



LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry. | nro 11 | 03.12.2003



Kiitos ja kumarrus!

Olen ylpeä saadessani ottaa vastaan Liikennelentäjälehdessä päätoimittajan tehtävät. On kunnia jatkaa yhdistyksemme virallisen tiedotusvälineen julkaisu- ja kehittämistyötä.

Kanssani lehteä toimittaa kööri, jossa lehden taittajina aloittavat Kimmo Linna ja Matias Jaskari. Heille kuuluu myös kunnia lehden uudesta ulkoasusta. Toimitustyön jakautuminen useammalle henkilölle entisen yhden sijaan lisää resursseja lehdenteossa ja näkyy varmasti myös lopputuloksessa. Ulkoasun lisäksi sisältöön on tarjolla uusia ideoita, joita tuodaan mukaan hiljalleen tulevan talven aikana.

Lehden rooli liiton tiedotuskentässä on viime vuosina muuttunut. Sen rinnalle on tuotu www-sivut ja sähköpostilistat, jotka nopeudellaan ja tavoitavuudellaan ovat tiedotuksessa ylivoimaisia. SLL:n kokoisella ja näköisellä yhdistyksellä tulee kuitenkin olla myös oma julkaisu. Liitossamme tapahtuu paljon, päivittäin. Lehden tehtävänä on tuoda säännöllisin väliajoin

monenlaiset aktiviteettimme jäsenten luettavaksi. Lisäksi lehti luo osaltaan yhdistyksellemme profiilia, jopa sitä paljon puhuttua "brandia", sekä sisäisesti että ulospäin. Siksi se ei voi olla mikään tahansa leaflet. Suunnitelmissa, joissa Suomen taivaalle ollaan luomassa kaikkien pilottiyhdistysten kattojärjestöä, tulee lehdellä varmasti olemaan myös oma roolinsa.

Vaikka uusi ryhmä tuo kädenjälkensä lehteen, on tärkeintä kuitenkin aina sisältö. Sisällön tuottavat edelleen kaikki liikennelentäjät, ja vain he. Joukossamme on voimaa, taitoa ja halua ilmaista asioita. Yhdistyksen toimihenkilöt ja muutama "freelancer" tuottavat entiseen tapaan kirjoituksia omalta postiltaan. Lisäksi toivon ja rohkeiden kaikkia rivijäseniä käyttämään mahdollisuuden saada äänensä kuuluville myös lehdessä. Vaikka lehti luo profiiliamme, ei se missään tapauksessa ilmennä vain virallista, kimaltelevaa ulkokuva. Osaamme ilmaista asioita myös kriittisesti ja eri näkökulmia esittäen. Se on osa meitä, ja

siitä olemme myös ylpeitä. Lehden tulee olla koko lukijakuntansa näköinen ja tuoda esiin kaikkia näkökulmia.

Haluan vielä kiittää päätoimittaja Voutilaista monien vuosien ansiokkaasta ja uhrauksia vaatineesta toimitustyöstä. Vode on pitänyt lehden hengissä omalla panoksellaan ja kutsu- muksellaan lähes yksin jo vuosien ajan, ja toimii edelleen toimituksen vahvana taustatukena. Voden saappaita emme yritäkään täyttää. Uusi ryhmä lähtee lehdentekoon puhtaalta pöydältä - opetellen, kehittyen, kehittäen.

Tomi Tervo
päätoimittaja



LIIKENNELENTÄJÄ

Julkaisija: Suomen Liikennelentäjäliitto ry.
Tietotie 13, 01530 Vantaa
p. 09-753 7220, fax 09-753 7177
toimitus@slpilots.fi

Puheenjohtaja Panu Mäki
p. 040-720 4257, fax 09-8516 1951
panu.maki@slpilots.fi

Päätoimittaja Tomi Tervo
p. 045-678 1848
tomi.tervo@slpilots.fi

Taitto ja toimitus: Matias Jaskari, Kimmo Linna ja Kari Voutilainen

Ilmoitustilan markkinointi:
Pekka Mustakallio, p. 040-513 5155
Timo Honkavaara, p. 040-546 5346

Painopaikka Datacom Oy Helsinki
Käyttöpäällikkö Markku O. Virtanen
p. 09-4761 2360
pod@datacom.fi

Materiaalin jättöpäivä on normaalisti julkaisukuukauden 15. päivä.
Kirjoittajien mielipiteet ovat heidän omiaan, eivätkä välttämättä edusta Suomen Liikennelentäjäliitto ry:n virallista kantaa.

Tässä numerossa:

Pääkirjoitus	2
Puheenjohtajan palsta	3
Valtuuston välähdyksiä	4
Turvatoimikunta	6
Kansainvälinen yhteistyö	8
757-tyyppitoimikunta	16
Ilmailun 100 v.	18
SLL:n edustajat Venäjällä	20
Milla aloitti ruokavastaavana	22
HUPER-komitea	24
DG-komitea	28
ATS-komitea	30
SCAMPI	32
Captains' Club	33
POC ampuu kovilla!	34

Isoja asioita

Muutospaineet ovat ajaneet lentoliikenteen sellaisten ratkaisujen eteen, joilla luodaan toimintamme suuria suunta- viivoja pitkälle tulevaisuuteen. Liikennelentäjien on oltava muutoksen hetkellä valmiita puolustamaan oikeuksiaan, etujaan ja työolosuhteitaan, tarvittaessa kovinkin ottein.

Vanhin elossa oleva Finnairin liikennelentäjä Väinö Pokela täyttää 27.11.2003 85 vuotta. Suomen Liikennelentäjäliitto onnittelee! Väinö aloitti uransa Aerolla vuonna 1948 lähestyessään silloin 30 vuoden ikää ja ehti uransa aikana todeta monia muutoksia ilmailun alalla. Uskon, että kukin liikennelentäjä voi eläkepäivistään nauttiessaan miettiä rakastamansa työuran vaihteita - ja todeta mielessään ilmailun muuttuneen. Näin voimme mekin nyt aktiiviuramme suorittavat lentäjät todeta, kun aikanaan siirrymme ansaitulle eläkkeelle.

Muutospaineet ovat terrori-iskujen ja kilpailun myötä kovia myös 80-vuotiaalla Finnairilla. Johtomme yrittää parhaan kykynsä mukaan luotsata yhtiötämme läpi vaikeiden vuosien - trimmaten kovinkin ottein. Ammattiyhdistyksen tärkeimpänä tehtävänä koen olevan sen jäsenten etujen ja ammattiin liittyvien tekijöiden valvonnan. SLL:n edunvalvojat tekevät välillä ympäröiväitä päiviä miettien, miten puolustaa jäsentensä asioi-

ta muuttuvassa ympäristössä. Juuri nyt olemme tilanteessa, jossa joudumme pohtimaan erittäin isoja asioita sekä tekemään päätöksiä näistä.

Näistä asioista päällimmäisenä on yhteiskunnassamme tehdyn eläkelainsäädännön muutosten implementointi omiin eläke-ehtoihimme. Emme voi hyväksyä laskentatapamuutoksesta johtuvaa eläkepalkan merkittävää laskua. Liiton ja sen jäsenten tulee puolustaa oikeuksiaan, jopa vahvoin ottein.

Toisena isona asiana mainittakoon työ- ja lepoajat sekä työssä viihtyminen, sosiaaliset seikat huomioiden. Yhtiön johto pyrkii trendejä seuraten nostamaan tehokkuutta joka puolella. Meillä tämä näkyy kiristyvinä työvuorolistoina - tietokonepohjaisen suunnittelun myötä. Inhimillisyyttä ei kone tunne. Sinänsä tehokkaassa miehistönkäytössä on järkeä, työt tehdään töissä siten, että työt ja ansiotekijät jaetaan tasapuolisesti, ja vapaa-ajalla nautitaan muista asioista. Mutta pieleen menee, jos tehokas miehistönkäyttö tarkoittaa loppuunpalamista ja epäinhimillisiä työaikoja ja -olosuhteita. Työssään viihtyvä liikennelentäjä on yhtiölleen kultaakin kalliimpi palvelija. Liiton ja sen jäsenten tulee valvoa, ettei tehokkuus tuo mukanaan typeryyksiä ja vie pois inhimillisyyttä.

Muita isoja asioita ovat esimerkiksi lomalentoliikenteen tulevaisuus, oman yhtiön mahdollinen kalustohankinta sekä yhtiön sisaryhtiöiden toiminta. Finnair on luonut Aeron Viroon käyttäen sitä nyt Suomessa ja ostanut Nordic Airlinkin Ruotsissa. Eräs vaihtoehto lomalentoliikenteelle on vastaava ulkoistaminen. Työehtosopimuksemme mukaan yhtiön ja yhdistyksen välillä tulee sopia asioista, jotka liittyvät muiden lentäjien käyttöön yhtiön omistamilla tai hallitsemilla koneilla ja/tai reiteillä. Yhtiö tulkitsee sopimusta yksipuolisesti siten, ettei tämä pykälä koske näitä sisaryhtiöitä, vaikkakin Aeron osalta olemme asioista sopineet. Liiton ja sen

jäsenten tulee valvoa, että sopimuksia noudatetaan. Töitämme ei voi ulkoistaa ilman sopimusta asiasta.

Monia muitakin asioita on avoina eikä niistä ole päästy toistaiseksi yksimielisyyteen. Kaiken kukkuraksi tämän kokoiselle yhtiölle käsittämättömiä virheitä palkanmaksussa tulee esille koko ajan. Työntekijän tulee voida luottaa siihen, että tehdystä työstä maksetaan oikea korvaus.

Liittomme jäsenet edunvalvojiansa välityksellä ovat auttaneet lukuisia kertoja yhtiön läpi vaikeiden aikojen. Olemme tehneet ratkaisuja, joilla varmistetaan yhtiömme kilpailukyky. Me olemme kohtuuhintaisia työntekijöitä verrattaessa kilpailevien yhtiöiden lentäjiin - hinta-laatusuhteessa annamme yhtiöllemme parhaimman panoksen. Meillä ei ole mitään hävettävää. Olemme tilanteessa, jossa meidän tulee näyttää yhtenäisyydellämme yhtiön johdolle vahvuutemme ja oikeutemme. Tulevat viikot ja kuukaudet osoittavat mitä toimenpiteitä vaaditaan - ole valmiina rajuihinkin toimiin työpaikkasi ja etujesi puolustamiseksi.

85-vuotias Väinökin voinee yhtyä seuraavaan mietteeseen, joka tulee pitää kirkkaana mielessä:

UNITED WE WILL STAND,
DIVIDED WE WILL FALL!

Panu Mäki
puheenjohtaja



Joululentojen jako pipariksi

Valtuuston marraskuun kokous pidettiin tiistaina 4.11.2003 liiton toimisto-tiloissa Tietotiellä, liiton puheenjohtaja Panu Mäen toimiessa kokouksen puheenjohtajana. Tässä esitellään lyhyesti kokouksessa käsiteltyjä pääkohtia.

Palkkavirheitä esiintyy enenevässä määrin. SLL:n hallitus ja valtuusto kehottavat kaikkia lentäjiä tarkastamaan palkkakuitinsa ja tehtäväerittelynsä tiedot ja ilmoittamaan virheistä osoitteeseen hallitus@sllpilots.fi.

Yhtiö on lopettanut ja muuttanut tekniikan sopimuksia ja siirtänyt työtehtäviä lentäjille, informoimatta lentäjiä etukäteen muutoksista. Esim. B757-koneilla lentäjät joutuivat teknisen henkilökunnan puuttuessa hoitamaan koneiden tankkauksia ja tekemään välilaskutarkastuksia ulkoasemilla, eikä heitä oltu informoitu näistä lisätoista edes Helsingistä lähdettäessä.

Koneiden kiertämisistä ja tankkausten valvomisista sovittiin YT-neuvotteluissa, mutta etenemisjärjestys asiassa oli täysin neuvotteluissa ja myöhemmissä kokouksissa sovittu hengen vastainen. Puhe oli myös ollut vain tankkausten valvomisista, eikä itse tankkauksen suorittamisesta. Kysyttäessä LTR:n johdolta syytä tähän, oli vastaus, että he eivät edes tienneet sopimuksia irtisanotun ja siksi eivät voineet ilmoittaa muutoksista etukäteen. Uskokoon ken tahtoo. Jos

on totta, niin häntä heiluttaa koiraa, eikä päivästään...

Ruotsin kilpailuviranomainen on antanut hyväksymispäätöksensä Finnairin Nordic Airlin-kaupalle. Puheenjohtaja Panu Mäki esitteli valtuustolle liiton tekemiä valmistelutöitä. Valtuusto valtuutti hallituksen jatkaa neuvotteluita.

Turvatoimikunnan koostumus muuttuu hieman. Mika Hirvonen ja Pekka Koivisto ovat jättäytymässä pois turvatoimikunnasta.

Valtuusto kävi keskustelua Finnairin lomalentoliikenteestä. SLL kokee Finnairin lomalentoliikenteen tärkeänä ja on halukas auttamaan yhtiötä löytämään kustannussäästöjä, joiden avulla yhtiö voi tehdä päätöksen jatkaa liikennemuotoa.

Miehistönkäyttöpäällikkö Ville Iho kävi kertomassa käynnistetyistä Pairing & Rostering (Parrot)-projektista, joka on jatkoa emänniltä tutusta Carmen-projektista. Pairing-suunnittelua on jo aloitettu M80/A32-liikenteessä ja Carmen vastaa pääosin suunnittelusta. Cockpit-listantekosuunnittelua aloitetaan Carmenilla marraskuussa 2003 ja kaikkien konetyyppien osalta rinnakkaisajo alkaa huhtikuun tienoilla. Kesäkuussa 2004 pyritään saamaan kaikkien konetyyppien pairing- ja vuorolistanteot Carmen-pohjaisiksi. Valtuusto kävi pitkällistä keskustelua töiden tasauserusteista ja esitti pelkonsa seurauksista, mitä saattaa aiheutua, jos tehokkuuden nimissä pyritään minimoimaan lyhyen tähtäimen kustannuksia. Ville Ihon mukaan Carmenin käyttöönotto saattaa jatkossa vaikuttaa myös lomien jakamisperusteisiin. Liiton edustajana Carmen-projektissa on hallituksen jäsen Kai Tuomikoski.

TEL-eläkelainsäädäntö muuttuu ja tulee vaikuttamaan konkreettisesti vuonna 2011 tai myöhemmin eläköityvien eläkkeisiin. SLL:n hallitus on aloittanut neuvottelut yhtiön edustajien

kanssa eläkemutoksesta. Yhtenä mallina eläkkeiden laskemiselle jatkossa on Pardon itselleen neuvottelemat tulokset, jossa TEL-palkka lasketaan jatkossakin nykyisellä tavalla (viimeisten 10 vuoden TEL-ansiot vaikuttavat eläkkeeseen).

Joululenkoista ilmoittaminen jäi yhtiöltä taas kerran viime tippaan. Vaikka hallitus oli korostanut asian tärkeyttä yhtiön edustajille, eivät joululennot olleet kenenkään hoidettavana lokakuun lopussa. Itse lennot ja päivystykset jouduttiin tästä syystä jakamaan eri erissä lokeroihin, sillä yhtiön viime tipassa esittämät päivystyskuviot sisälsivät niin paljon virheitä, että niiden julkaiseminen ei olisi ollut kenellekään eduksi. SLL:n edustajat joutuivat lopulta käymään manuaalisesti läpi ja korjaamaan listat, joita yhtiö ei pystynyt muutamassa kuukaudessa saamaan valmiiksi. Jotta ensi vuonna ei päädyttäisiin samanlaiseen farssiin joululentojen osalta, päätti valtuusto yksimielisesti seuraavaa:

- Yhtiön tulee toimittaa joululentolistat SLL:n hallitukselle viimeistään 8.10.2004
- Mikäli SLL:n ja yhtiön välillä ei 15.10.2004 mennessä ole sovittu uutta päivystyskäytäntöä joululentojen suhteen, jatketaan vuonna 2004 vuoden 2003 mallin mukaista päivystyskäytäntöä.
- SLL:n hallitus antaa viimeistään 15.10.2004 mahdolliset muutosehdotuksensa joululento- ja päivystyslistaan
- joululentolistat tulee jakaa lentäjien lokeroihin viimeistään pe 22.10.2004

SLL:n hallitus on menossa tapamaan liikenneministeri Leena Luhtasta 16.1.2004, aiheena AFIS-asiat.

Yhtiöltä ei ollut tullut valtuuston kokoukseen yhtään TES-poikkeusanomusta.



Jäsenen jäädessä eläkkeelle on Liikennelentäjä-lehden saanti saattanut keskeytyä väliaikaisesti. Valtuusto päätti, että vastaisuudessa jäsenen jäädessä eläkkeelle kesken kalenterivuoden, saa hän loppuvuoden LL-lehdet kotiin postin välityksellä ilmaiseksi.

Eläköitymistä seuraavan vuoden alusta lähtien LL-lehden saaminen edellyttää maksullisen tilauksen tekemistä toimistolle.

Juhla- ja ID-lippujen hyväksymisissä B757-liikenteessä on ollut ongelmia. SLL:n ajettua asiaa yhtiö on tehnyt mm. Intian viranomaisten kanssa sopimuksen, joka mahdollistaa omaisten mukaanoton. ID-matkustajien tulee olla merkittynä observer-statuksella ja olla merkittynä Gen-Dec:ssä.

ID-juhlaliput ovat mitä todennäköisimmin tulossa myös ensi vuodelle. Vuodelle 2004 on mahdollisesti tulossa lievennyksiä juhlalippujen käyttöön lomaliikenteessä.

ZEL:n hallitus on päättänyt lopettaa lupakirjavakuutustoiminnan ja siksi irtisanonut myös SLL:n sopimuksen. Näillä näkymin vakuutukset ovat loppumassa 31.1.2004. Mercer neuvottelee jatkoaikaa ja yrittää löytää uuden vakuutuskumppanin. Lisäksi Mercer tutkii hallituksen aloitteesta mahdollisuutta eriyttää eläkeiän saavuttaneet omaan vakuutuspooliinsa.

Tilinpäätöskokous pidetään 28. lokakuuta 2003 klo 10.00 liiton toimistolla.

Valtuusto hyväksyi taloudenhoitajan esittämät muutokset kulukorvausohjeeseen. Uuden käytännön mukaan kuitteja korvataan vain, jos ne on lähetetty liitolle 2 kk kuluessa kulun syntymisestä. Poikkeuksena on tilikauden loppuminen (joka vuosi 31.8.), jolloin aikaa kuitin toimittamiseen on vähemmän. Elokuun aikana aiheutuneiden kulujen kuitit tulee toimittaa syyskuun loppuun mennessä. Uudet kulukorjausohjeet tullaan päivittämään liiton kotisivuille.

Yhtiön lääkärit ovat antaneet ristiriitaista tietoa Ilmailulaitokselle ilmoitettavista medical-asioista. Asiaa tullaan selvittämään Olavi Hämäläiseltä.

Lomamökkien paperihaku lopetetaan vuoden 2004 alusta lähtien. Jatkossa mökkivaroituksia voi tehdä vain liiton kotisivujen kautta. Liiton toimistonhoitaja voi toimiston aukioloaikoina antaa uudet salasanat ja avustaa mökkivaroituksen tekemisessä. Pyrkimyksenä on, että vuoden 2004 alusta lähtien myös mökkien vapaavuorot jaettaisiin ja laskutettaisiin sähköisesti suoraan liiton kotisivuilta. Tähän päätökseen päädyttiin, koska paperihakua mökkeihin on tullut viime aikoina aina vain vähemmän: viime hakukierroksella paperihakemuksia tuli Himos-haussa 4 kpl ja Ylläs-haussa 2 kpl.

Kristian Rintala
hallituksen sihteeri



Nordean mainos
n. 1/3 sivu

"Mitä tähä ny pitikä naputta...?"

Turvatoimikunnan marraskuun kokouksen painopiste oli IT-asioissa. Vaikka lento-toimintaan tuotavien uusien IT-sovellusten hyöty ja tarpellisuus ymmärretään, on erityisesti niiden käytettävyydessä esiintynyt ongelmia.



TTK keskusteli lukuisista ongelmista jotka liittyvät lentotoiminnan uusiin IT-sovelluksiin (IDIS, OM-Ae, T/O Perf. ym.). Vierailijana toiminut tekninen ohjaaja Perttu Vartola esitti näkemyksiään asioista. Yleisellä tasolla todettiin mm. että IT-järjestelmien käyttöä varten ohjaajille annettu koulutus ei ole riittävää. Vartola kertoikin koulutuksen järjestämiseen liittyneistä ongelmista, joista suurin osa on taloudellisia. Ensi vuodelle on kuitenkin odotettavissa lisää IT-koulutusta piloteille. Vartola lupasi viedä TTK:n viestiä LTR:ään ja korostaa koulutuksen tärkeyttä edelleen. FINNBRIEF-lennonvalmistelupaketin ongelmaksi todettiin mm. päätelaitteiden vähyys lennonvalmistelutiloissa. Vartola piti TTK:lle myös presentaation LTR:n IT-projektien kehityssuunnitelmista.

Ohjaajien tekemä LC

LC-tarkastukset tulivat ohjaajien vastuulle 11.11. alkaen. TTK keskusteli LC-tarkastusten edellyttämästä suojarustuksesta. Mm. hyvälaatuiset kuulosuojaimet sekä silmäsuojaimet olisivat tarpeelliset. Glykolin vaaral-

lisuudesta kaivattaisiin lisätietoja, sekä toimintaohjeita esim. ihokosketustilanteessa. TTK:n puheenjohtaja välittää lentoturvallisuusosastolle kannanoton, jossa todetaan riittävän suojarustuksen sekä kunnan toimintaohjeiden tarve.

Muita asioita

TTK:n postialias ttk@slpilots.fi on nyt toiminnassa ja jäsenistön käytettävissä turvallisuusaiheisen palautteen antamiseen.

AFIS-asiaan liittyen on järjestetty liikenneministeriaudienssi 16.1.2004. Todettiin että Kittilässä toimii osan talvea ATC-palvelu.

Pj. Kokkonen ilmoitti että ilmailun normeista kiinnostuneille on tietoa osoitteessa www.ilmailulaitos.com/lentoturvallisuushallinto (mm. ilmailulaki, -asetus sekä JAR-säädökset).

Yhtiö on antanut uudet, luottamukselliset ohjeet ohjaamon turvaamisesta. TTK toteaa tyytyväisenä kehityksen ohjaamon turvaamiseksi ja toivoo että jäsenistö noudattaa uutta ohjeistusta kirjaimellisesti. TTK:n kanta on kuitenkin edelleen, että ainoa riittävä keino ohjaamon oven

takaisen alueen monitorointiin ja ohjaamoon tulijan tunnistukseen on videokamera-asennus.

TTK:lle on saapunut ulkomaisilta yhdistyksiltä tiedusteluja koskien ohjaamomatkustuspolitiikkaa yhtiösämme ja maassamme. Sovittiin että pj. tutustuu tiedusteluihin ja laatii vastaukset kyselyihin.

FDA on alkanut Airbus-ryhmässä. FDA-vastaava J. Ekman selvitti TTK:lle viimeisimpiä kuulumisia. Koneista tekniikan tietokoneille saatavaa Arinc-muotoista dataa ja sen salauksen laatua on tutkittu yhdistyksessä, ja se on todettu riittäväksi. TTK pitää järjestelmää hyvänä ja kannattaa sen kehittämistä edelleen. Ekman kertoi myös että LOSA:a (Line Operational Safety Audit) ei näillä näkymin olla tuomassa Finnairin operointiin.

Tomi Tervo
kokouksen sihteeri

SLL:n Uudenvuoden Gaala

01.01.2004 klo 18.30

Showravintola Maestrossa

osoitteessa Fredrikinkatu 51 - 53.

Juhlaväelle tarjolla perinteistä musiikin tahdissa
liikehdintää sekä aktiivista seurustelua.

30,00 € / hlö
hintaisia illalliskortteja lunastettavissa
ovelta klo 18.00 alkaen.

SITOVAT ILMOITTAUTUMISET lisätoiveineen
(kuten esim. pöytäseura , erikoisruokavaliot ,...)
Pekka Mustakallio; pekka.mustakallio@sllpilots.fi
tai hätätapauksessa p.040-5135155 miel. tekstiviestillä

19.12.2003 MENNESSÄ.

Pitkämatalalaisille ja muuten väsyville tiedoksi:

Lähimmät hotellit : Radisson SAS Royal Hotel (09-69580)
 Scandic Hotel Simonkenttä (09-68380)

Tervetuloa

SLL:n puolesta
Pekka Mustakallio

Eräs laajimmista SLL:n toiminnan osa-alueista on kansainvälinen toiminta. Yhteistyön määrä eri muodoissaan kansainvälisessä lentäjäyhteisössä on valtava, ja SLL on pitkäaikaisella aktiivisella toiminnallaan luonut itselleen vahvan jalansijan maailmalla. Delegaattien työ on laajalti pitkän tähtäimen taustatyötä, joka ei useinkaan näy konkreettisesti rivipilotin arkipäivässä. Kuitenkin työn hedelmiä poimitaan jatkuvasti mm. omassa turvallisuusympäristössämme. Seuraavissa artikkeleissa esitellään SLL:n edustamat kansainväliset järjestöt alakomiteoineen, mistä niiden toiminnassa on kyse sekä henkilöt, jotka meitä niissä edustavat.

Mitä toiminnasta hyötyy liikennelentäjä tai lentoyhtiö?

Kansainvälinen toiminta esittelyssä

IFALPA – THE GLOBAL VOICE OF AIRLINE PILOTS International Federation of Airline Pilots' Associations – IFALPA on jo yli 50 vuoden ajan vienyt maailmalla viestiä siitä miten ammattiamme tulisi harjoittaa. 1948 IFALPA perustettiin lähinnä ICAO:n Air Navigation Commissionin jäseneksi kertomaan ICAO:lle niistä ongelmista, joita liikennelentäjät kohtaavat työtä tehdessään. Nykyisin yli 100 000 maailman ammattilentäjää edustava kattojärjestö vie lentoturva-asiaa eteenpäin noin 200 vapaaehtoisen liikennelentäjän voimin useimmilla ilmailun saroilla.

IFALPA:n mielipiteiden taakse kätkeytyy erikoisalojen komiteatyöskentely ja yli 1000 jäsenliittojen edustajaa. Suomen Liikennelentäjäliitto on aina ollut vahvasti mukana muokkaamassa mielipiteitä ja viemässä omaa osaamistaan esim. talvioperoinnista – samalla tuomme muuta tietotaitoa takaisin kotiyhtiöön Finnairiin.

Me kaikki olemme monesti – usein IFALPA:a mainitsematta – hyötäneet tuosta työskentelystä. Tilanne on todellinen win-win. Mielipiteitään IFALPA ilmaisee vuodessa lähes 400

eri kokouksessa. ICAO, JAA, FAA, Eurocontrol, ECAC, lentokonevalmistajat ja monet muut käyttävät hyväkseen sitä tietotaitoa, jota IFALPA:lla on. Vastineeksi he ovat valmiita kuuntelemaan ja esittämään ratkaisumalleja moniin ongelmiimme. Tässä lehdessä kerromme kuka, mitä ja miten.

Me kaikki olemme monesti – usein IFALPA:a mainitsematta – hyötäneet tuosta työskentelystä.

IFALPA:n työskentely perustuu avoimuuteen. Tietoa jakamalla kaikki oppivat ja hyötyvät. Lentoturvallisuuteen liittyvää tietoa ei tule pimittää. ICAO:n annexien mukaan jaetut eri alojen komiteat keräävät puheenjohtajiensa johdolla kaiken oleellisen tiedon ja muodostavat sana sanalta politiikan siitä mitä mieltä kustakin asiasta IFALPA:n tulisi olla.

Vuoden aikana komiteoissa hiotut yksityiskohtaiset mielipiteet kerätään ja alistetaan joka kevät IFALPA:n korkeimman päätäntäelimien – vuosikokouksen – päätösten alle. Vuosikokouksen ohessa pidettävät esi-istunto ja alakomiteat viimeistelevät useiden teknisten

komiteoiden työn varsinaiseen vuosikokousistuntoon.

Sen lisäksi, että päätöslauselmat kirjataan IFALPA:n manuaaleihin, IFALPA:n presidentti ja principal officers (PO:t) pitävät huolen siitä, että päätöslauselmat viedään oikeaan foorumiin, oikeaan aikaan. Sanansaattajana

toimii usein ko. komitean puheenjohtaja, mutta myös muita erikoisosaajia käytetään. Taustajoukkona toimii sihteeristö Montrealissa, Mexico Cityssa ja Lontoossa. Lisäksi työssä auttavat vaaleilla valitut toimihenkilöt regional vice presidents (RVP:t) kaikkialla maailmassa.

Monelle ilmailun sektorille ulottuva työskentely pysyy ohjaksissa vain melko byrokraattisen järjestelmän ansiosta. Mikäli jokin asia halutaan käsitellä tai muodostaa siitä jopa mielipide, täytyy alustajan valmistella ns. discussion paper (DP). DP:n käsittely kestää tyypillisesti pari vuotta, mutta esimerkiksi syyskuun 11. jälkeisessä

myllerryksessä myös IFALPA kykeni mukautumaan nopeisiin päätöksiin. Päätöslauselmat jaetaan eri tasoihin ja kunkin lauselman taso päätetään erikseen.

Vahvin päätöslauselmamuoto on resolution (RES) (suom. ponsi), jonka paikkansa pitävyys tarkistetaan vähintään kahden vuoden välein. Tuo päätös vaatii jäsenliitolta toimia – esimerkiksi kiellon lentää vaaralliseksi koettuun ilmatilaan.

Yleisin päätöslauselman muoto

on policy statement (POL-STAT), joka on yleensä suunnattu ulkopuolisille foorumeille kuten esimerkiksi ICAO:lle. POL-STAT:in perusteella voidaan jäsenliitoissa tehdä johtopäätöksiä joiden mukaan toimia. Se pitää sisällään mielipiteen ja usein myös ilmailunormien muutosehdotuksen ongelman ratkaisemiseksi. IFALPA:n mielestä esimerkiksi viranomaisvaatimusta ohjaamoon pyrkivän henkilön tunnistamiseksi ja ohjaamon oven läheisyyden varmistamiseksi ei voida nykyvarusteina toteuttaa. Ratkaisuksi IFALPA ehdottaa kameravalvontaa. SLL:n hallitus ja turvatoimikunta voivat ottaa POL-STAT:n joko ohjenuoraksi ja vaatia yhtiötä asentamaan turvakamerat tai seurata asian etenemistä maailmalla ja keskittyä kotoisampiin ja/tai tärkeämpiin on-

gelmiin – luottaen IFALPA:n kykyyn viedä asiaa eteenpäin.

Kolmas aste päätöslauselmissa on ns. draft policy (DP). Päätös jätetään luonnosasteelle jos koetaan, että mielipide on periaatteessa oikein, mutta on vielä tekijöitä, joiden vaikutus tulee tarkastaa. DP:t lähetetään jäsenliitoille, jossa niitä käsitellään turvatoimikunnan kaltaisissa foorumeissa, jotta POL-STAT syntyy.

Yllä oleviin vielä vuosikokouksessa käsittelemättömiin kantaehdotuksiin

Tilanne on todellinen win-win.

jäsenliitot ottavat kantaa ns. position paper:illa. Vara-marat eli edellä mainitut PO:t voivat lisäksi ottaa henkilökohtaisen kannan ns. administrative recommendations (AR) (suom. hallinnollinen suositus) -lauselmalla.

Kun vuosikokous sitten lopulta päättää IFALPA:n politiikasta voi yksittäinen jäsenliitto pidättäytyä ratifioimasta päätöslauselmaa. Tällaiseen tilanteeseen voi olla monia perusteluita. Viime vuonna SLL ratifioi aikaisemmin hylkäämänsä POL-STAT:n lentokenttien pelastuspalveluluokituksesta, koska se olisi silloin joskus aiheuttanut paineita lopettaa lennot useimmille Suomen lentokentille. Sittenkin pelastuspalveluluokat ovat parantuneet Suomessakin ja vaikka kaikki kentät eivät vielä täytä IFALPA:n vaatimusta (=ICAO standard) voimme POL-STAT:iin nojautuen vaatia parempaa pelastuspalvelua kuten kokousraportissa kevään LL-lehdessä teimme (terveisiä mm. Turkuun, Kokkolaan ja muutamalle AFIS-kentälle).

Jos tunnet olevasi jonkin ilmailun sektorin ekspertti liikennelentäjänä tai haluaisit kasvaa sellaiseksi tervetuloa mukaan IFALPA-toimintaan. Lisää IFALPA:n toiminnasta järjestön julkisilla sivuilla osoitteessa www.ifalpa.org.

Jussi Ekman
IFALPA Director

ACCIDENT ANALYSIS COMMITTEE (AA)

Accident Analysis -komitea tutkii lento-onnettomuuksia ja pyrkii niiden kautta parantamaan lentoturvallisuutta. Työtä ohjaa IFALPA:n Technical manual Annex 13: Aircraft Accident and Incident Investigation.

Työ tehdään paljolti jäsenvaltioiden lento-onnettomuuksien tutkintaviranomaisten ja komitean välisenä yhteistyönä kokouksissa, jäsenten työskentelynä itsenäisesti ja komitean työryhmissä.

Komitea käsittelee kaikki tiedossa olevat lento-onnettomuudet maailmalla käyttäen apunaan esitietoja, raportteja sekä tutkintakertomuksia onnettomuuksista ja läheltä piti -tapauksista. Työn tuloksena kehitetään lento-onnettomuuksia ennalta-ehkäiseviä toimia. Tässä on työn liittymäpinta IFALPA:n muihin komiteoihin lentoturvallisuusasioissa.

Tavoitteena on muokata muun muassa:

- IFALPA:n politiikkaa
- Ilma-alusten järjestelmiä (FDR, CVR)
- Ennaltaehkäiseviä toimia
- Raportointijärjestelmiä ja tietohallintaa
- Onnettomuustutkintaa kokonaisuudessaan
- Ohjeistusta miehistön jäsenille onnettomuus- ja vaaratilanteissa.

SLL:n jäsenille tullaan jatkossa kertomaan alan kehitysnäkymistä sekä onnettomuuksista ja läheltä piti -tilanteista maailmalla.

Timo Mäkeläinen



AIRCRAFT DESIGN & OPERATION COMMITTEE (ADO)

Niinkuin nimikin sanoo, käsitellään ADO:ssa aiheita, jotka liittyvät lentokoneen rakenteisiin ja varustukseen sekä itse operointiin. Komitea kokoontuu kaksi kertaa vuodessa kolmen päivän pituiseen kokoukseen.

Normaalisti paikalla on edustajia noin 25:stä jäsenliitosta. Tarkkailijoina on lentokonevalmistajien, viranomaisen sekä muiden ilmailuun liittyvien tahojen edustajia, mm Airbus ja Boeing ovat erittäin aktiivisesti mukana.

Näiden tarkkailijoiden läsnäolo on merkittävää sikäli, että hidaskaikuteisen politiikan luomisen sijaan saadaan suora vaikutuskanava suunnittelu-

vaiheessa oleviin seikkoihin. Tästä esimerkkinä mm. A380:n ja ultra long range -koneiden miehistön lepotilat, electronic flight bag sekä viime vuosina tapetilla olleet security-varusteet ja -menetelmät. Operatiivisella puolella on kiinnitetty huomiota mm. tuulitietojen luotettavuuteen, TCAS-menetelmiin, CFIT- ja jättöpyörreasioihin.

Useat komiteaedustajat toimivat IFALPA:n edustajina myös monissa JAA:n, FAA:n ja ICAO:n työryhmissä. Allekirjoittanut on JAA:n MMEL/MEL -työryhmän jäsen.

ADO:n rutiinityö tapahtuu pääasiassa komiteajäsenistä muodostettujen asiantuntijaryhmien avulla. SLL:n edustaja on jäsenenä työryhmissä, jotka käsittelevät mm. jäätymistä, securityä

ja sääasioita. Tulevaisuudessa työtä tulevat luultavasti teettämään entistä enemmän esim. Future flight deck-, database-, long range operation- ja RNAV-asiat.

IFALPA:n sisällä tehdään luonnollisesti tiivistä yhteistyötä muiden komiteoiden kanssa niitä sivuavissa asioissa. Kaiken kaikkiaan ADO:n työkenttä on laaja, monipuolinen ja erittäin mielenkiintoinen.

Vesa Kokkonen

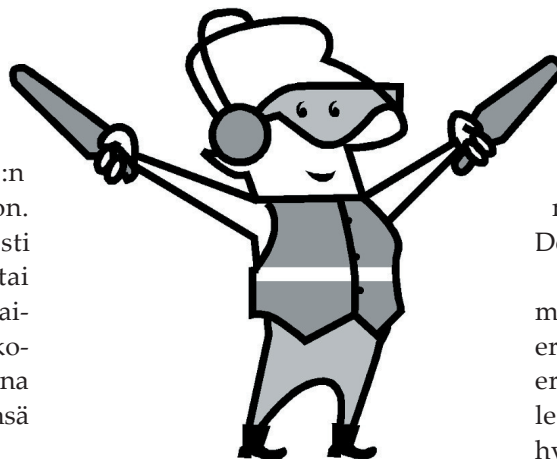


AIRPORT & GROUND ENVIRONMENT (AGE)

AGE-komitea on hyvin läheisessä suhteessa toiseen IFALPA:n alaiseen komiteaan ADO:on. AGE-komitea kokoontuu kahdesti vuodessa, yleensä joko ADO- tai ATS-komiteoiden kanssa samaan aikaan, jotta saadaan yksi yhteinen kokouspäivä. Myös AGE:ssä on mukana lentokonetehtaiden edustajat, yleensä Airbus, Boeing ja Embraer.

Komitean aihealueita ovat:

- Rescue and Fire Fighting
- Visual Aids
- Aerodrome Physical Characteristics
- Runway Surface Conditions / Braking Action
- Runway Safety / Runway Incursions
- Impact of New Larger Aeroplanes
- Measures to Reduce Wildlife Hazards at & Near Airports
- AGE-Related Aerodrome Deficiencies / ANNEX 19
- Laser Light Interference
- Airport Capacity Enhancements



AGE keskittyy työskentelyssään lähinnä lentokoneiden toimintaympäristöön maassa, eli lentokenttiin ja niiden laitteisiin. Myös sään muutokset ja niistä aiheutuvat ongelmat, kuten liukkaus ja jää ovat saaneet oman aihealueen, samoin kuin villieläimet kenttäalueilla ja niiden välittömässä läheisyydessä.

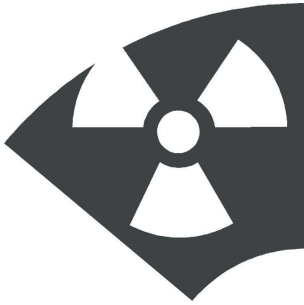
Suomessa operoidessa yhdeksi ongelmaksi usein tulee jää ja kiitoteiden liukkaus. SLL:lla onkin Runway Surface Conditions / Braking Action working groupissa edustus. Eniten tältä alalta on tutkimusta tehnyt FAA/NASA. Heillä on omat koelentokoneensa ja he tekevät paljon testejä Kanadassa ja Alaskassa.

Viimeisimmässä kokouksessa AGE-komitea valitsi allekirjoittaneen IFALPA:n edustajaksi SAE G-12 De-Icing -kokouksiin.

Komiteatyöskentely on erittäin mielenkiintoista ja haastavaa. On erittäin antoisaa vaihtaa mielipiteitä eri puolilta maapalloa tulevien kollegojen kanssa ja heiltä saa yleensä hyödyllisiä vinkkejä. Tällä hetkellä komiteassa työskentelee aktiivisesti 21 eri maan edustajat. AGE-komitean koko näyttää koko ajan kasvavan ja aihepiiri laajenee. Tulevaisuuden painopisteet ovat Runway Safety / Runway Incursions ja Impact of New Larger Aeroplanes -aiheissa, muita kuitenkin unohtamatta.

Riku Aakkula





DANGEROUS GOODS COMMITTEE (DG)

Liikennelentäjien näkökantoja vaarallisten aineiden kuljettamiseen pohtii kansainvälisellä tasolla IFALPA:n Dangerous Goods -komitea. Komitea koostuu kansallisten lentäjäjärjestöjen edustajista. Tällä hetkellä DG-asioden parissa puuhastelee parisenkymmentä liikennelentäjää.

Kokouksiin osallistuu myös tarkkailijoita eri organisaatioista. Tavallisimmin mukana ovat, käsiteltävistä asioista riippuen, esimerkiksi ICAO:n, IATA:n, UPU:n tai WHO:n edustajat. Lisäksi paikalla on IFALPA:n johtohenkilöstöä ja muutamia kokouksen järjestävän maan paikallisen lentoyhtiön edustajia.

Vastaavasti DG-komitea pyrkii lähettämään edustajansa kansainvälisten päätösvaltaisten tahojen kokouksiin ja tätä kautta vaikuttamaan tuleviin ilmailua sääteleviin määräyksiin. IFALPA:lla on ollut viime aikoina edustus ICAO:n, IATA:n, UNCOE:n ja IAEA:n kokouksissa. Lisäksi kyseisten organisaatioiden kanssa tehdään yhteistyötä, viimeisimpänä saavutuksena DG-komitean osalta mainittakoon "IATA Dangerous Goods Training Programme Book for Load Planners and Flight Crew", jonka valmistumisesta IATA:n edustaja viime kokouksessa kiitteli DG-komitean jäsenten vapaaehtoista, palkatonta työpanosta.

Suomalaisen liikennelentäjän jokapäiväiseen elämään DG-asiat siivilöityvät pääasiassa ICAO:n Annex

AIR TRAFFIC SERVICES COMMITTEE (ATS)

ATS- eli Air Traffic Services -komitea käsittelee asioita, jotka nimensä mukaisesti liittyvät ilmailukennepalveluun. Tämä käsittää erittäin laajan skaalan eri asioita kuten esim. lennonjohdolliset menetelmät, RTF-asiat ja meteorologian. Tästä laajasta alueesta johtuen ATS-komitean kokouksien asialista on yleensä melkoisen pitkä.

Nykyisen melko nopeasti etenevän kehityksen myötä iso osa asioista käsittelee tulevaisuuden menetelmiä. Näiden uusien menetelmien kehityksen seuraaminen ja IFALPA:n politiikan ajan tasalla pitäminen onkin suuri haaste.

Työn hedelmät ovat maukkaimillaan silloin, kun ICAO:n huomataan muuttaneen määräyksiään IFALPA:n suositusten mukaisesti. ATS-komitean edustajat ovatkin työllistettyjä istuessaan niin ICAO:n kuin EUROCONTROLIN eri työryhmissä IFALPA:n edustajina.

Yhtenä IFALPA:n tehtävistä on myös auttaa paikallisella tasolla. ATS-komitea onkin ollut vaikuttavassa roolissa esim. Kreikan lennonjohdon

ongelmien parantamisessa. Tällä hetkellä komitea toimii hyvin aktiivisena oman maamme AFIS-ongelman ratkaisemisessa.

Koko maailman liikennelentäjiä edustavana järjestönä IFALPA:n sana painaa aina, kun ilmailuviranomaiset kaikkialla maailmassa tekevät päätöksiä.

Timo Einola



Einolan viimeisin kokousraportti toisaalla tässä lehdessä.

18, JAR Subpart R ja OM-A chapter 9 -määräysten myötä. Olemalla mukana IFALPA:n DG-komitean toiminnassa pääsemme vaikuttamaan määräyksiin niiden syntyvaiheessa esim. ICAO:n Dangerous Goods Panelissa, ja näin vaikuttamaan oman työympäristömme toimivuuteen ja turvallisuuteen. Vaikka esim. IATA:n ja IFALPA:n näkemykset joskus poikkeavatkin toisistaan, päämäärämme on kuitenkin yhteinen: turvallinen lentäminen.

SLL:n edustajana IFALPA:n DG-komiteassa toimii allekirjoittanut, Airbus-perämies Mika Pyyhtiä. Aiheeseen liittyviä kysymyksiä ja huomioita voi lähettää sähköpostiosoitteeseen mika.pyyhtia@sllpilots.fi, tai sitten voi nykyistä hihasta Token käytävällä.



Mika Pyyhtiä

Myös raportti viimeisimmästä DG-komitean kokouksesta toisaalla tässä lehdessä.

HUMAN PERFORMANCE COMMITTEE (HUPER)

HUPER on lyhennys sanoista Human Performance. Komitea yhdistettiin 1980-luvulla kahdesta aiemmasta Study Groupista, joista toinen keskittyi ilmailulääketieteellisiin asioihin ja toinen lupakirjakysymyksiin. Kolmantena asiakokonaisuutena HUPER:iin liitettiin Human Factors -sektori.

Lääketieteellisellä sektorilla alko-holi- ja huumetestaus on tällä hetkellä pinnalla, ei vähiten siksi, että Britannian tutkiva journalismi sai vuonna 2000 riemuvoiton kuvaamalla salaa kaljoittelevia kollegoitamme lyhyellä reittiyöpyimisellä. Vaatimus satunnaistestien aloittamisesta oli automaattinen sekä mediasta että viranomaistahoilta. Väsymys, lääkkeiden käyttö sekä väsymyksen monitorointi elektronisin keinoin ovat kestoaiheita, samoin kosmisen säteilyn vaikutus.

Human Factors -sektorilla muun muassa ei-tekniisten taitojen tarkastaminen on kuuma peruna sekä USA:ssa



että Euroopassa. Kyse on siitä, pitäisikö ja voidaanko pilottien suoritusta arvioida tarkastustilanteissa myös ammattitekniisten seikkojen ulkopuolella eli käytännössä CRM/MCC-osaamista. Ilmassa leijailee edelleen tarkastuslentäjien ja työnantajan mielivallan uhka. IFALPA on selkeästi sitä vastaan, että CRM-osaaminen olisi tarkastuksen ja siten hylkäämisen kohteena. Liikennelentäjä voidaan hylätä tarkastuslennolla vain ja ainoastaan ammatillisen ja selkeästi havaittavan

teknisen suorituksen perusteella. Tarkastuslentäjien saaminen tässä suhteessa yhtenäisiksi tuntuu olevan todella vaikean polun takana. Liikennelentäjäkoulutukseen valinta on ollut SLL:lle läheinen aihe, josta edustajamme ovat antaneet HUPER:in kautta IFALPA:lle vuosien varrella työpanosta.

Koulutus- ja lupakirjasektorilla FAA/JAA-standardisointi lupa-asioissa tuntuu käyvän yhä sotkuisemmaksi. Lupakirjojen kääntäminen ja validointi on sekavaa. Myös CFIT/EGPWS-koulutus tuntuu olevan monessa yhtiössä pahasti laiminlyöty.

Antti Tuori, Pekka Erkama

Myös viimeisin Huper-kokousraportti toisaalla tässä lehdessä.

INDUSTRIAL COMMITTEE (IND)

Komitea keskittyy työehtosopimus-asioihin, työympäristömme muuttamiseen esim. allianssien lisääntyessä, työ- ja lepoaikamääräyksiin sekä liittojen väliseen yhteistyöhön ongelmatilanteissa.

Monet uudet tai vanhat uudistettavat politiikat kiertävät useassa eri komiteassa, joissa niitä tarkastellaan kunkin komitean näkökantilta ja niihin annetaan kommentteja asioiden eteenpäin ajamiseen. Näin ollen on vaikeaa vetää tiukkaa rajaa käsiteltävien asioiden kirjoon. Esimerkkinä vaikkapa Huper-komitean kanssa tehty yhteistyö politiikasta, joka koskee päihdyttävien aineiden käyttöä ja testaamista.

Joustava toiminta, aktiivinen tiedonsiirto, nopea reagoiminen ja

asiantuntijoiden käyttö johtavat hyvin perusteltuihin ja kansainvälisesti hyväksyttäviin toimintamalleihin. Vaikka organisaatio on hyvin suuri saavat pienetkin yhdistykset näkemysensä kuuluviin ja erikoisosaamista arvostetaan.

Kokouksia IND komitealla on kahdesti vuodessa. Viime vuosina useampi komitea on kokoontunut yhdellä kertaa ja tämä on helpottanut ajatusten vaihtoa eri alojen ihmisten kanssa. Valitettavasti IND komitea on kooltaan suuri (n. 40 henkeä) ja tällaisten kokousten järjestäminen saman katon alle vaatii suuria resursseja.

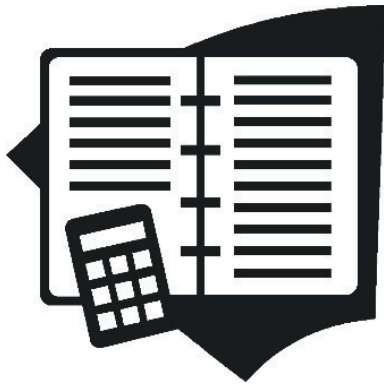
Komitea ylläpitää ja rakentaa I-manuaalia, johon on koottu kaikki luodut yhteiset Industrial-politiikat. Kokouksissa käydään läpi manuaaliin tehtäviä uudistuksia ja poistetaan vanhentuneita. Tulevaisuuteen halutaan

vaikuttaa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja esimerkiksi "ultrapitkien" lentojen mukanaan tuomia ongelmia on pohdittu jo pitkään.

Työ IND-komiteassa on värikästä ja on ollut hienoa nähdä kuinka vaikeistakin asioista voidaan päästä yhteisymmärrykseen.

Viki Vihmaa





SUBSCRIPTION, CONSTITUTION / BY-LAWS, ADMINISTRATION, MEMBERSHIP POLICY AND INSURANCE COMMITTEE (SCAMPI)

Komitea ei tee suoraan lentotoimintaan liittyvää työtä, vaan valvoo IFALPA:n taloutta ja hallintoa. Varsinaisen komitean toimialueen käytännön työn tekevät IFALPA:n palkatut toimihenkilöt.

Komitea itsessään luo toimialueellaan suuntaviivoja ja peruseriaatteita. Erityisen tärkeitä näiden olemassaolo on silloin, kun järjestön varat ovat vähissä. Ilman priorisointia IFALPA:n toimihenkilöstön luonnollinen ratkaisu olisi tällaisessa tilanteessa korottaa jäsenmaksua; rahaahan saa lisää kansallisilta jäsenjärjestöiltä. Taloudellisten päätöstensä kautta SCAMPI-komitea siis omalla työllään vaikuttaa merkittävästi IFALPA:n painopistealueisiin, toiminnan laajuuteen ja toimintatapoihin, sekä jäsenjärjestöjen taloudelliseen asemaan.

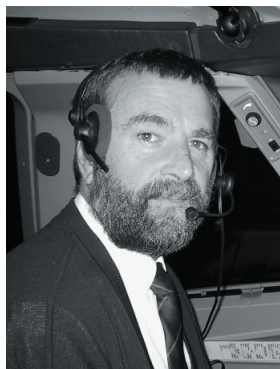
Jäsenjärjestöjen maksujen ja jäsenmääräilmoitusten seuranta kuuluu komitean rutiinitehtäviin. Taloudellisissa ongelmissa olevien jäsenjärjestöjen maksuhelpotuksista päättää IFALPA:n toimihenkilöstö komitean antamien ohjeiden pohjalta. Uusien jäsenjärjestöjen taustojen selvittäminen ja suosittaminen IFALPA:n yleiskokoukselle kuuluu niin ikään SCAMPI-komitealle.

IFALPA:n tarjoaman lupakirja-vakuutuksen seuranta ja kehittäminen kuuluvat SCAMPI-komitealle, vakuutuksen taloudellisen luonteen johdosta. IFALPA tai komitea ei päättää

vakuutuksen ehtoja tai sisältöä, vaan sen tekee vakuutusyhtiö komitean asettamien perusvaatimusten pohjalta. Vakuutuksen taustalla oleva vakuutusyhtiö/konsortio voi aika-ajoin vaihtua, näin tapahtui viimeksi vuonna 1998.

Läheskään kaikki IFALPA:n jäsenyhdistykset eivät lähetä edustajaa SCAMPI:n kokouksiin, koska he eivät koe komitean työtä tärkeäksi: siellä ei käsitellä lentämiseen liittyviä asioita. Tämä on virhe. SCAMPI-komitea luo IFALPA:n lentotoimintaan liittyvien komiteoiden työlle parhaat mahdolliset toimintaedellytykset olemassa olevien taloudellisten resurssien rajoissa. Näin komitea siis ohjaa osaltaan IFALPA:n toiminnan suuntautumista. Lisäksi komiteassa tehtävillä päätöksillä on suora vaikutus jäsenyhdistysten talouteen.

Kenneth Hamberg



LEGAL COMMITTEE (LEG)

Legal-komitea kokoontuu kerran vuodessa käsittelemään liikennelentäjän juridiseen asemaan ja oikeuksiin ja velvoitteisiin liittyviä kysymyksiä. Käsiteltävät asiat ovat mm. FDR- ja CVR -tallenteisiin ja ohjaamovideoihin liittyviä ongelmia. Maailmalla on erittäin yleistä, ettei ole mitään erityistä lainsäädäntöä, joka koskisi näiden tallenteiden käyttöä. ICAO:n Annex 13 toteaa, että tallenteita tulisi käyttää vain onnettomuustutkintaan. Lainsäädännön puuttuessa tämä ei aina toteudu poliisiviranomaisten ja median esittäessä vaatimuksia materiaalin saamiseksi. Erityisen lainsäädännön aikaansaaminen eri jäsenvaltioissa on nähty välttämättömäksi. Oma tilanteemme Suomessa on hyvä EY-direktiivin sekä onnettomuustutkintalain ja -asetuksen määritelmässä tallenteet vain onnettomuustutkijoiden käyttöön.

Ohjaamovideot tekevät tuloaan ja niihin liittyy samanlaisia ongelmia kuin FDR- ja CVR -tallenteisiin. Koko ohjaamon videointiin suhtaudutaan kielteisesti, mutta pelkkien mittarinäyttöjen kuvaamisessa ei nähty suuria ongelmia.

Muita käsiteltäviä aiheita ovat olleet mm:

- Päällikön vastuu karkotetun turvallisuudesta lentokuljetuksen aikana; joissain tapauksissa koneen päällikköä on vaadittu vastuuseen, kun karkotettava on menehtynyt lennon aikana
- Vastuukysymykset käytettäessä esim. melusyistä tuuliolosuhteiltaan epäedullista rataa
- Relief-pilotin kompetenssiin liittyvät vastuukysymykset

Erkki Karinoja

SECURITY COMMITTEE (SEC)

Security-komitea kokoontuu normaalisti kaksi kertaa vuodessa. Nimensä mukaisesti komitea pohtii security-kysymyksiä, kuten kaappausten ja lentohäiriköinnin ehkäisyä, turvatarkastuksia ja kulunvalvontaa.

Komitea puhuu security-asioissa IFALPA:n suulla. Se valmistelee ko. politiikat IFALPA:n manuaaleihin. Komitea on osaltaan vaikuttamassa maailmanlaajuisesti security-asoiden kehitykseen lähettämällä edustajiaan useisiin päättäviin elimiin. Niissä tarkoitus on edistää asioita liikennelentäjien näkökulma huomioiden. Edustettuina ovat mm. ICAO:n eri paneelit, jotka luovat ICAO:n standardeja Sec-asioihin, ECA, UPU, ECAC ym. Äänemme kuullaan siis monessa paikassa.

Komitean kautta asioihin voi vaikuttaa myös paikallisesti. Japaniin vastikään syntynyt uusi lentohäiri-

kointiä koskeva lainsäädäntö on hyvä esimerkki kaikkia osapuolia hyödyttävästä lentoturvallisuustoiminnasta. Laki sai alkunsa Security-komitean kokouksesta Tokiossa, ja syntyi vahvasti IFALPA:n taustatuella.

SLL:n komiteaedustajana allekirjoittaneen tehtävä on toimia linkkinä komitean ja SLL:n välillä. Security-komitean osalta yhteys on kulkenut enimmäkseen IFALPA:sta meilleepäin. Pienenä liittona perinteisesti hyvässä turvallisuusympäristössä meillä ei ole ollut suurta tarvetta muuttaa asioita. Toisaalta emme halua olla turvallisuusympäristön "heikoin lenkki".

On tärkeää seurata läheltä kansainvälistä kehitystä ja pitää huolta että suhteellisesti hyvä turvatasomme myös säilyy. Tässä asiassa olemme vetäneet yhtä köyttä yhtiön kanssa hyvin tuloksin. Päämäärä, lisääntynyt turvallisuus, on meillä ymmärretty yhteiseksi eduksi. Yhteistyö ja tietojen vaihto on toiminut kumpaankin suuntaan. Näin ei valitettavasti ole kaikkialla. Kiitos

rakentavan ilmapiirin ylläpitämisestä kuuluu sekä yhdistykselle että yhtiölle.

Komitean puheenjohtajana on usean vuoden ajan toiminut saksalainen Jo Puff. Puff luotsasi komitean valtavan työmäärän läpi syyskuun -01 terrori-iskujen jälkeisenä aikana jolloin turvallisuusympäristö muuttui rajusti ja vaati nopeata reagointia. Puff palkittiinkin 2002 IFALPA:n konferenssissa ansioimerkillä. Seuraava kokous järjestetään Amsterdamissa alkukesästä 2004.

Tomi Tervo

EUROPEAN COCKPIT ASSOCIATION (ECA)

ECA perustettiin vuonna 1991 ajamaan EU -maiden lentäjähdistysten etuja Euroopan unionin tasolla. Vuonna 1998 myös EFTA-maiden lentäjähdistykset hyväksyttiin ECA:n jäseneksi.

ECA:n tärkein tavoite on lentoturvallisuuden edistäminen. Pyrkimys on mm. pitää huolta lentäjäkoulutuksen tasosta, harmonisoida liikennelentäjien työehtoja sekä lupakirja- ja työaikamääräyksiä. Tavoitteena on myös yhtenäistää lentokoneiden huoltovaatimuksia.

Samuli Tammisto



ONeworld COCKPIT CREW COALITION (OCCC)

Oneworld Cockpit Crew Coalition kokoaa yhteen kaikkien Oneworld-yhtiöiden lentäjäjärjestöt. OCCC:n hallituksessa jokaisella jäsenjärjestöllä on yksi edustaja ja yksi ääni. OCCC:n hallitus kokoontuu normaalisti kaksi kertaa vuodessa – keväällä ja syksyllä. Kevään kokous pyritään aina järjestämään IFALPA:n yleiskokouksen yhteydessä, sillä suurin osa OCCC:n toiminnassa mukana olevista on sotkeutunut jollain tavalla myös IFALPA:n toimintaan.

Jokapäiväinen käytännön työ OCCC:n parissa perustuu pitkälti sähköpostitse tapahtuvaan kirjeenvaihtoon. Konkreettisimpana esimerkkinä OCCC:n työstä voitaisiin mainita kampanjamme Japan Airlinesin lennon JL706 kapteenin puolesta. Japanin syyttäväviranomaisenhan on vastoin kaik-

kia kansainvälisiä sopimuksia nostanut syytteen ko. lennon kapteenia vastaan paikallisen onnettomuustutkintakeskuksen loppuraportin perusteella.

Toisena konkreettisena, ja toisaalta kotoisampana esimerkkinä voitaisiin mainita oma Carmen-projektimme. Lähetin sähköpostikyselyn jäsenjärjestöille projektin alkaessa ja muutaman päivän sisällä sain erittäin runsaasti materiaalia sekä käyttäjien kokemuksia erilaisista sähköisistä työvuorolistaohjelmista. Uskoisin, että tämän arvokkaan materiaalin avulla pystymme kehittämään järjestelmää huomattavan nopeasti toisin kuin esimerkiksi "pystymetsästä" aloittaneet irlantilaiset, joiden Carmen-projekti on jatkunut jo puolitoista vuotta eikä loppua näy.

Kai Tuomikoski
OCCC Director

PAN EUROPEAN CONFERENCE (PEC) - IFALPA:n eurooppalainen minikonferenssi

Kaikkien eurooppalaisten liittojen yhteinen kokous järjestetään kahdesti vuodessa. Kokouspaikka valitaan tarpeen mukaan useimmiten paikallisen yhdistyksen liittäessä järjestelyihin paikallisten asioiden hoidon joko viranomaisiin, työnantajiin tai mediaan päin. SLL:n tapauksessa veimme ohjaamopaikkakeskustelua tahtomaamme suuntaan, kun Helsingin PEC:n yhteydessä IFALPA presidentti Rob McInnis ilmaisi kansainvälisen liikennelentäjäyhteisön pitävän kapteenin päätösvaltaa asiassa ehdottoman loukkaamattomana. Asiasta ei sittemmin ole tarvinnut kiistellä.

PEC:n taustana on eurooppalaisten yhteenliittymä Europilote joka toimi ennen Euroopan Unionia ja sen aikaansaamaa European Cockpit Associationia. ECA kattaa vain EU:n jäsenmaat sekä Norjan ja Sveitsin, joten puolet eurooppalaisista liitoista on jäänyt sen toiminnan ulkopuolelle. Tätä laajennettua yhteistoimintaa varten PEC sai käyttöönsä Europiloten varat ja kantaa edelleen European Supplementin nimellä kulkevan lisämaksun jäsenvaltioiden liitoilta. Kerätyillä varoilla maksetaan kaikille jäsenliitoille yksi majoitus 2h huoneessa kokouksen ajaksi. Käytännössä kokoamme siis varakkaammilta liitoilta rahoitusta vähävaraisempia kollegoidemme tukemiseksi. PEC järjestetään usein samanaikaisesti jonkun toisen komitean kanssa, joten täten köyhimmilläkin

liitoilla on mahdollisuus saada osansa federaation toiminnasta.

Kokous on huomattavasti yksinkertaisempi ja välittömämpi tilaisuus kuin IFALPA:n vuosikokous ja siksi siellä kaikilla on mahdollisuus saada omat asiansa paremmin hoidettua. Edustajilla on enemmän aikaa kuunnella itsenäisten jäsenliittojen edustajien ongelmia ja siten tämä on myös muodostunut eräänlaiseksi uusien edustajien sisäänajotilaisuudeksi. Tällä forumilla asiat voidaan myös selittää juurta jaksain ja vielä rauhassa kelata niitä kahvilla, käytävillä ja aterioilla. Kokousmekaniikka on monelle lentäjäpojalle uutta ja ihmeellistä varsinkin kun se on perienglantilaisella tavalla järjestetty.

Koulutus on noussut luontevasti PEC:n keskeiseksi rooliksi. Jokaiseen kokoukseen pyritään saamaan ajankohtaisia alustuksia. Näiden sisältä määräytyy vasta aivan viime tingassa, sillä tilanteiden muutoksiin pyritään vastaamaan mahdollisimman tehokkaasti. Parhaassa tapauksessa edustaja pitää saamansa alustuksen omassa liitossaan. Esitykset ovat aina tarjolla Power Point -muodossa ja siten helppo viedä mukanaan. SLL:n tapauksessa olemme useimmiten saaneet saman tiedon jo muita kanavia pitkin, mutta näiden presentaatioiden merkitys on nähdäkseni lisääntymässä. Uskoakseni niiden koottu esittäminen jäsenistölle 'kansainvälisissä illoissa' levittäisi uskoa kansainvälisen toiminnan arvoon.

SLL on aktivoitunut PEC:ssä Venäjän projektin yhteydessä. Toimimme tällä

hetkellä venäläisten PLS:n 'kummiliittona' lanseeraamalla tätä uudenlaista tukikonseptia. Tarkoituksena on tukea passivoituneita liittoja luomaan uudelleen yhteydet kansainvälisiin yhteistyöelimiin. Meillä on kunnia saada vastuullemme eräs Euroopan merkittävimmistä ilmailualueista IVY - samoin kuin yksi pienimmistä, suomalaisille niin läheinen Viro. Projektia vetävät SLL:n puolella Matti Sivonen, Pasi Motsakov ja Kari Voutilainen. Tärkeintä toiminnassamme on luoda yhteyksiä ja saada aikaan luottamuksellinen kontakti kaikkien talousalueellamme toimiviin lentäjäliittoihin. Emme koskaan voi olla varma miten ja milloin joudumme noita yhteyksiä käyttämään. Kun perustyö on tehty huolella nyt kun siihen on hyvät edellytykset, voimme hädän hetkellä luottaa kollegoidemme tukeen. Seuraava PEC järjestetään marraskuussa Kroatian Dubrovnikissa ja sitä seuraava keväällä Luxemburgissa.

Lisää Venäjä-yhteistyöstä, mm. raportti SLL:n Moskovan vierailusta, toisaalla tässä lehdessä.

Kari Voutilainen



Desinfiointia ja jonotusta

Jaipurin layoverit alkoivat 757-ryhmässä. Timo Willberg tiedottaa muutamia huomionarvoisia seikkoja kohteesta sekä lausuu muutaman sanasen ohjaamopaikkapyynneistä.

Lyhyesti muutamia juttuja Jaipurin hotellista. Netistä lie moni tutkinut, hotelli on siis Sheraton, nimeltään Rajputana Palace Jaipur tai sinne päin. Vettä pitäisi tulla pari pulloa per päivä huoneeseen, hanavesikin kuulemma juotavaa (???) tulee omista tankeista. Sitä ei tiedä mistä se tulee tankeihin, ei ainakaan Päijännetunnelista. Ehdotin itse myös 1/2 pulloa konjakkia päivässä, mutta sille naurettiin vitsinä... olin kyllä toissani, desinfioinnin merkitys!

Hotellissa pari ravintolaa. "Business districtillä", joka on taksimatkan (joka ei maksa mitään) päässä, on länsimaalaisten käyttämiä ravintoloita ja ainakin tällä alueella AMEX-masiina. Voi olla muuallakin. Virkapukujen pesetys kuten DXB.



Kuvat Matti Boijer.

Koneelle/koneelta kulku menee näillä näkymin matkustajareittiä missä voi aika ajoin olla jonoja. Miehistöstä huolehtii Sita-Mais (tai joku muu aamiaismuumerkki) -niminen yhtiö, koittaa hoitaa keinon että miehistö pääsisi ilman jonotuksia.

Heliopariin en ota kantaa, ei ole omia kokemuksia. Hurjia juttuja tosin olen kuullut sivuvaikutuksista ja toisaalta käyttöaikarajoituksista mutta kiinnostuneen kannattaa tarkistaa asianomaisen koulutuksen saaneelta, itse en tiedä enkä viitsi huhuja levitellä.

Lopuksi vielä ohjaamopaikoista! Kuten kipparit hyvin tietävät, on aika ajoin ohjaamopyyntejä riesaksi asti. Periaatteenahan on ollut, että paikkoja luvataan vasta vahvistetulle listalle vaikka joku niitä etukäteen johonkin "tietoon" perustuen pyytelisikin. Tämä siksi että kaikilla

olisi tasavertainen mahdollisuus niitä pyydellä. Vaikka itse emme puolivalmiita listojamme saa katsella, joku ilmeisesti aina saa! Jotkut ovat myös ihmetelleet kuinka heille on pyydetty (slikattu) jokin lento, pyytäjänä tosin esim. T. Ruutu! AY-rintama (pj, hallitus, luottamusmies) ovat pyrkinneet ajamaan tätä linjaa ettei ennen listan virallista julkaisua saa pyytää paikkoja eikä kenenkään pitäisi tietää ennen listan julkaisua kuka milläkin lennolla on. Tämän johtoajatuksen puolustus vesityy jos joku silti lupaillee (sinänsä ystävällisesti) jollekulle paikkoja jo viikkoja ennen listan julkaisua. Pidetäänhän mielessä! Ohjaamopaikkojen (ja miksei cabin jump-seatienkin) jaossa rajaton kiitos ryhmämme kapteenien huomaavaisuudelle ja herrasmiesasenteelle siitä että kysytään perämieheltä paikkatarpeesta ennenkuin mennään lupaamaan kaikki tyhjat paikat pois!

Tämä tältä erää, muut vakioaiheet ovat edelleen mielessä.

Timo Willberg
tyyppitoimikunta (50%)

Vehon mainos
A4

Ilmailun 100v

(lyhyt oppimäärä á la "intendentti" Tolvanen)

1974-1983

* 20.1.1974 General Dynamics F-16 Fighting Falcon, eräs maailman suosituimmista suihkuhävittäjistä, lentää ensi kerran
 * 9.6.1974 Hornetin prototyyppi, Northrop YF-17, antaa osviittaa tulevasta
 * 21.8.1974 Kyseinen vuosi osoittautuu tärkeäksi Suomen Ilmavoimille, sillä HN-proton lisäksi Hawker Siddeley Hawk valmistuu kaikkien kadettien iloksi
 * 4.2.1975 Finnair siirtyy laaja-runko-ajan DC-10:n saapuessa Helsinki-Vantaalle



* 30.4.1975 Vietnamin sota, tuo kaikkien turhien sotien äiti, päättyy
 * 1976 Ilmojen mäyräkoiran, DC-9-50:n, upea ura Finnairissa alkaa; koneita saadaan kokonaista 12 kpl
 * 24.5.1976 Concorde liikenne Rapakon yli käynnistyy



* 28.7.1976 Tehot tuliseinään: majuri Morgan ja kapteeni Joersz rikkovat maailman nopeusennätyksen kaahatessaan Lockheed SR-71A:lla 3,529.56 km/h
 * 13.3.1977 Copterlinen väreissä pörräävä Sikorsky S-76 pyörittää siipiään ensi kerran
 * 27.3.1977 Liikenneilmailun synkin päivä ja kautta aikain tuhoisin lento-onnettomuus: 579 ihmistä menehtyy Santa Cruzin lentokentällä Teneriffilla KLM:n ja PanAmin Jumbojen yhteentörmäyksessä
 * 20.5.1977 & 6.10.1977 Neuvostoliitto rules ok! Äiti-Venäjän lentokoneinsinöörien hengen tuotokset, ilmailunäytösten monivuotiset showstopperit, Sukhoi Su-27 (Flanker) ja Mikoyan MiG-29 (Fulcrum) nousevat idän taivaalle
 * 29.11.1978 Nykyisten suomalaisten hävittäjälentäjien lapsuuden yökastelulle on löydetty syy: McDonnell Douglas F/A-18 Hornet saapuu yllättäen kuin märkä uni lakanalle
 * 19.12.1978 ...aurinko armas... latas paneelin... ja britit David Williams ja Fred To lentävät ensimmäisen kerran aurinkovoiman avulla toimivalla lentokoneella (Solar One)
 * 12.6.1979 Sliippareiden laulun sanoin: "Bodia, sporttia ja tsemppistä" varmaan tarvittiin, kun Gossamer Albatrossin pilotti polkee polkukoneensa Englannin kanaalin yli
 * 1980 Lähes kaikkien nykyisten Finnairin lentäjien perusmittarilentokoulukoneiden (Beechcraft Debonair ja Bonanza) valmistaja

Beech Aircraft Company ostetaan Raytheon Companyn siipien suuntaan
 * 1981 Finnair hankkii Viiskymppisten seuraksi 6 kappaletta käytettyjä DC-9-40 koneita Japanista
 * 12.4.1981 Vastaavasti lentämisen ideologian toinen ääripää, avaruussukkula Columbia, tekee tyypillisen VTOL-lentoonlähdon ensi kerran
 * 15.6.1981 Jossain määrin uudeksi konstruktioksi mielletty stealth-hävittäjä Lockheed F-117A Nighthawk lipuu salaa taivaalle Skunk Work:stä
 * 3.9.1981 "Lentokone, jossa on 5 APU:a", luonnehtivat jotkut pilotit uutta tulokasta, eli brittiläisen lentokonevalmistuksen helmeä, British Aerospace 146-100:ta
 * 26.9.1981 Boeing vahvistaa hegemoniaansa tuomalla markkinoille Boeing 767:n
 * 19.2.1982 Lisää herkkuja on



tiedossa Seattlen suunnalta, kun KuusSeiskan solakampi pikkusisko Boeing 757 rullaa ulos Everetin tehtailta
 * 5.8.1982 Airbus vastaa Boeingin haasteeseen ja tuo markkinoille Airbus S310:n

* 6.9.1982 Neuvostoliiton ilmapuolustus osoittaa harkitsemattomuutensa ampumalla alas Sakhalinin niemimaan päälle harhautuneen Korean Airlinesin 747:n

* 26.12.1982 Neuvostoliitto pääsee vuonna -82 historian kirjoihin positiivisessakin mielessä: silloinen maailman suurin kuljetuskone valmistuu (Antonov An-124 Condor)

* 15.4.1983 Ilmojen vinttikoiria, McDonnell Douglas DC-9 Super 82 (ystävien kesken MD-82), alkaa operoimaan Finnairin väreissä tosi lentäjien iloksi

* 22.4.1983 Finnair avaa ensimmäisenä lentoyhtiönä suoran lennon Länsi-Euroopasta Japaniin: lisätankeilla varustettu Kymppi (DC-10-30ER) operoi Helsingin ja Tokion väliä Pohjoisnavan kautta

* 22.6.1983 BA:n piikki takapuolella, eli Virgin Atlantic perustetaan musiikkimoguli Richard Bransonin toimesta.

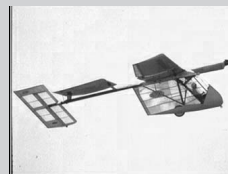
Heikki Tolvanen



Kahdeksannen moottori-ilmailu vuosikymmenen sitaatti:

"What makes the Solar Challenger unique is that it is the first aircraft with sufficient photovoltaic "muscle power" to enable it to fly unaided. Lightweight construction and energy-efficient design have produced the world's first truly solar-powered man-carrying aircraft."

Koneen kokonaispaino pilotti mukaanlukien 133 kg, maksimikorkeus saavutettu 4,358 m, maksimiaika yhtäjaksoisesti taivaalla 8 h 19 min



Sampon mainos 1/2 A4

SLL:n edustajat Venäjän lentäjäliiton vieraana

Luottamusmies Arto Pellinen, IFALPA director Jussi Ekman, PEC-edustajat Pasi Motsakov ja Kari Voutilainen vierailivat Venäjän lentäjäliitto PLS:n vieraina Moskovassa 3.-5.11.



Matka oli vastavierailu PLS:n hallituksen vierailulle Helsinkiin ja asialistalla oli lähinnä kollegoidemme työhön tutustuminen ja kansainvälisen yhteistyön pohjustaminen IFALPA:n, ECA:n ja PLS:n välillä. Olimme saaneet mukaamme IFALPA:n presidentin kirjeen, jossa venäläisten merkitystä kansainvälisessä ilmailussa korostettiin. Samalla todettiin miten tärkeä kehitysvaihe on meneillään Euroopassa ja siten kaikkien alueen keskeisten osapuolten panosta kaivataan juuri nyt. Ei ole kenenkään etu että Venäjän ja IVY:n eristymisen jatkuu.

Meillä oli tilaisuus tavata Aeroflotin lentotoiminnanjohtajan ja pääohjaajan

välimuotona toimiva Viktor Ivanovitsh Perepelitsa, jonka kanssa keskustelimme mm lentäjien kansainvälisen toiminnan merkityksestä lentoyhtiölle. Hän sanoi hyvin ymmärtävänsä asian tarjoamat edut ja oli kovin iloinen kuullessaan IFALPA:n työskentelevän lähinnä teknisten ongelmien parissa.

Aeroflot antaa ammattiyhdistysaktiiveille paljon vapaata ja totesimme Sheremetjevon lentäjien olevan parhaassa asemassa palvella koko Venäjän ja jopa IVY:n lentäjien kansainvälistä yhteistyötä. Johtaja Perepelitsa on innokas lentopallomies ja hän vannotti meitä järjestämään lentäjien lentopallo-ottelun. Aeroflotin joukkue on menestynyt hyvin ASCA-lentopallossa, josta osoituksena hänen huoneessaan oli suuri määrä hienoja pokaaleja.

Aeroflot on hankkimassa MD-11 -rahtikoneita ja

Perepelitsaa kiinnosti Finnairin tarjoamat koulutuspalvelut. Isäntämme vakuuttivat meidän kanssamme yhdessä Finnairin koulutuskeskuksen olevan erittäin korkeatasoinen. Toivottavasti

asiasta jäi pieni kipinä kytemään. Johtaja Perepelitsa oli myös tavannut Matti Vainikan, jolle lähetti kovasti ter-

veisiä. Finnair on hyvässä huudossa naapurissamme!

Jatkoimme tutustumisella Aeroflotin koulutuskeskukseen, joka vastasi monella tavalla meidän Kokeamme. Vierailimme mm Tu-154:n simulatorissa, jossa nuoria perämiehiä juuri koulutettiin tyyppiin. Varsinainen simu oli vanhaa neuvostotekoa, mutta visuaali oli viimeisintä teknologiaa. Tällainen päivittäminen on mahdollista vain Venäjällä, lännessä kaikenlaiset sertifiointivaatimukset tekisivät operaatiosta järjettömän kalliin. Isäntämme oli professori, akateemikko ja tohtori Vasili Grigorevitsh Afanasjev, joka johtaa koulun teoriaopetusta. Opetus tapahtuu tietokoneavusteisesti länsi-



kalustolla ja perinteisin menetelmin vanhemman Neuvostokaluston osalta. Laitteet olivat parhaillaan koulutus-käytössä ja koulutusta onkin paljon. Puolivuotiskuulustelut ovat neuvostokalustolla erittäin laajat ja vaativat noin viikon urakan kerrallaan.

Medikaalin uusiminen on varsinainen kamppailu ja kestää pahimmillaan pari viikkoa. Tutkimukset ovat kiusallisia ja hylkäämiseen voi johtaa melkein mikä tahansa poikkeama arvoissa, sillä diagnostisointi on vielä puutteellista. Tämän epäkohdan korjaaminen on yksi venäläisten keskeinen huolenaihe. Lainasin omaa medikaaliani PLS:n puheenjohtaja Miroslav Jurevitsh Boitchukille, joka esitteli sen paikalliselle ilmailuviranomaiselle. Oli kuulemma aiheuttanut melkoisen hämmennyksen mahalaukkutähystystä yms. herkkua lentäjille tarjoileville vi-

eräänlainen paikallisen porukan oma perinnehuone. Esillä oli virkapukuja, mitaleja, valokuvia ja pienoismalleja. Lounas oli printteinen kylmä zakuskalajitelma votkalla ja limonadilla höystettynä. Vaikka aikataulu alkoi olla jo tiukka seuraavan tapaamisen osalta,

oli kuitenkin aikaa ottaa muutama maljapuheella terästetty lasillinen ja vakuuttaa meidän suurta arvostustamme

menneiden polvien arvokkasta työtä kohtaan.

Pääsimme vielä tapaamaan Venäjän ilmailuviranomaisen lentoturvallisuustarkastajia. Olimme pahasti myöhässä, sillä lounaan sisältö ei saanut meitä yhtään nopeammiksi ja lisäksi Moskovian liikenne on nykyisin aivan mahdotonta. Ruuhkat jatkuvat loputtomasti ja kalustoa on neuvostoGAZ:sta luksus-Mersuun. Pääsimme lopulta perille ja tapasimme tarkastajat, joiden

Finnair on hyvässä huudossa naapurissamme.



ranomaisille. ICAO:n, JAR:n ja EASA:n tarjoamia parannuksia odotetaan venäläisten keskuudessa paljon, mutta harvoja niin kiihkeästi kuin tätä.

Kävimme pikaisella lounaalla Sheremetjevon lentoasemalla olevassa ilmailumuseossa. Paikka on

päällikkö oli valitettavasti joutunut jo lähtemään. Isäntänämme oli Vladimir Aleksejevitch Rudakov, jonka titteli on Flight Safety Director. Hän alusti tilaisuuden kertomalla hyvästä lentoturvallisuuskehityksestä Venäjällä. ICAO ja JAR ovat ohjenuorana kun

Venäjä-yhteistyön taustaa

Suomen Liikennelentäjäliitto on saanut IFALPA:n johdolta tehtäväkseen Venäjän liiton Profsajuz Ljotnava Sastava Rossijan PLS-R:n opastamisen kansainvälisen toiminnan kiemuroihin. Toimimme tämänkaltaisen kummiliittotoiminnan pilottiryhmänä ja saamiemme kokemusten perusteella toimintaa pyritään laajentamaan muihin federaation jäsenliittoihin. Perusajatuksena on lisätä liittojen keskinäistä kansainvälistä yhteydenpitoa tilanteissa, joissa ei jostain syystä ole ollut mahdollisuuksia ylläpitää kansainvälistä toimintaa. Suoran yhteydenpidon tehtävään valittujen henkilöiden avulla toivotaan parantavan uuden ja kehittyvien liittojen toimintaedellytyksiä erityisesti Euroopan yhdistyessä ja toimintaympäristön nopeasti muuttuessa.

Henkilökohtainen sitoutuminen toimintaan ja tutun yhteyshenkilön paneutuminen lisää uskoakseni onnistumisen edellytyksiä. Epäluulo ulkomaalaisiin on iskostunut lujaan Venäjällä. Suomalaisia venäläiset eivät koe vaarallisina. Toivomme saavamme aikaan uudenlaisen perinteen, jossa valveutuneet yksilöt hankkivat tietoa oman elämänpiirinsä kehittämiseen. Ammatillinen yhteistyö ei ole missään ammattikunnassa niin pitkällä kuin liikennelentäjien keskuudessa. Tämän yhteisön vaikutuspiirissä uskon terveiden rakenteiden voivan vahvistua myös muualla IVY:n alueella.

Kari Voutilainen

lainsäädäntöä kehitetään vastaamaan yleistä tasoa. Venäjää on auditoitu ja sen on todettu vastaavan jo hyvin Euroopan lainsäädäntöä, joskin joitakin

eroavaisuuksia on. Kysymykseen neuvostokaluston viranomaisvalvonnasta Venäjän ulkopuolella saimme hieman epämääräisen vastauksen, mutta asia on tuttu ja työlliställä ulkomaisten viranomaisten kanssa. Viranomaisen suhteet lentäjäliittoon ovat hyvällä pohjalla ja perustuvat molemminpuoliseen kunnioitukseen. Lentoyhtiöiden puolella on kovin epämääräistä porukkaa ja lentoturvallisuustyö on työnantajien mielestä vain joutavaa vellihousujen höpinää. Tämänkaltaisen ajattelutavan kitkeminen on yksi tärkeimmistä tehtävistä entisen Neuvostoliiton alueella.

Päivän ohjelma oli tiukka ja majoituttuamme nautimme nopean illallisen ja painuimme nukkumaan askeettisiin hytteihimme. Majapaikkamme oli jokilaiva Nizshnij Novgorod, joka tarjosi niukan mutta vaatimattoman nukkumatilan, mutta viehättävän illallisen ja hyvän tunnelman. Aamulla pikainen aamiainen ja lähdimme ajamaan kohti Moninon ilmailumuseota. Isäntänämme toimi muistakin järjestelyistä vastannut Eduard Leonidovitsh Bychkov, jonka tarmo ja ystävällisyys ei jätä ketään kylmäksi. Mukana oli myös Krasnojaskin lentoyhtiö KrasAirin liiton edustaja, joka vahvasti kutsun SLL:lle tulla Krasnojarskiin keväällä tapaamaan siperialaisia lentäjäveljiämme. Retkestä luvattiin todella hauska!

Kävimme pikaisesti PLS:n toimistolla, mutta kulkulupien kanssa tuli ongelmia. Emme siksi päässeet kaikki toimistoon. Kävin yksin neuvomassa miten IFALPA:n intranet toimii ja olisin viettänyt mielelläni enemmänkin aikaa siellä tekemässä todellista työtä. Mutta taas oli aika heittäytyä mukaan Moskovian hurjaan liikenteeseen ja mennä syömään. Olikin kiire syödä lounas, sillä illalliseen oli enää pari tuntia aikaa. Ennen sitä tapasimme vanhoja neuvostoliittolaisia lentäjäveteraaneja, jotka liittyivätkin joukkoomme illastamaan pidemmän kaavan mukaan. Keskustelimme heidän uroteoistaan ja päivittelimme eläkkeiden pienuutta. Aterian edetessä keskustelu siirtyi perinteisiin ilmailuteemoihin ja olimme kuin mikä tahansa

Milla aloitti ruokavastaavana

Muutama asia kertauksena kaikille mitä tehdä, jos miehistöruokapuolella kaikki ei ole mennyt niin kuin pitää tai muuten vain aiheuttaa tyytymättömyyttä.

Raportointi RRJ:n kautta

Kun miehistöruoasta tulee huomauttamisen aihetta, tulee valitus (ehkä joskus kiitoskin?) tehdä reittiraportointijärjestelmän kautta. Järjestelmään pääsee kahdella eri tavalla. TOKE:n miehistökerroksen hissien ovista etuoikealla on RRJ-syvennys, jossa on pari tietsikkää. Niillä pääsee suoraan reittiraportointijärjestelmään ID-numerolla ja crewweb-salasanalla.

Toinen vaihtoehto on mennä järjestelmään crewwebin kautta. Valitse vasemmalta puolelta LINKKILISTA, jolloin keskelle alimaksi tulee REITTIRAPORTOINTIJÄRJESTELMÄ-CREW. Sitä klikkaamalla pääset samaan pisteeseen kuin RRJ-koneilla eli käyttäjätunnus=ID ja salasana=crewwebsalasanana. Näytölle pitäisi ilmestyä viikon työlista, josta saat valittua haluamasi lennon (myös

mahdollisuus päästä käsiksi edeltäviin viikkoihin). Koneelle tulee lista raportoitavista asioista, jolloin valinnalla MIEHISTÖASIA pääset käsiksi MIEHISTÖRUOKAAN. Ja siitä vaan laittamaan ruokakommentit eteenpäin. Onnea yrityksille!

Voit valita milloin syöt

Uusi ruokien kohdentamismahdollisuus pitäisi olla nyt käytössä. En ole itse vielä päässyt testaamaan, kun ei ole ollut loppukuussa 10 tunnin pairinkia. Siitäkin kertauksen vuoksi muutama rivi.

10h ja sitä pidemmälle pairingeille toimitetaan kaksi lämmintä miehistöruokaa. Jos haluat, voit hajottaa ruoat kahdelle eri Helsingistä lähtevälle lennolle eli et joudu itse kantamaan ruokia koneelta toiselle.

TÄMÄ KUITENKIN VAATII SEN, ETTÄ TILAAT ITSE RUOAT CREWWEBIN KAUTTA ERI LENNOILLE. Syön aina -valinta siis ei riitä aterioiden erottamiseen toisistaan, vaan aina on itse tehtävä erotus.

Tässä lyhyesti tuoreimmat uutiset. Olemme menossa Junnun kanssa tutustumaan snack-boxin uutuuksiin marraskuun alkupuolella. Niistä heti tietoa, kun ollaan viisaampia.

Camilla Sommar-Rale
Ruokavaltuutettu



lentäjäporukka vertaamassa muistoja ja kertomassa vitsejä.

Aamulla iloinen joukko oli vaihtanut hieman kalpeisiin ja turvonneisiin ukkoihin, jotka nauttivat aamiaisen ja siirtyivät lentokentälle. Kaikenkaikkiaan menestyksellinen retki ja uskoaksemme lisää on tulossa. Toivottavasti pääsemme hieman kevyempään ohjelmaan.

Kari Voutilainen

Bilian mainos
A4

Random-testeihin edelleen kielteinen kanta

IFALPA HUPER-KOMITEA kokoontui rapakon takana Herdonissa 15-17.10.2003.

U.S. ALPA tarjosi kokoukselle hyvät puitteet omissa varsin vaikuttavissa tiloissaan

Washington DC:n esikaupunkialueella. SLL:n edustajina kokoukseen osallistuivat

A32S F/O Antti Tuori ja MD-11 F/O Pekka Erkama.

1. päivä: Medical

Sarveiskalvokirurgia

Dr. Sandy Mitchell raportoi 5.-9. lokakuuta Madridissa pidettyssä International Congress of Aviation & Space Medicine (ICASM) -kokouksesta ja nosti esiin muutamia lääketieteellisesti mielenkiintoisia seikkoja.

Nykyään on mahdollista parantaa näöntarkkuutta sarveiskalvokirurgialla. Tekniikat ovat parantuneet ja nykyään esim. FAA sallii lentämisen onnistuneen toimenpiteen jälkeen. Toimenpide ei kuitenkaan ole riskiton, ja onkin raportoitu, että näöntarkkuus voi heiketä lennettäessä yli FL 180, mutta palautuu takaisin normaaliksi lentokorkeuden vähetessä. On myös

raportteja, joissa leikkauksessa tehty sarveiskalvon läppä on irronnut kun sarveiskalvoon on kohdistunut suurienerginen isku vedestä tai ilmasta, esim. vesisuksilla kaaduttaessa. Koska leikkaustekniikat kehittyvät, päädyttiin siihen, että allekirjoittanut tekee yhteenvedon nykyisistä tekniikoista ja esittelee sen seuraavassa kokouksessa. Nykyisin IFALPA:n kanta leikkauksiin on erittäin varovainen, eli jokaisen, joka suunnittelee leikkausta, tulisi olla hyvin perillä riskeistä ja mahdollisesta lääketieteellisen kelpuutuksen menettämisestä epäonnistuneen leikkauksen jälkeen.

Masennuslääkkeiden käyttö

Mitchell puhui myös masennuslääkkeiden käytöstä. Uudet selektiiviset serotoniinin takaisinoton estäjät (SSRI) ovat tehokkaita ja vähemmän sivuvaikutuksia omaavia masennuslääkkeitä kuin aikaisemmat masennuksen hoidossa käytetyt lääkkeet. Niiden käyttö on lisääntynyt huomattavasti, ja dr. Don Hudson US ALPA:sta on raportoinut myös lentäjien käyttäneen näitä lääkkeitä vastoin nykyisiä määräyksiä. Nykyisin Australia ja Kanada sallivat ko. lääkkeiden käytön tietyin ehdoin ja USA:n armeija tullee myös hyväk-

symään ko. lääkkeiden käytön. FAA ei salli näiden lääkkeiden käyttöä. Kokouksessa tuli myös ilmi muutamia tapauksia pilottien itsemurhista, ja pohdintaa siitä, olisiko SSRI-lääkkeiden käyttö mahdollisesti estänyt näitä tapauksia. Selvää on, että yksittäistapauksista ei voida tehdä johtopäätöksiä, mutta komitea aikoo seurata tilannetta ja allekirjoittanut on mukana seurantar ryhmässä. Todettakoon, että komitealla ei ole selkeää kantaa lääkkeiden käytön puolesta tai vastaan.

Alkoholin ja huumeiden random-testit (problematic substance use)

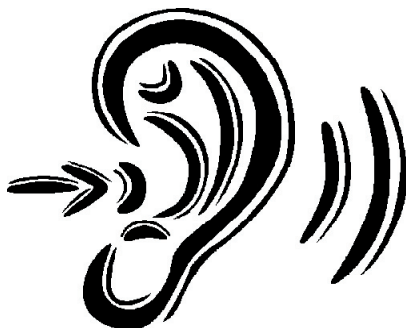
Komitea on edelleen random-testauksia vastaan, koska niillä ei saada kiinni henkilöitä, joilla on ongelmia esim. alkoholin tai huumeiden kanssa. Aiemmin on todettu, että random-testauksissa alle 0.5 % piloteista antaa positiivisen tuloksen.

Säteily

Carlos MacIntyre Argentiinasta selosti kahdesta hyvin molekyylibiologisesta tutkimuksesta säteilyn vaikutuksesta hamsterien munasarjojen soluihin ja siitä, miten säteilyn vaikutukset siirtyvät solujen sisään. Todettakoon, että vaikutuksia on, mutta mitä ne merkitsevät ja kuinka soluviljelymalleista voidaan vetää johtopäätöksiä ihmiseen, on vielä



selvittämättä. Lisäksi mainittiin, että puolen vuoden sisällä ilmestyy uusi englantilainen, laaja epidemiologinen tutkimus säteilyn vaikutuksista lentäjiin.



Melu

Melu herätti vilkasta keskustelua kokouksessa jo varmasti siksikin, että se koskettaa kaikkia lentokoneessa työtään tekeviä. Suurimpana ongelmana lentäjät tuntuivat pitävän radioiden ja intercomin vaihtelevaa äänenvoimakkuutta, ei niinkään taustamelua. Nyt EU:ssa on tulossa ns. meludirektiivi, joka rajoittaa melun keskimääräiseen 85 dB:iin 8 tunnin aikana. Tämä lienee sama arvo, jota jo Suomessa käytetään. IFALPA:n tämänhetkinen tavoitearvo on < 70 dB, jota joudutaan kuitenkin vielä tarkistamaan, koska tuota arvoa ei ole realistista saavuttaa. Lufthansa ja British Airways käyttävät aktiivisia melunvähennyskuulokkeita (active noise reduction headset) A319-, A320-, Boeing 737- ja Boeing 747-koneissaan. Tämä merkitsee sitä, että kuulokkeita on käytettävä koko lennon ajan, mutta pilotit olivat tyytyväisiä ja sanoivat tuntevansa nykyisin itsensä virkeämmiksi lennon jälkeen kuin ennen melunvähennyskuulokkeiden käyttöönottoa.

Ilmanlaatu lentokoneessa

Italialaiset olivat tutkineet kahdella MD80 -lennolla kabinin ilmanlaatua ja ilmassa olevia pieniä hiukkasia ja

kuituja. Ilmanlaatu oli hyvää, eikä mitään merkittäviä määriä tutkittuja hiukkasia löytynyt. Keskustelimme myös polttoaine/öljykaasujen sekä jäänestöaineiden aiheuttamista ilmanlaadun muutoksista, mutta niistä ja niiden terveysvaikutuksista ei vielä tiedetä tarpeeksi, joten asiaa jäätiiin seuraamaan.

SFE(A):n (synthetic flight examiner) lääketieteellinen kelpoisuus

Komitea päätyi suosittelemaan, että SFE(A) voi jatkaa toimimista simulaattoritarkastajana vielä vuoden sen jälkeen, kun hän ei enää täytä lääketieteellisen kelpoisuusluokan I:n ehtoja. Nykyään myös SFE(A):lla tulee olla voimassaoleva lääketieteellinen kelpoisuustodistus.

Lentäjien yläikäraja

Nykyisin lupakirja on voimassa 60:een ikävuoteen saakka, ja aika ajoin herää kysymys tämän ikärajan tarpeellisuudesta. Ikäraja on vain yhteisesti sovittu, eikä tieteellistä näyttöä ikärajan nostamisen tai laskemisen puolesta ole. Totta on, että riskit esim. sydän- ja verisuonitauteihin ja siten mahdolliseen äkilliseen inkapasitaatioon nousevat iän myötä, mutta tätä riskiä pienennettäisiin sillä, että yli 60-vuotias saisi lentää perämiehenä alle 60-vuotiaan kapteenin kanssa. Koska kuitenkin mitään selkeää näyttöä minkään tietyn ikärajan paremmuudesta ei ole, ei komitea ottanut kantaa ikärajaan.

Antti Tuori

2. ja 3. päivä: Huper ja Licencing

IFALPA:n vierailu Airbusilla Toulousessa

IFALPA:n edustaja vieraili 10-11.9.2003 Airbus:n tehtaalla Toulousessa tutustumassa uuden A380 -lentokoneen suunnitteluun. Airbus on ottanut IFALPA:n kannanotot koneen suunnitteluperusteista ihmisten tekijöiden kannalta erittäin vakavasti ja mm. miehistön lepotilat, ilman kosteuden hallinta ja matkustamon videovalvonta on suunniteltu miehistön tarpeet huomioiden. A380:n osalta Airbus esitteli myös useita uusia ja edistyskellisiä järjestelmiä, jotka herättivät luonnollisesti keskustelua.

IFALPA on esittänyt kielteisen mielipiteensä Airbus:n kehittämälle "Auto pull-up"-järjestelmälle. Ideana järjestelmässä on EGPWS:n varoituksen seurauksena automaattisesti alkava ylös veto. Järjestelmän riskeinä IFALPA näkee mahdolliset ei-toivotut ylösvedot ja tilannekohtaisen päätöksenteon siirtymisen lentäjältä tietokoneelle. Esim. hetkellisesti GPWS varoituskynnyksen ylittävästä pystynopeudesta johtuvan GPWS varoituksen ei pitäisi johtaa automaattiseen ylös vetoon, mikäli kapteeni moottoripalotilanteessa katsoo epästabiilin lähestymisen pienemmäksi riskiksi kuin ylösvedon moottoripalotilanteessa.

Auditointi ja LOSA

Konferenssissa muotoiltiin IFALPA:n virallista kantaa pinnalla jo vuosia olleeseen asiaan, lentäjiä koskevan operoinnin auditointiin ja erityisesti siinä tunnetuimpaan työkaluun, LOSA:aan (Line Operational Safety Audit). Kannanotto pitää sisällään käytännössä IFALPA:n näkemyksen auditoinnin turvallisuutta lisäävästä luonteesta, luottamuksellisuudesta ja lentäjien oikeusturvan huolehtimisesta. Uskoisin, että maailmalla hyväksi todettu ja paljon käytetty LOSA nähdään vielä tulevaisuudessa mahdollisena

Finnairinkin turvallisuutta lisäävänä työkaluna. Käytännössä se tarkoittaisi luottamuksellista auditointia, jossa lentäjäkollega istuisi keskipenkillä lomakkeen kanssa ja monitoroisi tietyn periaatteen mukaisesti miehistön toimintaa operatiivisella, ei henkilökohteisella, tasolla. Tämän jälkeen tulokset analysoitaisiin anonyymeinä tapauksina LOSA --työryhmän kanssa, johon kuuluisi lentäjien lisäksi mahdollisesti myös muita asiantuntijoita. LOSA:n tulokset antaisivat yhtiölle mahdollisuuden havaita operatiivisesti tärkeitä kehityskohteita, joihin voitaisiin vastata organisaation tietoisuutta lisäämällä ja koulutusta kehittämällä.

Lentäjien valinnat

Saksalaisten lentäjäyhdistyksen Tanja Harter oli käynyt läpi lentäjävalintoihin liittyvän, Matti Sorsan 1995 laatiman IFALPA draft policyn. Muutamista kohdista keskusteltiin hie-

man, mutta kokonaisuudessaan draft policy todettiin yksimielisesti ajanmukaiseksi ja hyväksi. Valintapolitiikka tullaan kuitenkin vielä kerran käymään läpi työryhmässä, johon itsekin osallistun. Tämän jälkeen todennäköisesti varsin alkuperäisessä asussaan olevaa draft policya esitetään nostettavaksi policy statement -statukseen.

Virheelliset varoitukset

Nyky aikaisten koneiden kriittisessä lentovaiheessa antamat virheelliset varoitukset ovat johtaneet maailmalla useisiin onnettomuuksiin. Esim. virheelliset sakkausvaroitukset heti lento-onlähdon jälkeen, yhdistettynä heikkoon miehistön tilannetietoisuuteen, ovat johtaneet onnettomuuksiin. IFALPA:n näkemyksen mukaan ongelmassa kaksi puolta. Valmistajan on kyettävä karsimaan virheelliset varoitukset, mikäli ne ovat ns. usein tapahtuvia ohjelmistovirheitä. Toisaalta

miehistön tilannetietoisuudesta on huolehdittava mm. peruslentotaitoja kehittämällä siten, että miehistöllä on valmiudet tunnistaa koneen todellinen lentotila ja priorisoida varsinaista peruslentämistä. Nykyaikaiset, automatisoidut koneet näyttävät korostavan peruslentotaitojen merkitystä. Tämä ei varsinaisesti kulje käsi kädessä ICAO:ssa esillä olevan esityksen kanssa, jossa lentokoulutuksen määrää pienennettäisiin entisestään.

Go Around –onnettomudet ja koulutus

Huperi -komitea on kiinnittänyt huomioita ylösvedossa tapahtuviin onnettomuuksiin. Kyseiset onnettomuudet liittyvät moniin tekijöihin, kuten miehistön puutteellisiin CRM-taitoihin, puutteelliseen tilannetietoisuuteen, puutteelliseen päätöksentekoon, epästabiliin lähestymiseen, aikapaineeseen ja lopulta puutteelliseen lentotaitoon.

Stockmann-Auton mainos 1/2 A4

Komitean mietintö kiinnittää huomioita ylösvetokoulutukseen, jotka tapahtuvat usein lähinnä stabiileissa olosuhteissa ja Low Visibility Operaatioiden, sekä moottorihäiriökoulutuksen yhteydessä. Koulutusta tulisi ohjata huomioimaan operatiivisesti todennäköisiä tilanteita, kuten All Engine Go Around ja ylösve-to epästabiilista lähestymisestä.

ULR (Ultra Long Range) operations

ULR -operaatiot ovat lentoja, joissa lennon block-aika on yli 16 tuntia ja/ tai työaika on yli 18 tuntia. Singapore Airlines aloittaa ULR operaatiot helmikuussa 2004 avaamalla suoran yhteyden välille Singapore – Los Angeles. Block-aikaa lennolle tulee noin 16h40min, FDP (Flight Duty Period) on siten 18h10min. Lentomiehistöjä lennolla on kaksi. Lepoajan ennen töihin lähtöä kotikentällä on oltava vähintään neljä vuorokautta ja kohteessa levätään vähintään 48 tuntia. Lentojen aloittamiseen liittyy myös mittavan tutkimuksen loppuun saattaminen, jossa lentomiehistöjen väsymystä ja vireystilaa on mitattu ja mallinnettu. Operaatioiden aloittamisen jälkeen tutkimusta jatketaan seuraamalla miehistöjen vireystilaa ja väsymystä todellisessa työympäristössä aivo-käyriä (EEG/EOG) mittaavia laitteita käyttäen. ULR -tutkimuksesta saatua tarpeellista tietoa voidaan varmasti hyödyntää myös normaali operoinnissa lentäjien vireystilaa arvioitaessa. IFALPA on ajoissa ottanut kantaa operoinnissa käytettäviin periaatteisiin, joita valtaosaltaan ollaankin nyt noudattamassa.

Datalink –viestien muoto

IFALPA on tarttunut varsin huonos- sa jamassa olevaan asiaan, Data Link -viesteihin. Tällä hetkellä viestien sisältö, sisällön jäsenitys ja lyhenteet ovat täysin villiä aluetta. Viesteissä käytetään ei-standardoituja sanoja, sisältöjä ja lyhenteitä. Pahimpia esimerkkejä tästä ovat mm. lentoonlähtöselvityksen

seassa olevat, lennonjohtajalle itselleen tarkoitetut, lyhenteillä kirjoitetut muututukset. Näiden viestien perusteella miehistö kuitenkin ymmärtää usein selvityksensä ja lennon turvallisuuden merkittävästi vaikuttavat tekijät, kuten sääolosuhteet, näkyvyyden, lennonjohtojaksot yms. Usein viestin ymmärtäminen ovat tällä hetkellä täysin arvailun, valistuneen päättelyn ja kokemusten varassa. Asiaan on nyt kuitenkin tartuttu ja asia tulee etene- mään yhteistyössä ATC:ta valvovien ja kehittävien tahojen kanssa. Tavoitteena asiassa ovat tietyt standardoidulla formaatilla kirjoitetut viestit, jotka sisältävät oleelliset, lentäjää koskettavat asiat, ennalta harkitussa ja sovitussa järjestyksessä.

Lentäjäkoulutuksen tuntimäärät

ICAO:ssa on esillä ehdotus, jossa lentokoulutusmääriä ollaan tuntuvasti alentamassa siten, että esityksen mukaisella valmiilla liikennelentäjällä olisi tyyppikoulutus mukaan lukien vain 180 tuntia ”lentokokemusta”, josta vain 60 tuntia olisi lennetty oikealla lentokoneella ja loput olisi mahdollisesti korvattu lennonharjoittelulaitteilla ja simulaattoreilla. Kyseessä olisi merkittävä vähennys nykyisiin JAR-minimeihin, erityisesti oikealla koneella lentämistä silmällä pitäen. Ehdotus ei perustu mihinkään tutkimukseen ja sen taustalla epäilemättä ovat lentokoulutuksesta aiheutuvien kustannusten pienentäminen. IFALPA ei asettunut tukemaan tätä esitystä, vaan kokouksessa laadittiin ”kilpaileva” esitys IFALPA:n näkemyksen mukaisista ehdottomista minimituntimääristä. Yksi tämän päivän keskusteluaiheista on lentäjien peruslentotaitojen heikkeneminen ja siitä johtuvat ongelmat. Näiden keskustelujen valossa tuntuu uskomattomalta, että teollisuudessa ajetaan vielä peruslentotaidonkin heikentämistä.



JAA:n lupakirjakokeet

IFALPA:ssa laadittiin kannanottoa JAA:n pitämiin lupakirjakokeisiin. Tällä hetkellä kokeiden taso on Eurooppalaisten lentäjien keskuudessa tunnetusti sisällöllisesti ja kielellisesti huono. Ongelmaa vaikeuttaa kysymyspankin salaisena pitäminen, joka vaikeuttaa palautteen antamista ja kysymysten kehittämistä. JAA ei anna myöskään minkään heidän mielestään omia intressejään ajavien tahojen, kuten ilmailussa turvallisuutta kehittävien komiteoiden ja järjestöjen, osallistua kokeiden kehitysprosessiin avoimesti. Kysymysten salassa pidon merkitys on tosin vähentynyt, sillä kysymykset ovat jo valtaosaltaan levinneet ”harmaille markkinoille” internetin kautta. Samaan aikaan Atlantin toisella puolella FAA pitää asiakkaidensa kysymyspankit avoimena, mikä asettaa Eurooppalaiset lupakirjan hakijat epätasa-arvoiseen asemaan amerikkalaisten kollegoidensa kanssa. IFALPA kannustaa JAA:ta kannanotollaan kokeiden kysymysten laadun parantamiseen, kokeiden kielellisen tason parantamiseen ja suljetun kysymyspankin avaamiseen. IFALPA myös tukee JAA:ta yhdistämään CPL- ja ATPL-kokeet yhdeksi kokeeksi ATPL-lupakirjaa tentittäessä.

Pekka Erkama

Radioaktiivista!

Allekirjoittanut siirtyi jatkamaan Mika Allisen työtä SLL:n kokousedustajana IFALPA:n DG-komiteassa. Huolellisen briefauksen jälkeen matka suuntautui kanavastaan tunnettuun Panaman pikkuvaltion pääkaupunkiin. Kokouksessa pohdittiin mm. radioaktiivisten aineiden lentokuljetusten lisääntymistä ja sen asettamia vaatimuksia lentotoiminnalle

Samaan aikaan paikalla pidettiin myös IFALPA:n Security-komitean kokous, joten famitus kokouskäytäntöihin hoitui SLL:n security-komiteadelegaatin Tervon Tomin avustuksella. Ensimmäinen päivä aloitettiin käymällä läpi ICAO:n, IATA:n, IAEA:n, JAA:n, UPU:n ja UNCOE:n istunnoissa vierailleiden DG-komitean jäsenten raportteja. Toisena päivänä jatkettiin tarkastelemalla IFALPAn oman Annex 18 asioita ja käsiteltiin kaikki loput agendassa olleet DG-asiat. Kolmannen päivän ensimmäinen puolikas vietettiin yhdessä Security-komitean kanssa security and dangerous goods -aihealueen parissa ja loppupäivä revisioitiin IFALPA:n policyja ja kehitettiin DG-komitean työskentelytapoja.

Infectious substances

DG-komitean puheenjohtaja kapt. Wim Schuurman ilmaisi huolensa liittyen Yhdistyneiden Kansakuntien (UN) aikomukseen kehittää uusia pakkausohjeita infectious substances ja diagnostic specimen -kategorian aineille. Tähän liittyen IATA:n vanhat riskiryhmien 1-4 aineet yhdistettäisiin kahteen ryhmään, A ja B. Kehitteillä olevan UN3373-määrittelyn myötä voitaisiin vanhaan IATA:n infectious substances riskiryhmään 2 ja 3 kuuluneita aineita lähettää diagnostic specimen -statuksella IATA:n pakkausohjeistusta (PI)650 käyttämällä. Tämän johdosta olisi helpompi liikutella erilaisia (ihmiselle haitallisia patogeenejä sisältäviä) näytteitä lentokoneella. Kansainvälinen toiminta esim. erilaisten epidemioiden yhteydessä tehostuisi, koska pakkaus- ja lähetysvaatimukset olisivat väljemmät ja näytteiden siirtely helpottuisi, koska niillä ei olisi DG-statusta. Lisäksi IATA:n edustajan mukaan nykyään -hankalista pakkausvaatimuksista johtuen - paljon näytteitä liikkuu myös "pimeästi" ja uusi menettely saattaisi ne todennäköisesti diagnostic specimen -kategorian alle.

Ilman DG-statusta liikuteltava tavara tarkoittaa siis; ei NOTOC merkintää, ei ohjeistusta emergency-tilanteiden varalle, ei pakkauksen tarkastusta rahdin toimesta tavaraa vastaanotettaessa. Komiteaa huolesti kapteenin vastuu emergency-tilanteessa. Käsittely UN:ssa alkaa kuitenkin olla loppusuoralla, joten komitea pyrkii vaikuttamaan ICAO:n

DG-paneeliin, jotta NOTOC-merkinnästä ei luovuttaisi.

Radioaktiiviset aineet

Radioaktiivisen materiaalin kuljetaminen lentorahtina on lisääntymässä, joten DG-komitea pyrkii aktiivisesti seuraamaan IAEA:n standardointityötä. Kokouksessa kiinnitettiin huomiota materiaalin pakkausvaatimuksiin ja pakkausten testaamiseen. Esimerkkinä mainittakoon IAEA:n ehdottama tyyppi C pakkauksen (korkean radioaktiivisuuden omaavalle materiaalille tarkoitettu), palokestävyystesti. IAEA:n ehdotus oli 800 Celsiusta/1 h. JET A-1 palaa 1100 Celsiuksen lämpötilassa. Lämpöenergian siirtyminen on verrannollinen lämpötilan neliöön. IFALPA:n edustaja suositti IAEA:lle testin muuttamista.

Lisäksi keskusteltiin radioaktiivisen materiaalin pakkausdimensioiden määräysten ja ruumaan sijoittamisen ohjeistuksen lisäämisestä.



JAR-OPS

JAR-OPS subpart R ja siihen liittyvät määräykset saivat komitean toimesta useita muutosehdotuksia. Tärkeimpänä mainittakoon IFALPA:n ehdoton pyrkimys säilyttää sanamuoto sellaisena, että piloteilta voidaan edellyttää NOTOC:n lukemista ATC:lle in-flight emergency-tilanteessa vain käytettävissä olevan ajan salliessa tämän.

Security and dangerous goods

Yksi ajankohtaisimmista keskustelunaiheista oli vaarallisten aineiden turvallisuusnäkökohdat. Vastuu tämän aihealueen käsittelystä oli security-komitealla, ja Tomi Tervo käsitteli asian omassa artikkelissaan Liikennelentäjä-lehden edellisessä numerossa. Lisäyksenä muutama DG-komitean kannanotto rahtipuolen asioihin liittyen.

DG-komitea haluaa matkustajille suunnattavan vaarallisten aineiden tarkastuksen lisäksi random tarkastuksia myös kaikelle matkustajakoneiden ruumassa kuljetettavalle tavaralle. Kaikki kuljetettava tavara kaikkialla maailmassa ei ole asianmukaisesti jätetty kuljetettavaksi DG-säännösten alaisena. Esim. postin mukana saat-
taa kulkea epämääräistä materiaalia, riippuen asianomaisen maan postiviranomaisen toimintatavoista. Lisäksi uudet Internetissä toimivat lähetyksen seuraamiseen tarkoitetut palvelut yhdistettynä vaarallisiin aineisiin muodostavat uusia uhkakuvia lentoliikenteelle. Komitea toivoo tällaisten lähes reaaliaikaisten kaikille avoimien seurantajärjestelmien sulkemista.

Air Eligibility Mark

Uusi Air Eligibility Mark mietitytti komiteaa. Tämä musta lentokonesymboli valkoisella pohjalla olisi tarkoitus vaatia kaikkiin lentokonekuljetukseen otettaviin paketteihin ja alunperin sen oli tarkoitus kertoa, että varsinainen pakkaus materiaaleineen on lentokuljetukseen soveltuva. Ideaa on kuitenkin



venytetty kattamaan koko paketointi prosessi, jolloin merkki kertoisi että paketti on "lentokelpoinen". Käytännössä esim. air mode -pakkauksia valmistava teollisuus saattaisi esipainaa merkin kaikkiiin pakkauksiin, jolloin merkki ei kerro mitään siitä, onko lähetettävä paketti oikein pakattu tai suljettu. DG-komitea ihmetteli, mitä lisäarvoa tällainen ylimääräinen tarra toisi.

Muita käsiteltyjä asioita

- Tekninen nimi säilyy NOTOCissa IFALPAN lobbauksen ansiosta. NOTOCin selkeyttämisen puolesta lobbauksia jatketaan.

- Rahtitilojen spesifikaatioita sekä DG materiaalin kuljettamista ULD:ssa pohdittiin. ULD:n identifiointitagi kertoo, että sisällä on vaarallisia aineita, mutta itse tagissa aineet on luokiteltu vain lentoyhtiöiden IMP-koodien avulla, jotka eivät kerro pelastus/lentomiehistöille mitään.

- DG-komitean tekemä työ IATA:n Dangerous Goods Training Programme -manuaaliin sai kiitosta IATAN edustajalta.

- Eläinten kuljetus rahtikoneilla oli esillä, lähinnä eläinten saattajat ja heidän tainnutusvälineensä herättivät keskustelua.

- Nykyiset määräykset kaasuautojen kuljettamisesta rahtikoneilla vaativat

komitean mielestä lisää tarkennuksia.

- ICAO:n "punainen kirja", emergency response -manuaali, sai parannusehdotuksia.

- DG onnettomuuksien ja incidenttien raportointijärjestelmän kehittämisestä keskusteltiin.

- Viimeisenä käytiin läpi kaikki DG asioihin liittyvät yli kymmenen vuotta vanhat IFALPA-policyt. Tämän asian puitteissa käyty keskustelu englannin kielen sanojen vivahde-eroista ja oikeasta käytöstä ylitti vaativuudessaan jopa SLL:n pulinaboksissa velloneet vastaavanlaiset pohdinnat.

Mika Pyyhtiä
Dangerous Goods
-komiteaedustaja

Pinnanläpäisyt lisääntyneet huimasti

Tämän vuoden jälkimmäisen ATS-komiteakokous oli US ALPAN isännöimänä 25.-27.10. Washingtonissa. Huolta aiheuttivat mm. lisääntyneet pinnanläpäisytapaukset Euroopassa. Viimeistään keväällä 2005 ATS-kokousta odotetaan Suomeen. Sitä odotellessa oma AFIS-asiamme etenee IFALPA:ssa.

Kokousta varjosti hieman amerikkalaisten tyytymättömyys komitean saksalaisen puheenjohtajan tapaan hoitaa asioita, ja yleiskokous saaneeikin äänestää puheenjohtajasta Sydneyssä. Transatlantisten suhteiden tulehtuneisuus taitaa näkyä monellakin alalla... Matkaaminen tähän muslimien luvattuun maahan aiheutti hieman päänsärkyä, koneiden ollessa täynnä perjantaina 25.10, mutta loppujen lopuksi matka järjestyi Amsterdamin kautta suoraan Washingtoniin, joka taisi olla kivuttomampi vaihtoehto kuin matka New Yorkin kautta kaikine turvatarkatuksineen. Asialista oli tuttuun tapaan pitkä kuin meidän perheessä miehen taloustyölistä, mutta kaikki asiat hoituivat kuitenkin kunnialla. Seuraavaksi kerättynä meille mielenkiintoisempia asioita. Lisätietoja

ja muistakin aiheista tietoja saa allekirjoitaneelta.

Suomen AFIS

IFALPA:lta on lähetetty kirje liikenneministerille asti, jossa ilmaistaan huolestuneisuus etenkin Kittilän AFIS:n suhteen. Etukäteistiedot ensi talven liikenteestä ennustavat jälleen kasvua pohjoisen kentille. Kaikkiaan 380 lisälentoa ulkomailta. Seuraava

AFIS-ongelmakenttä lieneekin Kuusamo, jonne suuntautuu entistä enemmän lentoja. Flying Finn aloittaa säännölliset reittilennot ja ulkomaiset operaattorit lisäävät lentojaan Kuusamoon. Seuraava askel AFIS-asiaassa on liittomme edustajien tapaaminen liikenneministerin kanssa. Vuoden 2004 syksyn ATS-komiteakokouksen saaminen Helsinkiin siirtynne 2005 kevääseen, hollantilaisten kollegojen 75-vuotisjuhlien takia, koska he haluavat komiteakokouksen siihen yhteyteen.

Offset tracking

Näin GPS-aikakautena kaikki ovat varmaan huomanneet kuinka koneet lentävät nykyään liiankin tarkasti reitillä, aiheuttaen ongelman. Jos joku onkin väärällä pinnalla, on yhteen-törmäysvaara ilmeinen. Siksi on alettu harkitsemaan RNP 10 tai suuremmilla RNP alueilla offset trackin lentämistä. Näillä alueilla GPS ja RVSM ovat huonontaneet TLS eli Target Level



of Safety -arvoa, mutta OFFSET TRACK -lentämisellä se uudelleen paranisi. Keskustelua käytiin mikä olisi IFALPAN tuleva policy, olisiko OFFSET-matka vakio vai arvottu esim. 0.2-2 mailin väliltä. Samoin olisiko se pakollinen vai ei. Asiasta tehdään seuraavaan kokoukseen paperiesitys. Korostan vielä, että asia ei koske Euroopan ruuhkaista ilmatilaa ja tällä hetkellä OFFSET TRACKIA EI saa lentää ilman lennonjohdon selvitystä.

RVSM

Amerikka ottanee RVSM:n kokonaan käyttöön 2005. Euroopan RVSM:n ongelma on valtion ilma-alukset, jotka eivät ole RVSM -kelpoisia. Niiden määrä on niin huomattava, että se on aiheuttanut ongelmia, koska tällaisen ilma-aluksen lentäessä RVSM ilmatilassa se blockkaa koko ajan matkallaan muuten hyödynnettävissä olevia pintoja.

Ennen Euroopan RVSM:n käyttöönottoa pelätty jättöpyörreturbu-

lenssiongelma ei ole ollut mainittava. Muutama tapaus on ollut, jossa koneelle on aiheutunut 30 asteenkin kallistus. Jos itse kohtaatte RVSM -ilmatilassa ilmiön, muistakaa raportoida siitä.

RTF

UK ALPA toi kokoukseen esityksen, jossa haluttiin tehdä draft policy yhtiönjaksoson käytöstä nousun ja liu'un aikana. Kokouksen IFATCA:n eli lennonjohtajien globaalinen kattojärjestön edustaja, joka työskentelee Maastrichtin alueessa, toi julki huolen Euroopan huomasti kasvaneista pinnanläpäisyyksistä. Tutkimuksissa on tullut ilmi, että useassa tapauksessa osasyynä on ollut toisen pilotin oleminen yhtiönjaksolla lennon vaiheessa, jolloin molempien lentäjien monitoraus ATC-jaksolla on elintärkeää.

Asiasta tehtiinkin draft policy, jossa pyritään välttämään yhtiönjaksolla kommunikointia nousun ja liu'un aikana, ellei se lentoturvallisuuden kannalta ole välttämätöntä. Asiassa voimme mekin katsoa peiliin, onko esim. jo turhaksi käyneiden ETA-arvioiden yms. kysely jaksolla järkevää esim. TMA:lla. Priorisoidaan asiat.

IFATCA:n edustaja mainitsi myös ongelmasta sekoittaa 320/330 tai 220/230, 120/130 RTF:ssä. Jokainen varmaan itsekin muistaa näin käyneen eli taas kerran; varmistetaan ellei kummatkin eivät ole täysin varmoja selvityksestä. Yleistäen jälleen kerran RTF:stä, pyytään annetuissa vakio termeissä ja toimintatavoissa. Lähes poikkeuksetta kaikissa tutkimusraporteissa on maininta; "Radiopuhelinliikenne ei ollut annettujen määräysten mukaista."

Kentän lämpötila

IFALPA:n policy lämpötilan mittamisesta lentokentällä otettiin tarkasteluun. Tehtiin esitys, jossa halutaan, että kentän lämpötila mitataan läheltä

kiitotietä, ja pinnan päältä, joka edustaa kiitotien pintaa, 2 metrin korkeudelta. Tämä edustaa paremmin lentäjille tärkeää lämpötilaa, jota käytetään esim. suoritusarvolaskennassa. Kesäisin meilläkin on varmasti huomattava ero virallisessa varjolämmössä ja kiitotien asfaltin päältä mitatussa lämmössä, joka kuitenkin on sitä moottorien imemää ilmaa.

ACAS

Britannian lennonjohdon ohjeissa lennonjohtajaa neuvotaan ACAS RA-väistön aikana myös kääntämään konetta. Tästä keskusteltiin onko se RA-väistön kannalta hyvä. Asiasta oltiin

kahta eri mieltä, puheenjohtajan mielestä asiassa ei ole ongelmaa, mutta itse toin esiin kannan, jossa käsin lennettäessä RA

-väistöä, ei mielestäni ole missään nimessä hyväksyttävä samanaikaista lennonjohdon kääntöä. Mielestäni näin toimittaessa tulee kapasiteettiongelma samaan aikaan suoritettaessa ACAS-väistöä ja käännettäessä suuntaa.. Tästäkin asiasta tehdään seuraavaan kokoukseen paperi. Tullee koskettamaan tulevaisuudessa myös HUPER-komiteaa.

ADS-B (Automatic Dependant Surveillance and Broadcast)

Alueille, joilla ei ole tutkapeittoa, kuten Alaska, on kehitetty tutkan korvaava laitteisto, jossa kone lähettää itse paikkatietonsa. Tätä koneen lähettämää paikkatietoa käytetään jotakuinkin kuin transponderin lähettämää tietoa porrastamiseen. Etuna on maalaitteiden edullisuus vs. tutkalaitteet ja myös saadaan suuria alueita valvonnan piiriin. Alaskassa järjestelmä on ollut jo kokeilussa ja saadut kokeemukset ovat olleet rohkaisevia. Esim koelennolla ADS-B varustaisen koneen

reitillä lensi armeijan AWACS -kone tallentaen sen reitin. Tätä tallennetta ja koneen lähettämää reittiä verrattaessa todettiin sen lähettämän reitin olevan jopa tarkempi kuin nykyisten lennonjohdon tutkalaitteiden piirtämä. Tulevaisuudessa näemmekin ehkä lennonjohdon toimivan myös Euroopassa vastaavan laitteiston kanssa. Ongelma on, että laitteella on oma GPS, eli sen lähettämä paikkatieto voi mahdollisesti erota koneen paikasta. Tosin tämäkään ongelma ei ole kovin perustavaa laatua oleva.

Kurkistuksia tulevaan

Vireillä on jos minkälaisia projekteja tulevaisuuden menetelmistä. Esim FMS NAV DATABASE:n päivitys automaattisesti, vaikka kone ilmassa. Frankfurtin minimi tutkaporrastus 2 mailiin. Samoin pyörreanaporrastuksien pienentämistä on tutkittu. Tutkimukset ovatkin tukeneet niiden mahdollista pienentämistä. Osittainen reitillä tapahtuva porrastaminen lentäjien tehtäväksi yms. Eli lentäminen 20 vuoden tai jopa 5-10 vuoden kuluttua voi olla hyvinkin erilaista tämän päivän lentämiseen verrattuna.

Yllä osa asioista esitettynä hyvin tiivistettynä, joten rohkeasti yhteyttä, jos tunnet halua saada lisää tietoa. Lopuksi haluan esittää kiitokset sekä liitolle että yhtiölle matkan mahdollistamisesta.

Timo Einola
ATS -komiteaedustaja

IFALPA:n SCAMPI-kokous Mexico Cityssä

IFALPA:n SCAMPI (Subscription, Constitution, Administration, Membership, Policy and Insurance) -kokous pidettiin Mexico Cityssä 9.-10. lokakuuta. Kokous pidettiin paikallisen yhdistyksen ASPA:n tiloissa. Lentäjillä on siellä vaatimaton kolmikerroksinen rakennus uima-altaineen ja kuntosaleineen.

ASPA:n Technical Director, Carlos Arroyo, toivotti meidät tervetulleeksi taloon.

Puheenjohtaja David Moore avasi kokouksen ja esittelykierroksen jälkeen siirryimme esityslistaan. Kokouksessa oli mukana 13 jäsentä sekä 4 IFALPA:n edustajaa.

Loss of Licence -insurance

Käsiteltiin IFALPA:n 'Loss of Licence Insurance Scheme'. Todettiin että esityspaperia ei ollut, mutta että MOC (Management Oversight Committee) oli käsitellyt asiaa. LOL, on ollut suosittu USA:ssa, mutta amerikkalaiset ovat vetäytyneet tästä, ja tällä hetkellä LOL:in käyttäjiä on melko vähän. Hallinta on melko raskasta ja on herännyt kysymys pitääkö IFALPA:n tarjota tällaista palvelua. Viime vuonna

tehtiin markkinatutkimus, ja todettiin että suurimmalla osalla lentäjiä on joko oman yhdistyksen tai yhtiön kautta jonkinlainen LOL voimassa. Todettiin että joko IFALPA:n pitää räätälöidä LOL, jotta se istuisi eri ympäristöön, tai sitten luopua koko hankkeesta. Jos PO:t (Principal Officers) päätyvät räätälöityyn ratkaisuun, niin arveltiin toteutuksen kestävän noin 2-3 vuotta. Toisaalta todettiin myös että tänä päivänä on yhä vaikeampi löytää vakuutusyhtiöitä jotka haluavat vakuuttaa lentäjiä kohtuulliseen hintaan. Syy tähän saattaa löytyä mm kohotetusta eläkeiästä, kohotetusta työpaineesta - eli lentäjät jäävät enemmän sairaseläkkeelle, joka tuottaa vakuutusyhtiölle tappiota. Kokouksen mielipide oli että IFALPA:n kautta saattaisimme saada mielekkään ratkaisun, mutta olimme myös tietoisia että se vaatisi melkoisia ponnistuksia.

Raha-asioita

Puhuttiin vuosikokouksen budjetista, ja totesimme että se ei voi olla 'nolla-budjetti' jossa tukijat (sponsorit) sekä osanottajat maksaisivat kaikki kulut. Koska kokouksessa käsitellään kaikille tärkeitä asioita, täytyy kaikkien myös maksaa siitä. Käsiteltiin myös osaanottomaksuja, sekä perhejäsenten jäsenmaksuja. Käytiin läpi sekä ensi keväänä pidettävä kokous, joka on Sydneyssä, että kevään 2005 kokous Cape Townissa. Todettiin lopuksi että maksut olisi 04SCA007 mukaiset, että maksu nousisi määrätyn inflaatio-%:n mukaan, ja että lasten alaikä nostettaisiin 16 (ollut 12).

Keskusteltiin myös maksamattomista jäsenmaksuista. Jotkut jäsenet eivät ole kenneet, tai halunneet, maksaa jäsenmaksuaan. Jollei jäsenmaa ole esim. ilmoittanut jäsenmääräänsä, niin sitä

on sääntöjen mukaan nostettu 10%. Tästä on saattanut tulla kierre, josta jäsenmaa ei ole päässyt pois. Todettiin että PO:lle annetaan valtuudet hoitaa tapauskohtaisesti kaikki epäselvyydet. Todettiin myös että tässä kohti sääntöjä on tarkennettava ja luvassa on paperi tästä.

IFALPA Investment Bond on niin sanottu 'vakiokohta' esityslistassa ja todettiin että jatketaan saman kaavan mukaan - melkein, eli kysymys on vapaaehtoisesta lainasta joka jäsenet ovat antaneet IFALPA:lle. Lainan suuruus on tällä hetkellä 124 530 GBP eli noin 86800 EUR. Suurin lainanantaja on USALPA. SLL on mukana noin 1280 EUR panoksella. Täsmennettiin hieman takaisinmaksusuunnitelmaa, tarkoitus on että laina on maksettu pois vuonna 2012.

Käytiin läpi myös IFALPA:n budjetti - kehotan että kiinnostuneet käyvät hakemassa paperin 03SCA010 IFALPA:n kotisivulta. Puhuttiin mm toimitusjohtajan palkasta; varattu summa 60 000 GBP on liian vähän. Kaikenkaikkiaan kokous oli yksimielinen siitä että jäsenmaksu pitäisi nostaa sovitun 3% mukaan

Japan ALPA Scholarship Fund on toinen vakiokohta esityslistalla. Todettiin että tänä vuonna ei ollut sopivaa kohdetta mihin rahoja olisi käytetty. Rahat käytetään onnettomuustutkijoiden kouluttamiseen. Viime kevään arpajaistuotot kasvattivat säätiön rahamassaa 1730 GBP eli nykyinen käytettävissä oleva summa on noin 28900 GBP.

Hallinnollisia asioita

Käytiin läpi miten menetellä kun jokin tavoite (Policy) on saavutettu. On todettu että on olemassa noin 30 tavoitetta, jotka eivät ole enää ajankohtaisia,



koska ne ovat joko vanhentuneet tai saavutettu. Todettiin että ensi kevään kokouksessa käsitellään kaikki tarpeetomat tavoitteet yhdellä kertaa, eikä jokainen erikseen.

Todettiin että IFALPA:n sääntöjen mukaan voidaan maksaa 10:lle pääedustajalle kokousmaksu, eli jollei jäsenyhdistyksellä ole varaa lähettää yhtään jäsentä vuosikokoukseen, niin IFALPA voi kustantaa hänet. Tähän asti on maksettu hotellit ja ilmoittautumismaksut. Nyt haluttiin myös, tarpeen tullen, maksaa matka.

Raportti MOC kokouksesta. MOC:issa on viisi jäsentä, ja sen tarkoitus on ollut tarkistaa miten IFALPA toimii, sekä ehdottaa parannuksia. MOC on toiminut vuodesta 2001, jolloin IFALPA oli melko suurissa rahavaikeuksissa. MOC:issa on keskusteltu Kiinan mahdollisesta mukaantulosta IFALPA:aan, LOL:ista, Interpilot House (IFALPAN Lontoon päämaja), sijoitustoiminnasta, sekä sen omasta kohtalosta. Ryhmä on perustettu, mutta ei ole päätetty milloin työ on tehty. Todettiin että MOC:ia tarvitaan yhä, ja se voi jatkaa työtään toistaiseksi.

Sijoitusstrategiasta puhuttiin ja todettiin että sellainen olisi tarpeen. Sen koko olisi 4 jäsentä.

Todettiin että IFALPA:lla on varoja käytettävissä, jotka kuuluvat jollekin toiselle ryhmälle, kuten PEC (Pan

European Committee), Japan ALPA Scholarship Fund jne. Säännöistä ei suoraan ole luettavissa näiden varojen käytöstä, ja asiaan halutaan tarkennuksia.

Seuraava kokous on todennäköisesti Irlannissa ensi syksynä. Ennenkuin kokous lopetettiin kiitimme Dave Moorea joka lopettaa puheenjohtajana. Hän lähti eläkkeelle jo viime keväänä mutta on jatkanut kautensa loppuun. Kiitimme tietenkin myös Carlos Arroyota hienoista järjestelyistä. Tämän jälkeen ei odottanut muu kuin 24 tunnin kotimatka - mutta se onkin toinen tarina.

Kenneth Hamberg

CAPTAINS' CLUB

Finnairin piloteille tarkoitettu kuntoilu- ja kamppailulajiklubi. Sali ei ole avoinna suurelle yleisölle vaan se toimii klubipohjalta. Salilla on tatami, nyrkkeilykehä, nyrkkeilysäkkejä sekä David-kuntosalilaitteet. Ohjatut harjoitukset kaksi kertaa viikossa, sekä mahdollisuus maksuttomiin privaattitreeneihin salin vetäjän Pertti Kurosen kanssa arkin klo 10.00-14.00 (normaalihinta n. 100 €/tunti). Ohjatuissa treeneissä peruskuntoharjoittelua ja "practical self-defence" harjoituksia. Harjoitellaan mm. toimintaa puukkoa, käsiasetta ja vaikka pesäpallomailaa vastaan, itse ilman asetta sekä varustautuneena jollain kättä pidemmällä.

Klubilaisilla mahdollisuus harjoitella myös yhteistyösaleilla New Yorkissa ja Miamissa. Harjoittelu ei edellytä aikaisempaa kamppailulajikokemusta ja sopii kaiken ikäisille ja kuntoisille. Toiminta on erityisesti räätälöity meikäläisille. Klubin jäsenyys n. 150 €/vuosi, sekä harjoitusmaksu n. 300 €/3 kk. Halutessasi voit edetä eri lajeissa mustaan vyöhön asti.

Ohjaajana toimii erittäin kokenut Pertti Kuronen joka on vetänyt vuoden 2003 ESE-päivän turvakursseja cabin miehistöille. Pertillä on useasta kamppailulajista musta vyö ja hän toimii Euroopan pääkouluttajana Shootfightingissä ja Kyo-Sho-Kaissa sekä on Israelin armeijan hyväksymä lähitaistelukouluttaja. Klubilaisille järjestetään harjoitusten lisäksi erilaisia mukavia tapahtumia, retkiä ja teemapäiviä.

Tervetuloa mukaan kohottamaan kuntoa ja oppimaan itsepuolustaitoja. Klubin osoite on Pursimiehenkatu 29 A ja Pertin tavoittaa numerosta 040-5413833.

POC ampuu kovilla!

Sammal lensi ja tanner tömisi, kun Pilot's Outdoor Club kävi purkamassa väkivaltaelokuvien aiheuttamia traumojaan.

Pienet sadekuurot ja kylmenevät syksyn tuulet eivät pelota, kun ulkoilmatoimintaan innostuneet pilotit järjestävät mielekästä harrastustoimintaa. Tämä todistettiin taas kun POC: n järjestämä värikuulasota käytiin Nuuksion kansallismaisemassa 2.10.2003.

Aamulla sateen uhka oli niin kova, että järjestäjän puolesta jo kyseltiin peruuttamisesta. Aamukankein sormin piti näpytellä vastaus tekstiviestinä, enemmistö voittakoon! Äänestyksen tulos oli murskaava, ja pian erinäisiin kotoa kerättyihin ryysyihin pukeutuneet soturit marssivat avojonossa pitkin sateen kostuttamia sammalkankaita.

Pelipaikka sijaitsi Nuuksion eteläosassa kallioisella harjanteella. Alue oli kooltaan n.100x200 metriä, sisältäen avokalliota, metsää ja kivikkoa. Toiselta reunalta avautui silmiä hivelevä näkymä tyynelle lammelle. Puitteet olivat siis mitä parhaimmat.

Oppaanamme toimi 15 vuotta värikuulapyssyjen kanssa paukutellut



Lassi Elovaara. Hän vastasi pelivälineiden ja pelipaikan hankinnasta, pelaajien opastuksesta ja ennen kaikkea turvallisuudesta. Kokemus myös näkyi ja järjestelyt olivat huippuluokkaa.

Vihdoin itse peli pääsi vauhtiin, ja kaksi joukkuetta suuntasi kohti kentän vastakkaisia kulmia. Viimeiset taktiikkapalaverit pidettiin ennen kuin varmistimet napsautettiin pois ja 15 ramboa sekä kommandoa ampaisivat liikkeelle vihollisen mustina ammot-tavia piippuja pelkäämättä. Pauketta riitti, eivätkä omatkaan aina säästyneet osumilta. Tyypillisesti rytmikästä papatusta seurasi machomaisesti huudettu

JESS! sekä hieman peitellen päästetty AIJAIJAI!

Lipunryöstö-periaatteella käydyissä taisteluissa liput vaihtoivat kiihkeästi paikkaa. Pelasimme noin 10 "erää" kunnes kaikki mehut oli imetty kuiviin. Liiton sauna odotti houkuttelevan kuumana ja kosteana, eikä aikaakaan, kun ravintola Simulaattorin tiskillä jonotettiin pitsaa ja kokista. Saunan lauteilla taistelut käytiin lähes laukaus kerrallaan uudestaan läpi, sekävertailtiin vienosti punottavia osumajälkiä. Kyllä olisi taas kotona kerrottavaa!

Pilots' Outdoor Club
mikko.selander@finnair.com
040-5039 416

ps. Johdettua seinäkiipeilyä (=myös kokemattomille) 9.12. Stay tuned on "pulinabox", lisätietoa tulossa.

Pekka Hämäläinen
sotakirjeenvaihtaja



Mitä mieltä lehdestä?

Liikennelentäjä-lehden toimitus toivoo lukijoiltaan palautetta ja kommentteja lehden uudistuneesta ulkoasusta. Mikä oli mielestäsi hyvää tai kiinnostavaa, mikä taas erityisen huonoa? Oliko luettavuudessa parannettavaa? Pistivätkö kuvat silmään pahasti vai hyvästi? Saiko tekstistä selvää myös yölennoilla? Myös kaikki toiveet ja kehitysehdotukset lehden sisältöön liittyen ovat erittäin tervetulleita!

Palautetta voi lähettää sähköpostilla osoitteeseen toimitus@slpilots.fi.

Toimitus

Automaa/Peugeot
mainos
A4

Laakkosen mainos
A4