

Pikajalka

2/2016 6 €

*J-RAD OLI MAANTEIDEN SUTJAKKA ZEPPELIINI
TOUR DE FRANCE ON KEHITTÄNYT VAIHTEITA
MESTARI ANTOI VELOILLE MAALAUSSOPPIA*



TEMPPU OSA 7. Keuliminen

TEKSTI JA KUVAT ARTO HUOVILA



Keuliminen on uskottavaa, kun sen osaa tyylikkäästi. Eetu Korkiakoski näyttää mallia.

KEULIMINEN ON TEMPPUJEN klassikko, jota näkee harjoiteltavan etenkin nuorispiireissä. Keuliminen on säilyttänyt edelleen suosionsa vuosikymmenien ajan. Tähän temppuun käyvät erityisen hyvin Jopon tyyppiset pyörät, joissa on painopiste matalalla. Myös maastopyörät ja erikoisemmat dirt- ja street-tyyppiset pyörät sopivat hyvin. Huomaan ihailevani nuoria, jotka osaavat pyöränsä hallinnan niin hyvin, että voivat keulua pitkiäkin matkoja. Taitava voi ajaa vain takapyörän varassa vapaasti rullaten alamäkeen. Temppu näyttää helpolta kun sen osaa, mutta yksikertaisenkin temppu vaatii paljon harjoittelua.

Itse tutustuin keulimiseen lapsena Tunturi Ponilla,

joka viritettiin käyttöön riisumalla kaikki ylimääräinen pois. Pyörällä keulittiin läheisellä kentällä niin paljon, että runko lopulta väsyi ja katkesi. Onneksi sen sai vielä hirtattua kasaan ja yhteistyö jatkui vielä jonkin aikaa. Kun vihdoinkin sain vaihdepyörän, krossipyörä sai jäädä sivuun. Mielenkiinto temppuiluun ei kuitenkaan koskaan kadonnut. Maastopyöräilyn yleistessä huomasin löytäväni itseni lajin parista. Kyse oli samasta lapsuuden harrastuksesta, mutta pyörät olivat vain muuttaneet muotoaan. Poluilla

ajo ja temppuilu pyörällä kiinnostavat edelleen, mutta on pakko tunnustaa, että taidot ovat vain ruostuneet. Nykyisin aikuisen miehen keulimisharjoitukset on ehkä hyvä tehdä piilossa katseilta, koska touhu saattaa näyttää jonkun mielestä lapselliselta.

Jälkikasvu on ollut hyvä syy hankkia erilaista pyöräkalustoa. Pyörätallista on sittemmin löytynyt alan harrastajien entistä kalustoa: alamäkiajajana tunnetun **Jani Vesikon** teräsrunkoinen Kona ja viimeksi dirt-pyöräilijänä tunnetun **Linus Karlssonin** teräsrunkoinen NS bikes. Etenkin viimeisin NS bikes Majesty oli erittäin hieno ja toimiva pyörä, jossa runko oli lämpökäsiteltyä cromo-terästä. Hieman harmittaa vieläkin, että vähäiselle käytölle jäänyt pyörä tuli myytyä eteenpäin.

Kun haastattelin läheisessä puistossa tyylikkäästi keulivaa **Eetu Korkiakoskea** ja kyseilin salaisuutta hyvään suoriutumukseen, niin vastauksen pääkohdat olivat: ”Jarrun käyttö”

ja ”ei käytetä kypärää, koska fiilis on tärkeä”. Ainakin kehittyykseen on oltava intohimo asiaan, joten tottahan sitä fiilistä pitää silloin olla. Eetun ohjeeseen voi lisätä, että jos pitää takarenkaan hieman pehmeänä ja vielä satulan alhaalla, niin keuliminen on ehkä helpompi hallita. Harjoitteluun sopiva alusta on hieman pehmeä nurmikko tai hiekka. Jos homma sujuu jo hyvin, niin sitten voi keulua jo polkematta ja vain rullata eteenpäin kerättyllä vauhdilla. Tämän keulimisen rinnakkaistempon nimi on *Manuaali*.

Taiturimaiseen pyörän käsittelyyn kannattaa perehtyä katsomalla youtubesta **Danny MacAskillin** videoita. Temput ovat niin hienoja, että tekee mieli opetella keulimaan edes jollain tavalla ja silloin voi kuvitella hetken olevansa Danny MacAskill.

Apartheid-liikennepolitiikkaa

Jostain syystä viranomaiset ja lakeja säättävät poliitikot jatkuvasti osoittavat rassistista asennetta pyöräilijöitä ja muita kevyen liikenteen kulkijoita kohtaan.

Helsingin poliisi kielsi kaupunkinuorten kinnerienrakentelutoiminnan 1950-luvulla ja saman ”kinnerilain” pohjalta kaksi vuosikymmentä myöhemmin rullalautailun julkisilla paikoilla 1979. Vaikka järjestyshäiriö osoittautui virhearvioksi, ei hallintokoneisto oppinut mitään, vaan sama meno jatkuu käynnissä olevan tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä.

Vaikka monta muutosta hyvään suuntaan on tehty, polkupyöräilijää alistavasta asenteesta ei päästä eroon. Kypäräpakon poistumisesta olen hyvilläni. Saan vihdoinkin alkaa käyttää kypärää, kun kypäräpakkoa vastaan ei enää tarvitse osoittaa mieltä. Väistämissääntöihin on joitain parannuksia tiedossa. Pyöräilyn asemaa liikennemuotona pahiten jäytävää ongelmaa väylän valinnan suhteen ei sen sijaan olla vielä muuttamassa.

Pyöräilijä on myös tämän muutoksen jälkeen ainoa liikenteen osallinen, jonka pitää kyetä mahdollittamaan; valitsemaan reitti, jota ei ole edes olemassa. Täysin laillinen reitti kaupungin läpi edellyttäisi lukuisia pätkiä pakollista taluttamista, tien puolen vaihtoja sekä nousuja että pudottautumisia rotvallikivien reunojen yli.

Säännöt ovat teoriassa yksinkertaiset, mutta väylänvalintasääntöjen noudattaminen vaikeaa. Lainsäätäjät eivät hyväksy pyöräilijän vapaata valintaa pyörätien, jalkakäytävän ja ajoradan välillä. Syy liikennesääntöjen vastaiseen ajoradan tai jalkakäytävän valintaan on tietenkin se, että ajoradalla on turvallisempaa ja sujuvampaa tai että jalkakäytävä on ainoa reitti kaupan parkkipaikalle. Syy lakien kunnioituksen puutteeseen ei ole kansassa, vaan aina huonossa laissa.

Pyöräilijä on liikenteen neekeri

Kaupunkikeskustoissa häädetään pyöräilijät pois ajoradalta ja jalkakäytäviltä pyöräteille, joita kuitenkin on vain pätkinä siellä täällä – välissä jalkakäytävää ja suojaiteita. Autoilijat haluavat pyöräilijät pois ajoradalta, jolloin pyöräilijät joutuvat jalankulkijoiden parjattavaksi. Pyöräilijä on liikenteen neekeri. Aina väärässä paikassa ja aina häntä voi tästä solvata, paitsi jos hän taluttaa pyöräänsä ojassa kypärä tiukasti päässä – silloin hänelle voi nauraa.

Kuukausi sitten Ylellä esitetyssä dokumenttielokuvassa ”Pyörät vastaan autot” tanskalaisen taksi-kuskin oli vaikea ymmärtää, miten hän uusien tanskalaisten liikenneasenteiden takia oli autoilijana joutunut asemaan, jossa pyöräilijät olivat vuosikymmenet kärvistelleet ja yhä kärvistelevät, muualla kuin Tanskassa ja Hollannissa. Osat olivat vaihtuneet.

Tasapuolisetkin säännöt ovat mahdolliset

Miksi liikenteen kulkijoita pitäisi jaotella vuohiin ja lampaisiin, eivätkö väylän säännöt riitä? Edes moottoritien pyhittäminen pelkästään moottoriliikenteelle ei tarkemmin ajatellen ole itsestään selvää.

Moottoritien piennar on leveä ja sillä on mainiosti tilaa ajaa kevyillä ajoneuvoilla muuta liikennettä hitaammin. Syy, miksei tätä Suomessa sallita, on pahimman liikenne-apartheidin aikaan 1968 Wienissä tehty kansainvälinen sopimus. Sen autoilua suosiva luonne johtui siitä, että autot olivat tuona aikana yleistyneet tavattomalla vauhdilla ja niiden laatu oli heikko. Autoja hajosi ja jäi tien poskeen vähän väliä. Tätä tarkoitusta varten tehtiin moottoritielle leveät pientareet – paikaksi tielle hajonneille autoille.

Nykyään moottoritiellä on nopeusrajoitukset ja autokanta niin luotettavaa, ettei moottoritien pientareella ole autoja kuin poikkeustapauksessa. Miksei siis voisi ajaa pyörällä, kuten uudemman tieliikennelain maissa, Virossa esimerkiksi. Jos joku nimenomaan haluaisi pyöräillä pätkän moottoritien piennarta, se ei onnistu laillisesti Suomessa. Suomalaiset pitävät kiinni Wienin sopimuksista ”rystyset valkoisena”, vaikka maailma on muuttunut. Monet valtiot ovatkin Wienin sopimuksen

sääntöihin tehneet muutoksia.

Miksei jalkakäytävällä voisi pyöräillä myös laillisesti. Pyöräilijät valitsevat reittinsä siitä riippumatta, onko alla virallisen määritelmän mukaan pyörätie tai jalkakäytävä riippumatta siitä, onko se sallittua. Vain kiilusilmäisimmät pyöräilyfanaatikot ajavat kaupunkialueella ajoradalla, vaikka ajoradan vierellä on leveät jalkakäytävät. Kenen etua tässä tilanteessa ajaa jalkakäytävällä pyöräilyn kieltävä sääntö?

Lakien tarkoitus

Lakeja tehdään luomaan järjestystä ja ennakoitavuutta. Siksi niitä laatiessa pitäisi noudattaa periaatetta ”tehdään siitä laki, miten valtaosa kansasta käyttäytyy, eikä lakia, johon kansa pitää pakottaa sopeutumaan.” Miksi toista sataa vuotta on yritetty saada ihmiset pyöräilemään muualla kuin jalkakäytävällä? Jos ihmisiä ei saada pois pyöräilemästä jalkakäytävältä, pitää heille antaa ohjeet, joita noudattaen jalkakäytävällä pyöräileminen on laillista ja turvallista, eikä yrittää kieltää sitä, mikä on totta ja järjellistä.

Uusi sähköajoneuvolaki vain lisää pyöräilijärasismia

Trafi laati lakiehdotuksen, jonka piti lisätä kestävien kulkumuotojen osuutta poistamalla ylimääräisiä, autoilusta siirtymistä vaikeuttavia säännöksiä ja onnistuikin sähköajoneuvolain suhteen mainiosti. Toisaalta polkupyörät unohdettiin sisällyttää tähän periaatteeseen ja muodostui tilanne, jossa polkupyörät kärsivät.

Ensin 1800-luvun lopulla pyöräilijöitä sysittiin pois jalankulkijoita ja hevosia säilyttämästä, sitten 1960-luvulla pois autoliikenteen seasta. Sen jälkeen on eletty aikaa, jossa pyöräilijälle on käynyt kuin huutolaispojalle. Pyöräilijälle osoitetaan (sadan metrin välein vaihtuen) se paikka, joka jää, kun ensin on varattu autoille, jalankulkijoille ja nykyisin siis myös Hooverille ja Segwayille omat alueensa.

Tämä on syy, miksi nykyään paasaan liikenteen apartheidista. Ei pyöräilijä aiheuta jalkakäytävällä sen suurempaa haittaa kuin Hooveri, Segway tai vaikka rollaattori. Pyörällä ajo jalkakäytävällä on kuitenkin kielletty ja siitä jopa oikeasti sakotetaan pyöräilijöitä. Liikenteenkin apartheid on lopetettava.

Varsinkin suojatien kohdat ovat tämän rasismien takia hankalat ja vaaralliset. Lakiesityksen mukaan ”tilannetta kuitenkin selkeytetään niin, että pyörätien jatkeella väistämisvelvollisuus on aina autoilijalla. Tämä merkitään stop- tai kirkikolmio-merkeillä risteävää tietä ajavalle. Kun ylityspaikalla on pelkkä suojatie tai ei mitään merkintään, pyöräilijä väistäisi nykysäännön mukaisesti.”

Ensin kerrotaan ihannekuva. Sitten paljastetaan käytännön toteutus, jossa selkeä huononnuksella nykytilaan on saatu näyttämään parannukselta. Tässä käy niin, että vain ne, paikat merkitään, joissa nytään ei ole ongelmia. Kaikkialla muualla pyöräilijästä tulee lainsuojaton.

Yhä jää epäselväksi ne tapaukset, jossa pyöräilijä on alle 12-vuotias, inva- tai sähköpyöräilijä ilman polkimia ja muut väistettävät. joiden tunnistaminen liikennetilanteessa on mahdotonta. Mistä tiedät, onko lapsi 11 vai 12? Invapyörä näyttää monessa tapauksessa nojapyörältä. Lisäkummallisuutena on uusi sähköajoneuvolaki, joka antaa sähköajoneuvoille jalankulkijan oikeudet. Pyöräilijäparka jää ilman oikeuksia taas kerran, vaikka ne saa kolmen kilowatin sähkömoottoreilla varustettu lähes 50 kg painava Segway.

Parannusehdotuksena Pikajalka esittää, että ajokaistaa kulkeva väistää aivan kaikkea suojatietä kulkevaa liikennettä. Jotta tämä ei muodostuisi mahdottomaksi, pitää suojatien ympäristöön vaatia jalkakäytävän puolelle alhainen, esim. 10 km/h nopeusrajoitus. Siinä kaikki. Selvä sääntö, ei tulkinnan varaa.

Tottakai tämä hidastaa pyöräilyliikennettä, mutta mahdollistaa oikeudenmukaisen ja selvän säännön. Hidastunut pyöräilyn nopeus hoidetaan antamalla pyöräilijälle oikeus valita itse, ajaako ajokaistalla vai pyörätien.

Jalkakäytävälläkin saa pyöräillä. Lain mukaan alle 12-vuotias saa pyöräillä jalkakäytävällä. Omat lapseni ovat kaikki kolme vuorollaan saaneet useampia vihaisia kommentoja vierailta jalankulkijoilta siirtyä ajoradalle pyöräilemään, vaikka heillä on ikänsä takia ollut jalkakäytävällä pyöräilyyn täysi oikeus. Tampereella jokunen vuosi sitten eräs omatoimipoliisi tuuppasi pyöräilijän alas täysin lailliselta pyörätieltä linja-auton alle vakavin seurauksin, vain siksi, että luuli paikalla olleen jalkakäytävän eli pyöräilykiellon. Raahessa jokin aika sitten juuri 12 vuotta täyttänyt tyttö murskaantui kuoma-auton alle kuoliaaksi, kun kuorma-autoilija piti selvänä, että pyörällä suojatielle tulevaa ei tarvitse väistää.

Hidasta on liikennesääntöjen muuttuminen, vaikka kuinka yksimielisiä oltaisiin tavoitteista. Nyt olisi mahdollisuus tehdä iso loikka parempaan suuntaan tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä ja lopettaa apartheid liikenteessä, tehdä laki siitä, miten ihmiset jo muutenkin toimivat.

Jori Montonen
päätoimittaja

Polkupyöräilijät automiehen mieliharmina

Harmistuneen automiehen pakinaa pyöräilijöistä

Vaaran paikka entisajan autoilijalle: ilmeisen ajokortittomia vastakkaisen sukupuolen pyöräilijöitä?



SYNNILLINEN MINÄMME on useamman kerran antanut meille hyvän neuvon: aja päälle, ehkäpä sitten ymmärtävät, mitä rauhaansa tulee.

Tarkoitamme polkupyöräilijöitä.

Ei ole liikaa sanottu, että ne ovat automiehen mieliharmina. Ne ovat se liikennöitsijäluokka, joka ei tiedä eikä tahdo tietää liikennemääräyksistä mitään. Ja kun he ovat jalankulkijan ja koneellisen kulkuneuvon välimailta, siis omaavat jalankulkijain liikennelajistavuuden ja osan koneellisen kulkuneuvon nopeudesta ovat he aina tiellä.

Jos kaksi tai kolme pyöräilijää sattuu ajamaan samaa matkaa, niin valtaavat he tien koko leveydeltään. Niska kyyryssä, katse etupyörään tähdättynä he polkevat. Jos vielä samaan seuraan sattuu toista sukupuolta olevia pyöräilijöitä, on pyöräkuhertelu yleisellä tiellä täydessä käynnissä. Kun sitten vastaantulevan tai ohipyörivän ajoneuvon ääni herättää armastelijat karuun todellisuuteen, lentävät he joka taholle kuin pelästyneet kanat. Automiehen on, ellei halua ajaa varpaille, puikkelehdittava keskitse kieli kitaleassa kiinni. Sattuu sitten pieni kivenmukula tielle tai jalka putoaa polkusimelta hätäntyessä, on seurauksena horjahtaminen auton alle.

Harvoin joutunee automies kohtaamaan kolmea pyöräilijää, jotka kaikki ajaisivat tien oikeata puolta. Melkein aina on joku väärällä puolella, yrittäen sitten viime tingassa oikealle tiepuolis-kolleen. Tuskin mikään liikennöitsijäryhmä osa laskea lähestyvän ajoneuvon nopeuden niin huonosti kuin pyöräilijä. Vaikka auto olisi jo viiden metrin päässä, on sen editse vielä yritettävä päästä tien oikealle puolelle. Tavallisesti tämä epäonnistuu. Useimmat auton ja polkupyörän yhteenajot sattuvat juuri täten. Havahduttuaan omista mietteistään ja mahdollisesti tasapainotaiteilustaan, huomaa pyöräilijä auton tulon ja jolloinkin veriin painunut vaisto siitä, että pitää väistää oikealle, aiheuttaa uhkarohkean yrityksen,

ilman että pyöräilijä ollenkaan ottaa huomioon, että automies, joka arvelee pyöräilijän kaikista merkeistä päättäneen jatkavan ajoaan sillä puolen tietä missä on, ei mahdollisesti enää kykenekään pysäyttämään ajoneuvoaan.

Ja luonnollisesti polkupyöräilijä heitosta selviytyttyään alkaa syyttää automiestä päälle-ajosta. Monesti näyttää ainoa aihe kutsua tapausta päälle-ajoksi olevan siinä, että auto on suurempi ja raskaampi kuin polkupyörä; mutta tähän jo riittää silloin kun yleinen mielipide kaikissa vahingoissa kallistuu automiestä vastaan.

Harvinainen ei myöskään ole näky, että samalla pyörällä ajaa pari henkeä. Tähän on jo asetuksessa kielletty, mutta kun pyöräilyyn ei tarvitse mitään moninaisia tutkintoja edellyttävää ajokorttia, niin kuinka moni pyöräilijä on tästä tietoinen. Siitä ei koulussa ole puhuttu mitään, eikä niitä koulu-asioita sitä paitsi enää muistettaisikaan.

Kuitenkin pitäisi jo pyöräilijän vaisto sanoa, että meidän tiemme mutkineen ja mäkinen eivät ole luodut pyörätaiteilua varten. Tasapaino kaksinajaessa on helposti menetetty ja jos horjahtaminen tapahtuu juuri auton sivuuttaessa tai auton ollessa vai jokusen metrin päässä, onko syy silloin autonkuljettajassa? Pitäisikö kaiken muun liikenteen vaimentaa nopeuttaan, jotta jokin kaistapäinen pyöräilijä saisi turvallisesti teutaroida, tehdä temppujaan, vieläpä torkahtaakin yleisellä maantiellä? Liekö tämä suuren yleisön tarkoitus? Ainakin automies, jota aina syytetään hurjasta nopeudesta, on tullut siihen johtopäätökseen, että hän on miesten mies vain silloin kun joka kiven ja puun, aidan ja pensaan luo pysähtyen odottaa tuleeko sieltä joku. Ja jos tämä joku on hevosmies tai polkupyöräilijä, on näiden annettava ensinnä mennä ohitse. Ehkäpä on tehtävä kunniaakin

Automiesten on vähitellen noustava tässäkin suhteessa etujaan valvomaan.

Teksti on aiemmin julkaistu Maaseudun autonomistajain liiton Vuosikirjassa 1931. Tekstin löysi Arja Lehto.

2 No johan tempun teki

3 Pääkirjoitus

5 Pakinaa

6 Sisältöä

7 Summaries

8 Vanhat velot elokuvissa

10 Ulkomaiden velot

12 Kerhokuulumisia

14 Pyöräharvinaisuus:

Tarvasjoen J-Rad

Kuljetusyrittäjä Markku Knaapi on pelastanut harvinaisen esimerkin aerodynaamisesta polkupyörästä. J-Radin suunnittelija oli mukana tekemässä zeppeliinejä ja virtaviivaisia autoja. Markku Lahtinen kävi tutustumassa asiaan.

20 Kantokahva

Puoli vuosisataa sitten pyörät olivat olevinaan niin painavia, että niihin piti ympätä kantokahva niin kuin oksa omenapuuhun. Kalevi Lepo selvitti oudon osan syntyhistoriaa.

22 Porin pääsiäisperinteet

Seppo Aarne kertoo porilaisesta veloperinteestä.

24 Pinnojen välejä

25 Opin sauna

27 Tour de France:

vapaus, vaihteet ja virta

Tommi Wallenius on paneutunut Ranskan ympäriajoihin. Pyörien tekniikka kehittyy äärimmäisissä oloissa niin kuin autojen tekniikka formula-kisoissa.

30 Pyöräpajalta

31 Huoneentaulu



Ulkomaiden veloja on nähty Pietarissa. Aleksander Deinekan öljyvärimaalauksessa Maatalouskollektiivin nainen pyöräilee on vuodelta 1935.

PIKAJALKA on pyörävanhusten äänenkannattaja, joka ilmestyy neljästi vuodessa. **ISSN** 1457-5566

16. vuosikerta nro 37 **KUSTANTAJA:** Vanhat Velot ry **INTERNET:** www.vanhatvelot.org **PANKKIYHTEYS:**

FI3180001670851881. **JÄSENYYS** Seuran jäseneksi voi ilmoittautua s-postilla mr (at) sci.fi tai puh. 040 550 4428 jäsenmaksu 25 e sisältää Pikajalan tilausmaksun **PAINOS:** 300 kpl **PAINOPAikka:** Keuruskopio, Keuruu **IRTONUMERO:** 6 euroa esim. Mobiliasta tai Vehoniemeltä. Jäsenille lisänumerot 4 e. **VIISITILAUS** 20 euroa.

TOIMITUS

PÄÄTOIMITTAJA: JORI MONTONEN, KULMAKATU 37, 33 500 TAMPERE, JORI.MONTONEN@TUT.FI, PUH. 0400 965049 **TOIMITUSYHTEYSHÄNKE:** MARKO ERIKSSON **ART DIRECTOR:** MARKKU LAHTINEN **TOIMITUSKUNTA:** RISTO LEHTO, MIKKO RÄBERG (TALOUS) **LEHTI ILMESTYY SEURAAVAN KERRAN: 3/2016 SYYSKUU, AINEISTON JÄTTÖ 10.8.2016, 4/2016 MARRASKUU, AINEISTON JÄTTÖ 10.10.2016 MATERIAALI: LÄHETÄ JULKAISTAVAKSI TARKOITETTU MATERIAALI OSOITTEESEEN MARKKUWLAHTINEN (AT) GMAIL.COM. SÄHKÖINEN MATERIAALI MIELUITEN .RTF JA .DOC (TEKSTI) JA KUVAT AINA ERIKSEEN .JPG -MUODOISSA. LEHTI EI VASTAA YKSITTÄISTEN KIRJOITTAJIEN NÄKEMYKSISTÄ ILMOITUKSET: PIKKUILMOITUKSET MAKSUTTOMIA JÄSENILLE. TAKASIVU 150€, MUUT ILMOITUKSET SOPIMUKSEN MUKAAN.**

TRANSLATION TIINA ALESTALO



Paul Jaray, aerodynamics and the recumbent bicycle

Finnish countryside at its best. A river running through the village, the church hill visible from the courtyard surrounded by rows of log houses and outbuildings. Reporter Markku Lahtinen is fascinated by the scene (pages 14–19) On the other side of the yard a garage of a transportation company. From its storage room, Markku Knaapi pulls out a two-wheeler that you wouldn't come across by accident.

Nearly a century-old recumbent was handed down to Knaapi from his grandmother. A few years back he got interested in its restoration. But first, he needed to know what kind of a bike it actually was. It had no chain or cranks around the bottom bracket. Instead, there were cables and rocker arms whose purpose was impossible to make out.

Luckily the bike had a decal, and more information could be found online. Knaapi got in touch with a Swiss bicycle enthusiast Armin Lindegger, whose help became indispensable in the course of the project. Lindegger even visited Finland to deliver spare parts and help with the restoration. But before that happened, Knaapi hired two locals, deft-handed men Pertti Ratia and Reijo Niemi, who understood metal work and machining.

J-Rad was manufactured in Stuttgart in the 1920s. Lindegger maintains a list of J-Rads he's aware of, with only 53 names on it. One is Knaapi's rideable specimen, another a carcass being kept in the Provincial Museum

of Southwest Finland.

Behind J-Rad there was one man, Paul Jaray born to Hungarian-Jewish parents in Vienna, who at the outbreak of World War I, in 1914, settled in the service of building the airship Zeppelin. After the war he also took part in building two passenger airships and designed a couple of wooden aircraft models for the Swiss Airforce.

In 1920 Jaray made a prototype for a rocker arm bicycle for which he left a patent application in the next year, while doing the same for a streamlined automobile. His contribution in developing aerodynamics was substantial. In the design of automobiles, in particular, his work was revolutionary: he refined the teardrop shape and left a patent application for it in 1921 in Berlin.

Engineering innovations

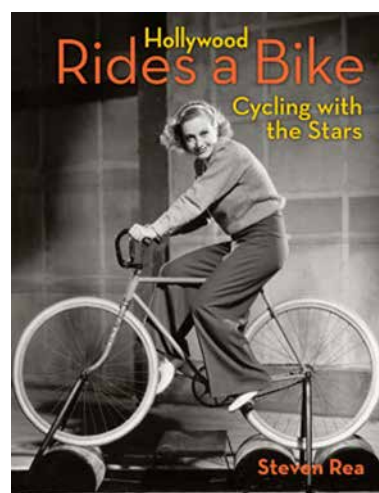
Instead of being chain-driven, Jaray's bicycle had a rocker arm the type of which had been experimented on earlier, for example in the Swedish Svea bike in the 1890s. A padded armchair-like seat was placed on top of the rear wheel. A 'triple gearshift' with three pairs of pedals fixed in different points of the arm was combined with the rocker-arm drive. The length of the lever had a direct impact on transmission power. In addition, a two- or three-speed hub could be selected for the rear wheel.

There was no ambition to make the J-Rad a competition bike. On the contrary, it was designed with an eye on leisurely travel. The bike had a 20-inch front wheel and a 26-inch rear wheel, a solution common in today's basic recumbents as well.

Sales promotion was smart. For the 1922 Leipzig Fair, a professional rider was hired to ride a J-Rad a distance of 550 km from Stuttgart to Leipzig in three days.

In tests, J-Rad turned out to be a fast and comfortable vehicle, but unlike the latter-day chain-driven bicycle, it didn't win markets on its side. License manufacture of the J-Rad was started in Stuttgart at the Hesperus factories, but ended only a couple of years later to a fatality caused by the use of poor materials in manufacture.

Paul Jaray died in St. Gallen, Switzerland, in 1974.



Movie stars on bikes

A brief overview by Markku Lahtinen of cycling in Finnish and Hollywood movies can be found on pages 8 - 9. The most bicyclish of old Finnish movies is T.J. Särkkä's 1949 film *Katupeilin takana*, 'Beyond the street-view mirror', which is based on Serp's famous play. The cast was hired from a play performed at the National Theater, and its story expanded to a screenplay. Successful production made the movie very popular, and it captured both viewers and Jussi Awards. The movie is based in 1800's Helsinki. Sibelius and Gallen-Kallela are among its characters. The lead role is that of a counselor's daughter (Eeva-Kaarina Volanen) who in the beginning of the movie falls off her high wheel only to be consoled by a young master (Matti Ranin). The comedy of the movie is derived from prejudice, misunderstandings, and respectability characteristic of the time. Cycling becomes a lesser theme when the story moves from a country idyll to follow behind a street-view mirror the intrigues of urban families. But Eeva-Kaarina Volanen and Matti Ranin show up with their high wheels on a few scenes that depict the occasional merry atmosphere at the end of 1800s. The tsar era exuded the magic of cycling, as described in the page-10 review of St. Petersburg.

Hollywood stars did not often get to show off their cycling skills in movies. But there are photos that reveal that cycling may well have been a great passion. Or would Marilyn and Audrey smile so charmingly just to please the snapper?



Tähtiä pyörän selässä

TEKSTI MARKKU LAHTINEN



TAANNOISISSA PIKAJALAN NUMEROISSA on esitelty muutamia kuuluisimpia pyöräilyelokuvia. Nyt on vuorossa lyhyt katsaus pyöräileviin elokuvahahmoihin. Miten kotimaiset tähdet pärjäävät ulkomaisten rinnalla?

Vanhoista kotimaisista elokuvista eniten pyörää on **T. J. Särkän** vuonna 1949 valmistuneessa elokuvassa *Katupeilin* takana, joka perustuu Serpin suosittuun näytelmään. Kansallisteatterin esityksestä kaapattiin elokuvaan henkilökaarti, ja tarinaa hieman lavennettiin. Onnistunut tuotanto tekikin elokuvasta hyvin suosittu, ja se sai sekä katsojia että Jussi-palkintoja.

Tsaarin ajan epookkia

Elokuva sijoittuu 1800-luvun Helsinkiin. Sen hahmojen joukossa esiintyvät mm. **Sibeli** ja **Gallen-Kallela**. Pääosassa on kamarineuvoksen tytär (**Eeva-Kaarina Volanen**), joka elokuvan alussa kaatuu isopyöräisellään kumoon ja saa lohduttajakseen nuoren maisterin (**Matti Ranin**).

Elokuvan komediallisuus perustuu ajalleen tyypilliseen tapaan kunniallisuuteen, ennakkoluuloihin ja väärinkäsityksiin. Pyöräily jää tapahtumassa vähäiseen rooliin, kun maaseutuidyllistä siirrytään katupeilin taakse seuraamaan kaupunkilaisperheiden intrigejä.

Eeva-Kaarina Volanen ja Matti Ranin esiintyvät kuitenkin isopyöräistensä kanssa muutamissa kuvin, jotka kertovat hyvin 1800-luvun lopun aika ajoin iloisesta ilmapiiristä. Tsaarin ajassa oli pyöräilyn lumoa, kuten lehdessämme toisaallakin kerrotaan.



Samaan aikaan Hollywoodissa

Hollywoodin suuret tähdet eivät usein päässeet näyttämään pyöräilytaitojaan elokuvissa. Mutta muutamat valokuvat kertovat kuitenkin, että pyöräily on ehkä sittenkin ollut heidän suuri intohimonsa.

Marilyn Monroe poseerasi muutamissa studiovalokuvassa erilaisissa rooleissa, joista yhdessä hän on sonnustautunut pahamaineiseksi pariisilaiseksi kukkaistytöksi pyörän selkään. Taustan fondi, suuri hattu ja muutoinkin pyöräilyyn kehnosti sopiva asento kertovat kuvan lavastuksellisuudesta.

Sen sijaan toinen kuva Marilynistä näyttää hänet isopyöräisen selässä istumassa. Päinvastoin kuin Volasella, Monroella on pyörätyypillä ajamiseen

soveltuvat lyhytpunttiset housut ja reipas asenne. Jännitystä ei näy suupielissä, vaan vauhdin hurma on temmannut näyttelijättären mukaansa.

Toinen mielellään kameroille pyöränsä kanssa esiintynyt näyttelijätär oli **Audrey Hepburn**, joka ei hänkään saanut tehdä suurta pyöräilijäroolia valkokankaalle. Kaksipyöräisellä ajelu tuli kyllä tutuksi hyväntuulisessa komediassa Loma Roomassa, jossa Hepburn sai istua **Gregory Peckin** Vespan kyydissä myös ajajana vauhdikkaissa kohtauksissa. Mainittakoon, että tämän anarkistisen elokuvan käsikirjoittaja oli **Dalton Trumbo**, joka oli tuomittu epäamerikkalaisesta toiminnasta, eikä voinut saada nimeään julkii tekijälistassa.