridium otettiin käyttöön materiaaleina, mikä paransi sytytystulppien kestävyyttä ja suorituskykyä. Elektrodien muotoa muutettiin tarkemmin ohjatun palamisen varmistamiseksi, ja tulpan lämpöarvot otettiin käyttöön eri moottorityyppien vaatimusten täyttämiseksi.

Toisen maailmansodan jälkeen, kun autojen massatuotanto yleistyi, sytytystulpat nousivat keskeiseen asemaan. Elektroniset sytytysjärjestelmät syrjäyttivät mekaaniset, ja sytytystulppien suunnittelu sopeutui näihin muutoksiin. Monielektrodi- ja platinaryhmää hyödyntävät nykyaikaiset sytytystulpat tarjoavat entistä tarkempaa ja tehokkaampaa sytytystä.

Yhteenvetona voidaan todeta, että sytytystulpan historia on tarina jatkuvasta innovaatiosta ja kehityksestä moottoriteknologian rinnalla. Vaikka se saattaa vaikuttaa pieneltä osalta moottoria, sen rooli moottorin suorituskyvyssä ja tehokkuudessa on valtava. Sytytystulppa

ei ole pelkästään metallinen osa moottorissa, vaan se on symboli kipinästä, joka sytytti ajoneuvojen kehityksen palamaan kirkkaammin ja tehokkaammin.

Radiojuttua



Ostin Quansheng UVK5 radion. Sen lähetysteho on 3- 5 W. Akun kapasiteetti on 1600 mAh. Muistipaikkoja on 200. Radion voi ladata tavallisella USB-laturilla, vaikka valmistaja ei jostain syystä suosittele tätä. Antenniliitäntä on SMA male. Radiota voi muokata firmware:a päivittämällä.

Sen taajuusalueet ovat

- * VHF 144-146 MHz (TX ja RX) (2 m)
- * VHF 174-350 MHz (RX)
- * UHF 434 MHz (TX ja RX) (70 cm)
- * UHF 470-600 MHz (RX)
- * FM 64-108 MHz (RX)
- * AM 118-136 MHz (AIR BAND RX) (AM-mode)

Sen saa toimimaan muillakin taajuuksilla, mutta lähetysteho on tällöin vain muutamia milliwatteja. Radiolla voi siis periaatteessa kuunnella lentoliikennettä, 118 MHz, mutta en vielä onnistunut. Lähettää tuolla taajuudella ei saa vaikka lähetyspuolen saisi toimimaan. Tässäkin radiossa on taskulamppu ja sillä voi kuunnella myös tavallisia Ula-asemia kuten Suomi Pop.

Quansheng UV-5K toimii firmware:n muutoksella myös spektrianalysaattorina. Tässä Baofeng UV-17 lähetetty signaali taajuudella 432.900 MHz:



Kirj. Tauno Haudantakanen

Suomalainen työvoimapula?

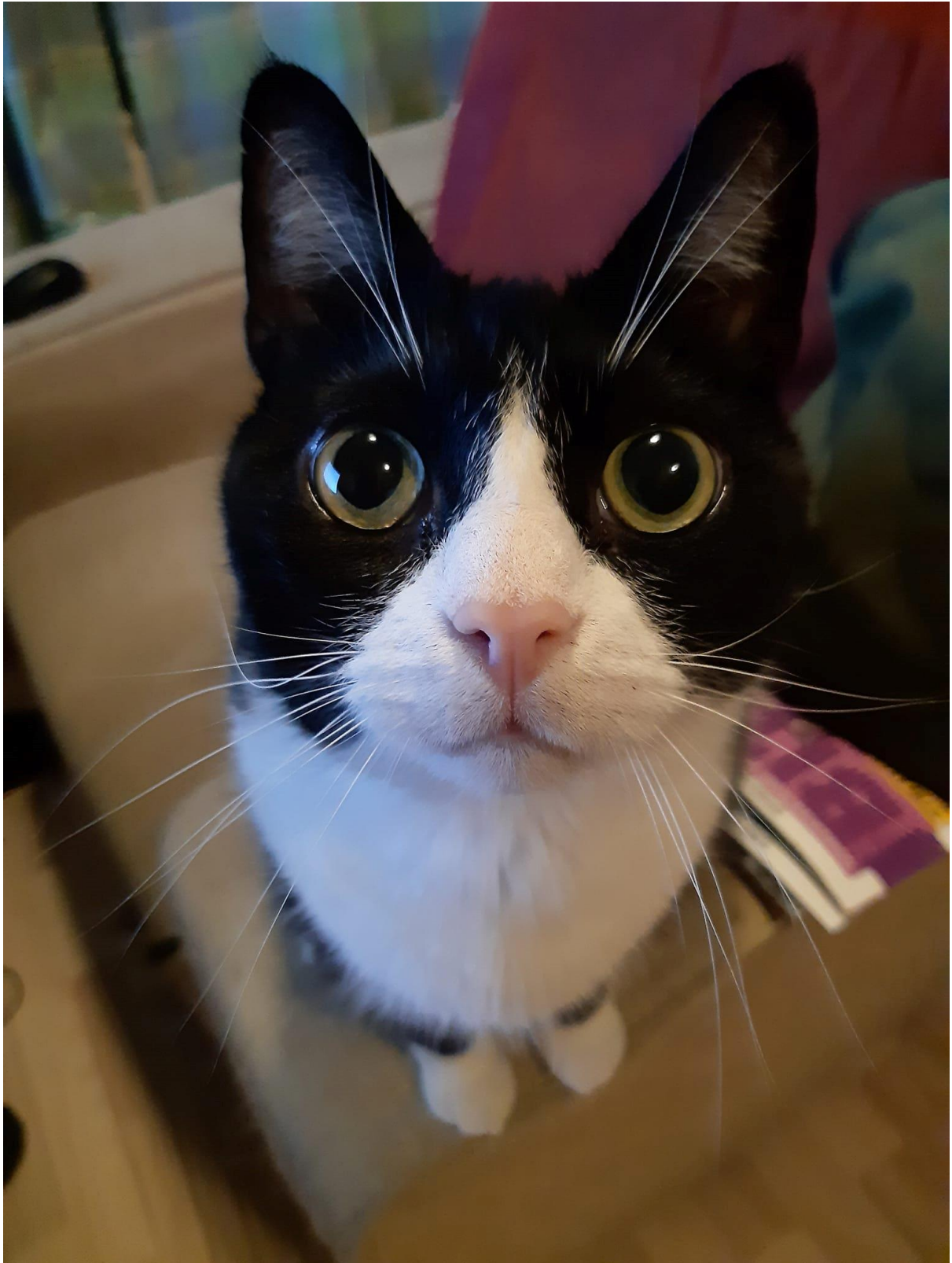
Täällä me vapaaherrat Pieksämäen Esson baarissa jatkamme koronan ja kylmän talven kärsimysten keskellä syvällisiä pohdintojamme. Seuruettamme askarruttaa tällä kertaa Suomessa kerrotun riivaava työvoimapulan, vaikka tässäkin pöydässä istuu puolisen tusinaa käytännön ja teorian asiantuntijaa, ja yleensä useimmiten ihan ilman hommia. Olemmehan oman elämämme kokemusasiantuntijoina totisesti senioreita vertaistaan vailla. Ei oikein edes ikärasismi selitä tämän maan työvoimapolitiikkaa. Toisaalta varmaan joidenkin päättäjien märkäunelma on siirtää ikääntyneet kortistoon ja haalia nuoria ulkomaalaisia onnenonkijoita tekemään hommat halvemmalla. Vaan eipä taida maailman ääristä ahkeraa ja ehtaa nuorta työvoimaa löytyä. Käytettyä tavaraa ja suomalaisten tukirahoilla elelijää varmasti joukossa riittää, jos asian haluaa oikein nähdä.

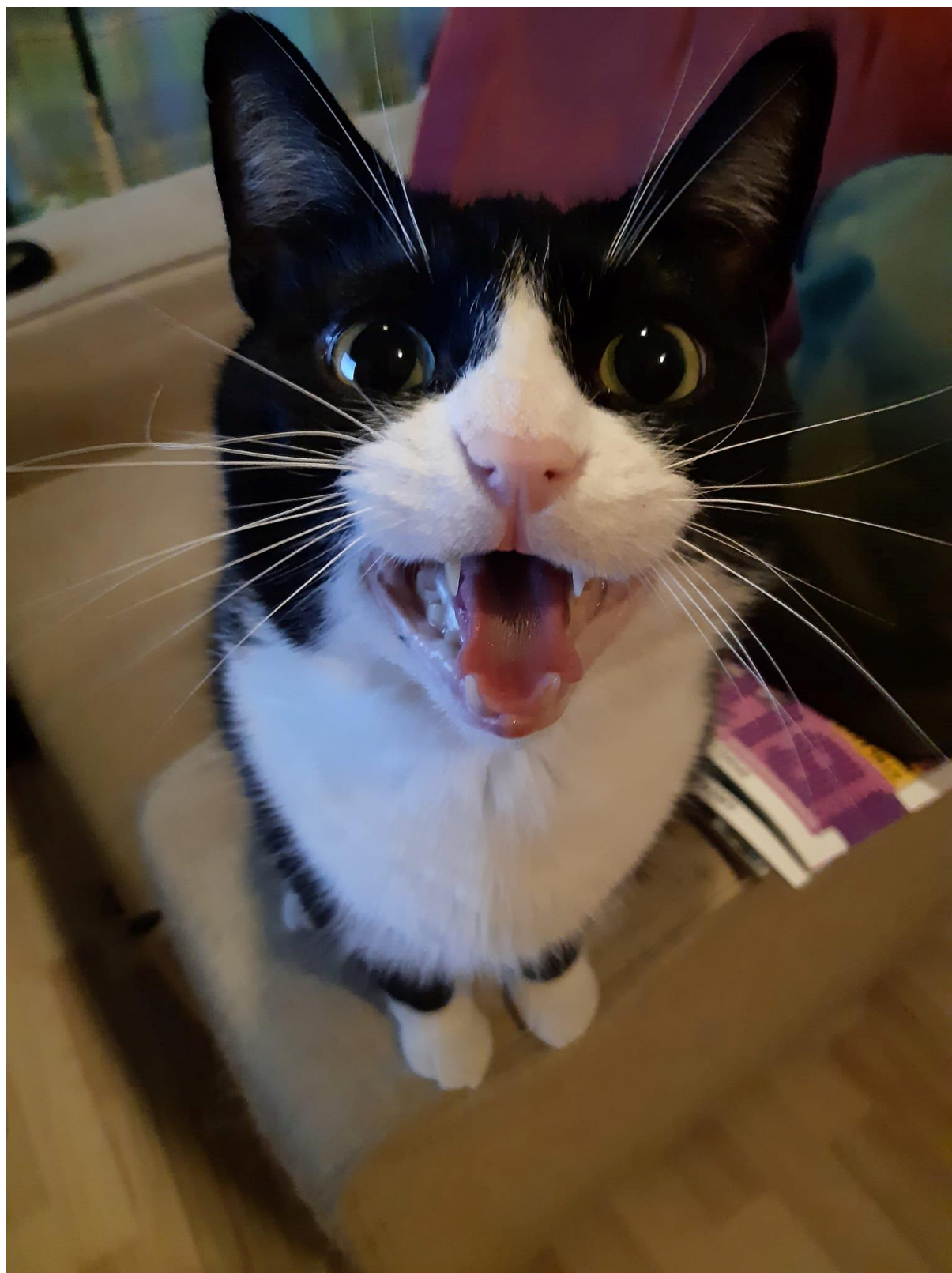
Taunon mielestä on kuitenkin tärkeää pohtia mitä ns. työvoimapula aiheuttaa. Ensimmäisenä tulee mieleen, että suomalaisille ikääntyneille työstä potkituille, saattaisi löytyä järkevääkin tekemistä. Palkkatasosta kuitenkin paljoa voisi tinkiä, kun jo täällä asuvat tietävät, että täällä ei ihan elä ilmaiseksi. On eri asia tulla ulkomailta määrääjäksi hommiin ja saada tukia alkupääsemiseksi ja verohelpotustakin ainakin lyhyempiin työsuhteisiin, ja mennä sitten kotimaahansa lämmittelemään, kun on kylmä ja nälkä koittanut.

Eniten työvoimapulasta taidetaan valittaa, maatalouden kausitöiden ohella, sosiaali- ja terveydenhuollossa. Maatalouden kausityöntekijät tulevat ja menevät kesäkaudeksi. Syksyn myötä he lähtevät kotiin palkkapussi takataskussa. Epäilenpä verojen maksun usein unohtuvan. Terveydenhuoltopuoli taitaa olla erilaisten sertifikaattien ja ammattipätevyyksien luvattu alue. Eiköhän näppärä laitoshuoltaja, lähihoitaja tai Joka paikan osaaja, Palvelutyöntekijä, voisi suurimman osan sairaanhoitajien töistä tehdä. Ei tarvitsi lisää maahanmuuttajia kouluttaa palkannauttijoiksi. On aika säästää sosiaali- ja terveydenhuollossakin!

Ajatellaanpa sitten tuota Amerikan ihmemaata, Yhdysvaltoja. Siellä taisi olla työvoimapulaa ja joillekin rajattomat mahdollisuudet reilu satavuotta sitten. Jonkin verran suomalaisia, ruotsalaisia ja irlantilaisia sinne matkasikin, ja osa menestyi. Siirtolaisten määrä oli kuitenkin verrattain pieni maan väestöön suhteutettuna. Silti Yhdysvalloista kehittyi teknologian edelläkävijä ja menestyksen symboli. Jopa täällä Pieksämäen Essolla ymmärretään, että tietty niukkuus työvoimasta pakotti kehittämään teknologiaa ja toimintaa niin, että tehokkuus oli yliverstaista. Jos työntekijöitä olisi ollut tai saatu ylimäärin tekniikkaa ei olisi todennäköisesti kehitetty, ja taantumus olisi iskenyt teollisuustuotantoon sielläkin. Ehkä Yhdysvalloilla menisi nyt vieläkin paremmin, jos jo intiaanit olivat maahanmuuton aikoinaan estäneet eivätkä olisi itse joutuneet reservaatteihin maailman menoa ihmettelemään.

Kissakuvia











Ruokakuvia

Peltolan torin Citymarket Ylivedosta saa hyvää sushia:



Vorschmack-voileipiä. Vorschmack valmistetaan jauhetusta lihasta, sipulista, vedestä ja anjoviksesta tai sillistä. Me käytimme valmista purkista. Marsalkka Mannerheim piti kovasti vorschmackista.



Nong laitto ihtaruokaa



Savulohta ja salaattia:



Nong osaa tehdä myös suomiruokaa:



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.