



LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 1 | 21.1.2004



Muutoksen olemuksesta

Olemme saaneet seurata sekä pitkän linjan rakenne-muutoksia että välittömän toimintaympäristömme muutoksia, ehkä enemmän kuin koskaan yhtiön historiassa näin lyhyessä ajassa. Kriisi aikaansaa muutoksen. Muutos vaatii avarakatseisuutta ja rohkeutta, sekä henkilöstöltä että johdolta. Finnair lähti aikanaan toteuttamaan laajoja rakenteellisia muutoksia tavoitteenaan pitkäkestoinen rationalisoiva vaikutus - ei hetkellinen tekohengitys.

Liikennelentäjät ovat osaltaan vastanneet kutsuun. Olemmesopineet mm. Aero Airlinesista, Express-liikenteestä ja sen tuottamista pitkän aikavälin säästöistä, koneiden kierrosta. Sovimme viime kierroksella nelivuotisesta TES:stä, joka on antanut myös työnantajalle eväitä pitkän tähtäimen suunnitteluun. Kaikesta olemme neuvotelleet avoimin kortein, avoimin mielin.

Muutoksella on aina raamit, jonka puitteissa toimia. Raamit on laadittu työehtosopimuksen muodossa. Suojaamme työpaikkojamme ja -ehto-

jamme TES:n mukaisesti. Niistä meidän tulee pitää kiinni. Niitä varten TES on olemassa. Muutos ei voi tapahtua niitä uhraten.

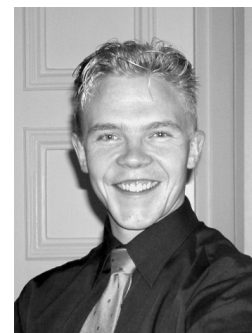
Myös jokapäiväisessä työssämme olemme saaneet kohdata uudistuksia. Suuri tukitoimintojen uudelleenorganisointi on siirtänyt painopistettä manuaalisesta automaattiseen, sidosryhmiltä lentäjille. Lentäjän työmäärä lisääntyy kiistatta uusien tehtävien myötä. Työmoraalimme ja taitomme riittävät, asianmukaisella koulutuksella, varmasti uusiin yksittäisiin tehtäviin. Entä niiden yhdessä aiheuttama työkuorman lisääntyminen? Käsissämme on yhtä aikaa useita uusia toimintatapoja, joihin meillä ei ole vielä rutiinia. Seuraava muutos on jo suunnitteilla: RC:iden siirtäminen pois koneelta työpisteeseen, johon kommunikointi tapahtuisi radioin.

Muutos ei myöskään voi tapahtua karsimalla sidosryhmien suorittava porras liian vähiin. Oman työympäristömme asiantuntijoina meidän tulee tietää, missä muutoksen raja kulkee

tälläkin saralla. Työympäristömme muutokset täytyy tehdä hallitusti, meitä kuunnellen. Ne täytyy myös kouluttaa ja ohjeistaa perusteellisesti. Näin ei aina ole ollut asia.

En sano muutoksen olevan paha asia. Se on järkevä asia, tänä päivänä myös välttämätön. Sen täytyy kuitenkin tapahtua oikeiden raamien puitteissa. Keskustelun aiheesta on jatkuttava avoimena.

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. 040-545 3111, fax 09-8516 1951
panu.maki@slpilots.fi

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

Taitto ja kuvankäsittely: 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
Miamin lennolle toinen ateria	3
Valtuuston välähdyksiä	4
Turvatoimikunta	6
Luottamusmiehenpalsta	7
Jälleen kerran: FOLLOW RA!	8
Aaltopellistä automatiikkaan	10
"Welkam tu India"	14
POC pitkin seinää	18



Uusi vuosi - uudet kujeet vai uudet lupaukset?

Välillä tuntuu, että yhtiön ja yhdistyksen välisessä toiminnassa liikutaan omituisissa menneiden aikojen tunnelmissa. Vedotaan lauseiden "ainahan näin on tehty" ja "sehän on vakiintunut käytäntö" taakse. Joskus luvataan, joskus kujeillaan. Rehellisyyden nimissä on sanottava, että näin toimivat molemmat osapuolet. Valitettavasti.

Vuosi 2003 saatiin pienen väännön jälkeen loppumaan niin omalta kuin yhtiönkin kannalta kunniallisesti. Kunniaton loppukin olisi ollut mahdollinen, mutta sitä ratkaisua ei toivonut kukaan. Haluan kiittää kaikkia jäseniämme siitä yhtenäisyydestä ja tuesta, jota osoitte vaikeiden neuvotteluiden keskellä. Yhtenäisyys on voimaa!

Kohta kolme viikkoa on takana vuodesta 2004. Jos vuoden vaihteessa tinan tai mokin äärellä tuli tehtyä lupauksia itselleen tai läheisilleen, niin jo nyt on hyvä katsoa peiliin. Ovatko lupaukset pitäneet? Aikanaan aloittaessani liiton puheenjohtajana otin tavoitteekseni, että pyrin toimimaan tehtävässä välttämättä tyypillisiä ammattiyhdistystoiminnan politiikastakin tuttuja keinoja.

Saman lupauksen tein tällekin vuodelle. Haluan lopettaa niin sanotut hiekkalaatikkoleikit, ja toivon, että sopimuksista pidetään kiinni. Lisäksi oletan, että neuvotteluissa keskitytään olennaiseen, eikä niitä jatketa myöhään yöhön. Öisin ollaan kotona, tai sitten lennetään lentokoneita.

Olen sitä mieltä, että meillä on yhtiön kanssa sama päämäärä - saada

olla mukana kehittämässä nykyistä Finnairia niin, että se on olemassa vielä tulevaisuudessakin. Finnairia, jolla on sekä reitti- että lomalentoliikennettä. Teemme kaikki töitä yhteisen hyvän eteen. Lopetetaan kujeilu ja luvataan, että tehdään töitä. Parempi tulevaisuus on edessämme.

Panu Mäki
puheenjohtaja



Miamin lennolle toinen ateria

Joulupöydän antimet on nautittu, toivottavasti kinkun sulatusta ei tarvitse siitä huolimatta tehdä työmaalla.

Vuoden vaihteen aikoihin on reitillä ilmennyt joitakin ongelmia, joihin on jo toivon mukaan tullut ratkaisu. Myös erikoisannokset ovat nostaneet esille joitakin kysymyksiä, ja niihin olen hakenut viisaammilta vastauksia.

MD11 MIA-lennot

MD11 MIA-ruokien kanssa on ollut kovasti ongelmia: 12 tunnin työpäivästä on pitänyt selviytyä yhdellä lämpimällä annoksella, eikä lisukeitakaan ole näkynyt. Kiitos SLL:n hallituksen voimakkaan ärähdyksen, asian pitäisi olla nyt kunnossa. Jatkossa MIA-lennolle pitäisi tulla seuraava evästy: kaksi lämmintä ateriaa (J-luokan ateria eli 2-3 vaihtoehtoa sekä turistiluokan ate-

ria), tarjotinkate, leipää (EI täytetty), hedelmät, puurokaukalo. Järjestelmän pitäisi olla toiminnassa viikosta 4 eteenpäin. Raportoikaa ja laittakaa minulle sähköpostia, jos homma ei toimi.

Erikoisannokset

Erikoisannokset voi kohdistaa crewwebin kautta aivan samalla tavalla kuin muutkin eli niitä ei tarvitse kantaa mukana koneesta toiseen. Samalle lennolle on sattunut usein CDR/COP-yhdistelmä, joilla on sama erikoisruokavalio ja heille on tullut tismalleen sama ruoka. Tilanne on OM-A:n vastainen ja olen yrittänyt saada asiaa korjattua, mutta joulunpyhät ovat hankaloittaneet asian hoitoa. Olen nyt kääntynyt asiassa Olavi Hämäläisen puoleen, toivottavasti tämäkin ongelma saadaan pois päiväjärjestyksestä pikaisesti. Erikoisruoka-annoksista

vielä sen verran, että muistakaa itse varmistaa tilaus- ja kaukolennoilla radiolla cateringistä tai maassa CC:n välityksellä, että tilaamanne annos toimitetaan koneelle. Satunnaisia virheitä tulee valitettavasti aina, mutta toivottavasti mitään systemaattista puutetta ei ole ulkoasemillakaan. Ja muistakaa raportoida puutteista, vaikka se viekin kotiin palattua vähän aikaa. Vain raportoimalla asiaan saa korjausta.

Camilla Sommar-Rale
ruokavaltuutettu



Miamin työvuorot tarkkailussa

Vuoden 2004 ensimmäinen valtuuston kokous pidettiin Tietotien toimistossa 13.1.2004. Tässä lyhyesti kokouksessa käsiteltyjä pääkohtia.

Nordic Airlink-kuviossa tapahtui pientä edistymistä uudenvuoden aattona. Yhtiön edustajat vahvistivat antamallaan kirjelmällä, että yhtiön edustajien mukaan NAL:n lentäminen Suomessa / Suomesta / Suomeen voisi tapahtua vain Finnairin ja SLL:n sovittua TES 5.2-kohdan mukaisesti asiasta.

Vakuutusyhtiö vaihtuu

Lupakirjavakuutusyhtiö on vaihtumassa. Vakuutusmeklarimme Mercer on kilpailuttanut eri yhtiöitä ja jäljellä on vielä kaksi kandidaattia. ZEL:n vakuutusturva loppuu 31.1.2004 ja mitä suurimmalla todennäköisyydellä vakuutus saadaan jatkumaan "katkeamatta". Ehdot tulevat näillä näkymin pysymään suunnilleen samoina, paitsi että vakuutusmaksuissa on n. 15%-suuruinen nousu. Valtuusto

päättyi, että mikäli vakuutusyhtiö vaatii vakuutusmaksun maksamista vakuutustapahtuman käsittelyaikana, eikä jäsen tänä aikana enää maksa jäsenmaksua liitolle, tulee koko vakuutusmaksu veloittaa suoraan jäseneltä.

Carmen

Carmen-järjestelmän suhteen valtuusto teki pienen muutoksen aiemmin tekemänsä päätökseen. Valtuuston kannan mukaan vapaa-päiväpyyntirajat tulisi järjestelmässä tehdä seuraavasti: MD11 aina ja B757 talvella: 2 kpl max 3 päivän mittaista vapaajaksoa, joiden välissä tulisi olla pyydettyä minimissään 5 päivää väliä. Muissa konetyypeissä (ja siis B757 kesällä): 1 kpl max 3 päivän mittainen vapaajakso, jota ennen ja jälkeen minimissään 3 päivää väliä. Lisäksi olisi kolme yksittäistä vapaapäiväpyyntiä, jotka tarvittaessa saisi pyytää myös putkessa. Nämä pyynnit pyrittäisiin siis toteuttamaan 100%. Näiden lisäksi voisi kymmenelle päivälle pyytää vapaata joko koko päiväksi tai osittain ja näistä pyrittäisiin toteuttamaan yhtiön kanssa sovittava prosentuaalinen määrä. Lisäksi päätettiin, että kai-

kissa konetyypeissä aloitetaan Carmenin käyttöönnotto siten, että lentopyyntöjä ei voi tehdä. Kuuden kuukauden tarkastelujakson jälkeen asiaa voitaisiin harkita uudelleen kun ensikokemukset Carmenin käytöstä on saatu. Haluaisin muistuttaa, että Carmenin käyt-

töönnotto ohjaamopuolelle on suunniteltu kesä-heinäkuulle 2004, joten jos tämänkään kirjoituksen kaikki asiat eivät auenneet, niin ei huolta: asiasta tiedotetaan paremmin kun detaljeista on päätetty ja sovellusta muokataan käyttöönottokuntoon.

Jaipurin ongelmat

Lomalentokuvioissa on ollut ongelmia Jaipurissa. Huolestuneet asiakkaat ovat kyseenalaistaneet ohjaamo- ja matkustamohenkilökunnan työkyvyn pitkiksi venyneinä päivinä mm. Helsingin Sanomissa ja Soneran keskustelupalstoilla. Yhtiön edustaja Erkki Ahtee on käynyt paikan päällä tarkastamassa tilannetta ja tilannetta seurataan silmä kovana.

Miamin pitkät työvuorot

Miamin lennoissa on myös tapahtunut TES:n työaika-rajojen rikkomisia. Hallituksen tekemien laskelmien mukaan 82% HEL-MIA-lennoista on ylittänyt suunnitellun maksimirajan (12h) ja 100% MIA-HEL lennoista on ylittänyt rajan (11h). Lisäksi 14% HEL-MIA-lennoista on rikkonut OM-A:n työaika-rajaja. Ennen SLL:n tekemiä laskelmia yhtiöllä ei ollut mitään tilastoa toteutuneista työajoista. Valtuusto päätti, että jatkossa lennot tulisi lentää kolmella ohjaajalla.

**82%
HEL-MIA-lennoista
on ylittänyt TES:n
maksimirajan**

Hallitus kävi kuitenkin tiukkaa neuvottelua asiasta heti kokouksen jälkeen yhtiön kanssa. Kävi ilmi, että lentoja ei oltu suunniteltu minimum-time-track-reittiä, eikä suuremmalla Cost Indexillä, niinkuin oli ollut tarkoitus ja lennot saadaan mahdollisesti sit-



tenkin sujumaan aikataulussa. Tällä hetkellä ollaan väliratkaisussa, jonka mukaisesti muutama seuraava lento voidaan hallituksen suostumuksella lentää kahdella ohjaajalla ja toteutuneita lentoaikoja seurataan suurenuslasilla. Yhtiön jälkikäteen anoma TES-poikkeusanomus, jossa anottiin lentosarjan lentämistä kahdella ohjaajalla maaliskuun loppuun saakka hylättiin valtuustossa yksimielisesti.

ATR-pairingeista

ATR-ryhmässä ollut kirjaamaton sopimus, jonka mukaan yli 2 yön parinkeja ei suunniteltaisi. Vaikka luottamusmiehemme Arto Pellinen oli yhteydessä listatoimistoon asiasta ennen listojen julkaisua, oli listoilla 3 yön parinkeja. Kaikilta lentäjiltä, joilla oli ko. parinkilistoillaan kysyttiin jälkikäteen suostumus lentojen lentämiseen tammikuussa. Jatkossa parinkien pitäisi ATR:ssä olla max 2 yön mittaisia, ellei muuta SLL:n kanssa ole sovittu.

HAK-muutokset

Yhtiö aikoo tehdä muutoksia HAK:in sääntöihin. Hallitus on toimittanut vastineen yhtiön johdolle, jossa on vastustettu mm. 00-lippujen palvelumaksuja ja kilpailija-määritelmää. Aikanaan, kun eläkeläisten koneeseenottojärjestystä muutettiin, SLL oli vastustanut muutosta. Saadun voimakkaan palautteen vuoksi SLL pyrkii parantamaan eläkeläisten ID-statusta jatkossa.

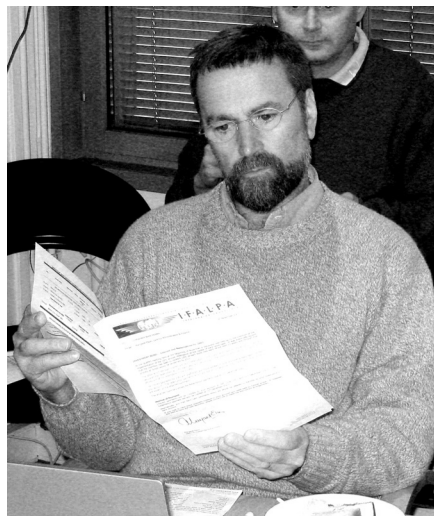
Koulutussitoumus taloon tuleville

Yhtiö on pyytänyt koulutussitoumuksen allekirjoittamista uusilta töihin otettavilta perämiehiltä. Valtuusto hyväksyi periaatteen, että uusilta lentäjiltä pyydetään jonkinasteinen sitoumus. Valtuuston mielestä papeeriin tulisi kuitenkin lisätä tarkennus, jonka mukaisesti sitoumus koskisi vain ensimmäistä Finnairilla saatavaa tyyp-

pikurssia. Tämän lisäksi sitoumus tulisi allekirjoituttaa ennen töihinottoa.

Palkanmaksuvirheet jatkuvat

Yhtiö ei ole vastannut lukuisiin yhteydenottopyynteihin, eikä ole edes pystynyt antamaan aikataulua, jonka puitteissa jo havaitut palkanmaksuvirheet olisi korjattu. Yhtiön sisäisestä tarkastuksesta, jota on pyydetty asiaa selvittämään, ei ole kuulunut mitään. Yhtiön lupailemat parannukset, kuten eLog, eivät ole testivaiheessa osoittautuneet luotet-



taviksi, eikä niitä olla vielä ottamassa käyttöön. Yhtiön haluttomuus korjata palkanmaksujärjestelmien puutteita on erittäin huolestuttavaa.

Mökkien varauslista netissä

Liiton mökkien senioriteettilistat on julkaistu liiton jäsensivuilla. Koska aiempina vuosina mökkien jaot ovat tapahtuneet käsipelillä ja hakualgoritmit ovat muuttuneet aikojen saatossa, järjestyksissä saattaa olla virheitä. Näistä yksittäisistä virheistä huolimatta valtuusto päätti, että nämä nyt julkaistut senioriteettilistat pätevät, koska takautuvaa tarkastelua ei ole mahdollista tehdä.

Muita asioita

- Valtuusto päätti yksimielisesti vastustaa aseistettujen vartijoiden

(ns. sky marshal) asettamista lennoille.

- Viimeiseen vakanssijakoon tuli vielä pari muutosta. Aiemmasta tiedotuksesta poiketen yhtiö kouluttaa pari ATR-kipparia enemmän. Heidän kohdaltaan on sovittu, että he tulevat vielä menemään Mainline-palkkauksen piiriin.

- Valtuuston ja www-työryhmän pitkäaikainen jäsen Seppo Jutila jätti eroanomuksensa valtuustosta jäädessään odottamaan eläkepäättöstä. Hallitus ja valtuusto kiitti Seppoa monivuotisesta työstä ja hyväksyi eroanomuksen. Sepon tilalle valtuustoon nousee varapaikalta Jarkko Punakivi.

Lopuksi

Iuris praecepta sunt haec: honeste vivere, alterum non laedere, suum cuique tribuere. "Oikeuden ohjeet ovat nämä: elää kunniallisesti, olla loukkaamatta toista, suoda kullekin omansa."

Kristian Rintala
hallituksen sihteeri



Yhtiön edustajat vieraina

Vuoden ensimmäisessä Turvatoimikunnan kokouksessa tutkittiin yhteistyömahdollisuuksia ruotsalaisten kollegoidemme kanssa. TTK sai myös vieraaksi edustajia yhtiön lentoturvallisuusosastolta.

Kokous aloitettiin IT-asioidella. Keskusteltiin TTK:n web-sivuista, erityisesti Turvatoimikunnan jäsenten omasta osiosta. Mietittiin mitä dokumentteja sivuille tallennetaan, ja missä muodossa. Sivujen vastuuhenkilönä toimii Riku Aakkula. TTK:n tulevien kokousten päivämäärät päätettiin siirtää näkyviin TTK:n sivujen yleiselle osalle, eli kaikkien SLL:n jäsenten nähtäville. Jäsenistö on edelleen tervetullut seuraamaan kokouksia. IT-asioiden yhteydessä tutustuttiin myös

Finnbrief-koulutusmateriaaliksi suunniteltuun PowerPoint-esitykseen. TTK:n kanta on, että LIDO:on / Finnbrief:iin tulisi järjestää perusteellinen koulutus luokkaopetuksena.

Safety-kokous skandinaavien kanssa?

Ruotsin lentäjäyhdistykseen on lähetetty viesti myönteisestä asenteestamme turvatoimikuntien välisten yhteisten kokousten järjestämiseen. Ajatus kokousten järjestämiseen syntyi alun perin viime vuoden IFALPA-kokouksen yhteydessä edustajamme keskusteltua skandinaavisten virkaveljiemme kanssa. TTK keskusteli tulevien kokousten mahdollisista aiheista. Todettiin että mm. AFIS-asiassa ja kitkamittaukseen liittyvissä kysymyksissä yhteistyö olisi hedelmällistä. Myös uusiin lennonsuunnittelujärjestelmiin liittyvä tietojenvaihto olisi tervetullutta.

Kokkonen pääohjaajan vieraana

TTK:n puheenjohtaja Vesa Kokkonen vieraili 12.1. pääohjaajan luona.

Käydyssä palaverissa keskusteltiin mm seuraavista aiheista:

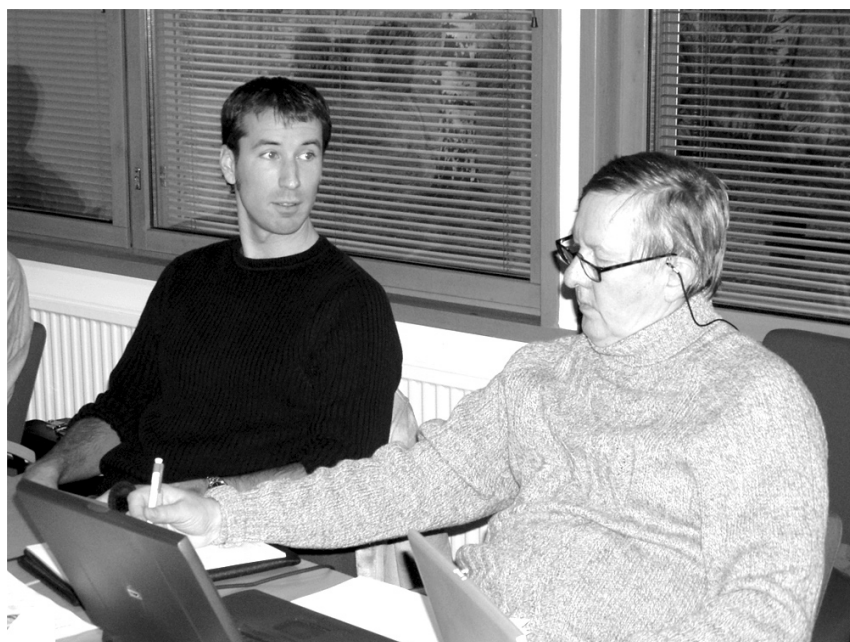
- Välilaskutarkastuksessa tarvittavista koneissa olevista suojaruuvista olisi julkaistava konetyyppikohtainen leaflet. Myös ohjeet vaarallisten kemikaalien roiskumisen varalta olisi julkaistava. Ohjaajat voivat kuitata pipon virkapukutoimistosta.
- Työaikojen täyttyessä olisi miehistöllä oltava aina mahdollisuus työajan katkaisuun TES:n mukaan.
- Turvatoimikunta on huolestunut väsyneenä lentämisestä. Mahdollisuuksia toteuttaa väsymystutkimus tutkitaan yhtiössä.
- Yhtiö on aloittanut lennon jälkeen jäljellä olevan polttoaineen seurannan. Seuranta ei kohdistu yksittäiseen pilottiin. Tarkoituksena on välttää viime hetken vähäisiä tankkauslisä.
- TTK vastustaa yksimielisesti suunnitelmia, että päällikön tulisi tulevaisuudessa esittää tapauskohtaisen perusteet extra fuel:n tankkaamiseen.

Lentoturvallisuusosaston edustajien vierailu

Tästä jatkettiin yhtiön edustajien saavuttua paikalle. Paikalle saapuivat turvallisuusohjaaja Erkki Ahtee, lentoturvallisuustarkastaja Jukka Hovi, maatoiminnan turvallisuudesta vastaava Pekka Salo sekä ilmailulääkäri Olavi Hämäläinen.

Keskustelua käytiin mm. turvallisuuskulttuurin kehityksestä. TTK esitti mielipiteenään, että esim. taloudelliset seikat eivät saa, suoraan tai välillisesti, heikentää turvallisuuskulttuuria.

Käytiin läpi myös Jaipurin opeeraatioissa esiintyneitä ongelmia. E. Ahtee esitti tilannekatsauksen TTK:lle ja kertoi että ongelmiin on yhtiön



Työaikarajat tiukilla

Vuoden ensimmäinen luottamusmiehen katsaus käsittelee mm. ylipitkiksi venyneitä kaukoliikenteen työvuoroja. Kaukoreittien lisääntyessä myös työehtosopimukseen kaivattaisiin muutoksia.

Hyvää alkanutta vuotta kaikille - ja eikun asiaan. Viimeisin vakanssijako on muuttunut matkan varrella. Yhtiön, varsinkin ATR-ryhmän kohdalla, tekemä miehistömäärälaskelma on osoittautunut liian tiukaksi. Kapteenipuolelle on lisätty kahteen kertaan vakansseja. Ja nyt on päädytty yhteensä kuuteen kapteeniin, alkuperäisen kahden sijasta. Myöskin yksi hakemus oli jäänyt huomioimatta Huopaniemen käyttämältä, sanoisinko aikansa eläneeltä, hakukoneelta. Uusi haku keväälle ja kesälle on suunnitella ja ehkäpä viimeisimmän haun

virheistä on opittu...?! Eli mielestäni näin pitkälle ajalle ulottuva haku on turhan haavoittuvainen. Muutaman kuukauden jakaminen kerralla toisi enemmän joustavuutta.

Sopimuksen vastaiset pairingit

Ja ATR-asialla jatketaan. Tammikuun työlistoille ilmestyi kolmen ja neljän yön pairingeja. Yhtiön kanssa vakiintuneen käytännön mukaa, ATR-ryhmässä pairingit suunnitellaan maksimissaan kahden yön pituisiksi. Asiasta oltiin yhteydessä miehistönkäyttöön ennen listojen julkaisua, mutta asiaa ei hoidettu loppuun vaatimallamme tavalla, eli kyseisten pairingien poistolla tai lyhentämällä niitä. Osoittaa mielestäni miehistönkäytön johdolta ylenkatsovaa asennetta sovittuihin asioihin. Jokainen ko. pairingin saanut liikennelentäjä suostui sovittuun vastaisen työnsä tekemään.

Kaukoliikenteen kiemurat

Miamin lennot ovat lentäneet sopimusten rajoilla ja ylikin. Vaikka lennon

suunnitteluun on luvassa parannuksia, keskustelut mahdollisesta kolmannesta ohjaajasta ovat tätä kirjoitettaessa kesken. (SLL:n valtuusto päätti vaatia kolmannen ohjaajan reitille 15.1. alkaen, toim. huom.) Kaukoliikenteemme laajentuessa on työehtosopimukseemme tehtävä muutoksia. Sitä ei ole todellakaan rakennettu päivittäisiin vuoroihin ja / tai roikkumiseen taivaalla kahdella ohjaajalla lähes puoli vuorokautta.

Intia, tuo Kaukoidän helmi, tuottaa päänvaivaa. Sään mittaatat (meteorologi?) omine tulkintoineen ovat saaneet aikaan mukavia holdingeja. Muutama työpäiväkin on venynyt yli rajojen. E.Ahtee on käynyt ripittämismatalla paikanpäällä ja parannuksia on luvattu.

Vapaapäivätyöstä ja kompensatiosta

Vapaapäiväkorvauksesta vielä. Mikäli lennonselvitys epäselvissä tapauksissa lupaa vapaapäiväkorvauksen, on asiasta hyvä laittaa logiin merkintä. Esim. "COP Pete Pilotti vapaapäivänä töissä/sovittu lennonselvityksen kanssa".

Autosopimuksen kohtaan 8. on yhtiön kanssa sovittu 1.1.2004 alkaen seuraava lisäys: "Oikeus autoetuun/rahakompensatioon ei keskeydy enimmäispituisen isyysvapaan ajalta. Yli 21 vrk:n palkattoman virka-, opinto- tms. vapaan alusta lukien oikeus autoetuun/rahakompensatioon keskeytyy."

Arto Pellinen
TES-luottamusmies



toimenpiteiden seurauksena odotettavissa parannusta.

Turvaohjeistuksen luottamuksellisuudesta ja salausproseduureista keskusteltiin. Kokkonen muistutti että lennon päällikön tulee aina olla tietoinen vallitsevista ohjeista. E. Ahtee kertoi luottamuksellisuuden, ja sen vaatimien menetelmien, perusteista.

Viime aikojen kansainvälisten tapahtumien takia puhuttiin myös Air Marshal-asiasta. Todettiin yhdessä yhtiön ja Suomen viranomaisen kannan olevan selkeä. Jos lennon turvallisuutta on aihetta epäillä, perutaan lento ko. kokonaan. Aseistettuja vartijoita ei käytetä.

Turvatoimikunta esitti tilaisuudessa jälleen huolensa väsyneenä lentämisenestä. Keskusteltiin yhtiön mahdollisuuksista kerätä väsymyksestä enemmän ja tarkempaa informaatiota.

Tämän jälkeen keskusteluja jatkettiin saunan lauteilla.

Tomi Tervo
kokouksen sihteeri

Jälleen kerran: FOLLOW RA!

Saksassa 2002 tapahtunut tuhoisa onnettomuus pakotti ICAO:n tarkentamaan kan-tojaan ACAS-menetelmiin. Seuraavassa katsaus tapah-tumien kulkuun. Kyse on - jälleen kerran - erittäin vakavasta asiasta; myös meille.

Heinäkuussa 2002 Eurocontrol julkaisi ACAS -bulletinin "RA:s and 1000ft level-of manoeuvres". Maaliskuussa 2002 julkaistiin bulletin aiheesta "Follow the RA" ja lokakuussa viime vuon-na aiheesta "Adjust vertical speed", joka on yleisin TCAS Resolution Advisory (RA) komento. Aiheeseen otti aiheesta kantaa myös Finnairin Lentoturvallisuusosasto 4.12.2003 tiedotteessaan, jonka mukaan viimeis-ten 24 kuukauden aikana Finnairilla oli ollut 40 TCAS- raporttia, joista RA: ta 38 kpl.



Käsittelen asiaa sen tärkeyden vuoksi 1.7.2002 Überlingenin päällä Saksassa tapahtuneen tuhoisan lii-kennekoneitten yhteentörmäyksen valossa pähkinäkuoressa, vaikka lopullinen tutkinta ei ole valmistu- nut. Onnettomuudessa ACAS on

ilmeisen vahvasti mukana. Toiseksi käsittelen referoiden ilmailujulkaisu- ja, jotka ottavat kantaa ja ohjeistavat samaa ACAS-asiaa. Nimenomaan Überlingenin onnettomuus on vauh- dittanut ICAO:n ottamaan uudelleen kantaa tässä oleviin asiakirjoihin ja ehdottaa niiden sanoman terävöittä- mistä. Ohessa selviää miten.

Überlingenin onnettomuuden kulku

1.7.2002 Bashkirian Airlines (BTC) Tu-154 oli matkalla länteen FL 360 Saksan lounaisosassa jota johti Zürich ACC. Samaan aikaan DHL B757 lensi pohjoiseen törmäyskurssilla FL 360 ja saman ACC:n johtamana. Kun koneet lähestyivät toisiaan ATC antoi laskeutumisselvityksen TU-154:lle. Tämä meni kuitenkin päällekkäin TCAS RA:n kanssa, joka vaati B757 laskeutumaan ja Tu-154 nousemaan. B757 miehistö noudatti RA:ta kun taas Tu-154 miehistö noudatti ATC- selvitystä tuhoisin seurauksin. Koneet törmäsivät FL 350.

Tu-154

Kone lähti ilmaan Moskovan Domodedovon lentokentältä kello 18.48 (ajat UTC-aikoina) tilauslennol- le Espanjan Barcelonaan. Koneessa oli 12 miehistön jäsentä ja 57 matkus- tajaa. Klo 21.15 kone saapui Saksan ilmatilaan München ACC:n johdossa. Kone oli aiemmin selvitetty TRA VOR- majakalle FL 360. Klo 21.30 kone oli luovutettu Zürich ACC:lle 128.050 Mhz. Klo 21.34.42 TCAS muodosti TA:n. Klo 21.34.49 Zürich käski Tu- 154:n laskeutua joutuisasti FL:lle 350 liikenteen vuoksi. Miehistö ei vahvista- nut selvitystä. Klo 21.34.56 TCAS muo- dosti "climb RA:n". Juuri sillä hetkellä miehistö aloitti laskeutumisen, kuten ATC oli selvittänyt. Klo 21.35.03 Zürich ACC toisti selvityksen, johon Tu-154

miehistö heti vastasi. Vastauksessaan ATC antoi liikennetiedotuksen kello kahdessa FL:lla 360.

B757

B757 nousi ilmaan Bahrainista klo 13.30 rahtilennoille Brysseliin aikomuksena tehdä välilasku Bergamoon Italiaan. Lento saapui Bergamoon klo 19.10 ja jatkoi klo 21.06. Klo 21.20 kone luo-



vutettiin Zürich ACC:lle 120.050 Mhz koodilla A 7524. Miehistö vastaanotti selvityksen lentää TGO VOR:lle ja nousta FL:lle 320. Miehistö pyysi ja sai nousta FL:lle 360 klo 21.26.36. Klo 21.29.50 saavutti FL:n 360. Klo 21.34.42 TCAS muodosti TA:n . Klo 21.34.56 TCAS muodosti "descent RA":n. Miehistö reagoi heti ja aloitti laskeutumisen. Klo 21.35.10 TCAS muodosti "increase descent RA":n . Klo 21.35.19 miehistö ilmoitti ATC:lle TCAS-laskeutumisesta.

Analyysi

Lentokoneet törmäsivät 90 asteen kulmassa FL:lla 350. Tu-154 oli oh- jaussuunnalla 274 ja B757 ohjasi suuntaan 004. Molemmissa koneissa oli TCAS Honeywell 2000 Mark 7. Ei ole todistusaineistoa siitä että laitteet tai koneet olisivat olleet epäkunnossa. Molemmat miehistöt olivat saaneet TCAS- koulutusta. Onnettomuusyönä Zürich ACC:ssa oli huoltotoimenpiteitä käynnissä sekä tutkalla että puhelin- linjoissa. Onnettomuushetkellä yksi

lennonjohtaja työskenteli kahdella erillisellä positiolla ja samaan aikaan toinen lennonjohtaja oli tauolla. Tutka-apulainen oli paikalla mutta hänellä ei ollut tietoa eikä koulutusta lennonjohtamiseen. 2 minuuttia ennen onnettomuutta Karlsruhe UACC vastaanotti STCA:n (Short Term Conflict Alert), jonka takia lennonjohtaja yritti yhteyttä Zürich ACC:hen puhelimella - turhaan.

Ilmailun säännöt ja määräykset jotka ottavat kantaa ACAS:iin

1. Lentosäännöt (ICAO Annex 2)

Luvun 3 kohta 3.2.2 "Yhteentörmäyksen välttäminen / Väistämissäännöt" kertoo seuraavaa:

"Ilma-aluksen, jolla on väistämissääntöjen mukaan etuoikeus, on säilytettävä ohjaussuuntansa ja nopeutensa. Mikään näistä säännöistä ei kuitenkaan vapauta ilma-aluksen päällikköä velvollisuudesta toimia siten, että yhteentörmäys varmimmin vältetään. ACAS-

laitteen antamiin toimintaohjeisiin perustuvat väistötoimenpiteet voivat olla myös varmin keino välttää yhteentörmäys". Vaatimukset ilma-aluksen varustamisesta ACAS-laitteilla on esitetty yleissopimuksen liitteen 6 (Annex 6) osan I luvussa 6.

2. ICAO Annex 10

Attachment A, paragraph 3.5.8.10.3 mainitsee aiheesta: "Ilma-aluksen ohjaaminen vastoin RA:ta voi aiheuttaa korkeusporrastuksen alittamisen ja siten sitä on vältettävä"

3. PANS-OPS (Doc 8168) -niteen I osa VIII luku 3

Luvussa mainitaan että ACAS-järjestelmän tuottama informaatio on tarkoitettu avustamaan ohjaajaa koneen käsittelyssä ja mikään tässä mainittu ei saa estää ilma-aluksen päällikköä käyttämästä päätösvaltaansa estämään yhteentörmäys. ACAS -tieto

on tarkoitettu auttamaan ohjaajaa aktiivisesti etsimään myös visuaalisesti kohtaava liikenne ja välttämään

Molemmat miehistöt olivat saaneet TCAS-koulutusta

mahdollinen yhteentörmäys. Kuitenkin niin, että konetta ei tule liikehtiä pelkästään TA:n perusteella. Kun RA, koneen lentorataa muutetaan samalla tähystäen ilmatilaa. Lentoradan muutos rajoitetaan RA-ohjauksen mukaiseksi. Kun on poikettu lennonjohtoselvityksestä RA:n perusteella, on päättäväisesti palattava selvitykseen ja ilmoitettava lennonjohtoelimelle heti kun mahdollista.

4. PANS-ATM (doc 4444)

Luku 15.6.3.2 "Menetelmät ACAS:lla varustetulla ilma-aluksella" kertoo: "Kun ohjaaja ilmoittaa liikehtineensä ACAS RA:n perusteella, saa lennonjohtaja muuttaa ilma-aluksen lentorataa vasta kun lentäjä on ilmoittanut palanneensa alkuperäiseen selvitykseen. ATC antaa kuitenkin asiaankuuluvaa liikennetiedotusta ohjaajalle."

Tutkinnan tuottamat turvallisuussuositukset

ICAO:n tulisi (should) muuttaa kansainvälisiä vaatimuksia Annex 2:ssa, Annex 6:ssa ja PANS-OPS:ssa niin, että ohjaajia vaaditaan tottelemaan ja seuraamaan ACAS RA:ta huolimatta siitä, että RA on vastoin lennonjohdon ohjeita RA:n aikana. Ellei tilanne ole liian vaarallinen, ohjaajan tulee toimia RA:n mukaan kunnes ACAS ilmoittaa vapaaksi kohtaamisesta.

ICAO:n reaktiot

25.10.2002 ICAO julkaisi ehdotuksen Annex 6:een, Part I:een ja PANS-OPS:iin liittyen operointiin ACAS:n kanssa. Tässä joitakin poimintoja ehdotuksesta.

Ohjaajien tulee (shall):

-vastata heti RA:n - muuten vaarannetaan ilma-aluksen turvallisuus

-noudattaa RA:ta vaikka on olemassa ristiriita RA:n ja ATC:n ohjeiden kanssa.

-olla liikehtimättä vastoin RA:ta ja -ilmoittaa ATC:lle voimassa olevasta lennonjohtoselvityksestä poikkemisesta heti kun työkuorma sen mahdollistaa.

Timo Mäkeläinen



Aaltopellistä automatiikkaan 80 vuotta sinivalkoisia siipiä

Junkers F 13, Junkers G 24 ja Junkers Ju 52

Aloitamme uuden vuoden kunniaksi artikkelisarjan, joka käy läpi Aeron/Finnairin lentokonekaluston vuosikymmenten varrelta. Sarjassa käydään konetyyppejä läpi teknisesti sekä palautetaan mieliin niiden uraa Finnairissa.

Junkers F 13

Junkers F 13 (F tarkoitti yksimoottorista lentokonetta ja luku 13 oli Junkersin suunnittelun järjestysnumero) oli teknisesti hyvin kehittynyt lentokone omana aikanaan. Yksitasoinen kokometallinen, suljetulla matkustajakabiinilla ja istuinvöillä varustettu lentokone oli luksusta neljälle matkustajalle. Avo-ohjaamossa pilotti ja mekaanikko saattoivat olla ydintalvella eri mieltä, toisaalta tuon ajan lentäjät halusivat nähdä selkeästi ulos parhaan tilanteetietoisuuden saavuttamiseksi.



Aeron ensimmäinen Junkers F 13 rekisteröitiin Saksassa D-335 -tunnuksella ja kastettiin Regenpfeifer-nimiseksi. Sen nokalle oli istutettu kuusisylinterinen, vesijäähdytteinen BMW IIIa -moottori, jonka 185 hv:n avulla F 13 saavutti 140 km/h nopeuden. Koneen luovutus tapahtui Dessauissa 14.3.1924 ja jo seuraavana päivänä Junkersin lentäjä Heinrich Pütz suuntasi koneen kohti Suomea, jonne hän saapui kolme päivää myöhemmin. Aeron ensimmäinen kaupallinen lento olikin jo 20.3.1924, jolloin 162 kg postia kuljetettiin Tallinnaan.

Vuonna 1924 Aero suuntasi katseensa länteen ja solmi yhteistyön AB Aerotransportin (ABA) kanssa Helsingin ja Tukholman välisestä "code-share" lennoista. Tuohon aikaan maalentokenttiä ei ollut, joten koneet varustettiin kellukkeilla. Ensimmäinen lento Helsingistä Tukholmaan oli kuin charter-liikenteemme Jaipurin kautta: kahden ja puolen tunnin suunnitellusta lennosta tuli 21 tunnin mittainen. Tukholman liikenne ei lyönyt oikein leiville, joten painoarvo siirrettiin Tallinnaan. Kesäkuussa 1924 Aero sai ensimmäisen suomalaisen pilotin, kun Junkersin tehtailla koulutautunut Gunnar Lihri liittyi yhtiöön. Alkuaikojen

pisnekseen kuuluvat kiinteästi sightseeing-lennätykset, esim. vuonna 1925 niitä lennettiin 833 kpl.

Toinen F 13 (D-506 Bergfink) saatiin vihdoinkin Suomeen maaliskuussa 1925 Suomenlahden jäätilanteen pa-

rannuttua. Koneesta löytyi jo 230 hv:n moottori. Nykyaikojen lentoyhtiöalliansseja ennakoiden Aero, ABA ja eestiläinen Aeronaut tekivät kiinteää yhteistyötä Helsingin, Tallinnan ja Tukholman välisessä liikenteessä kuljettaen 1240 matkustajaa tuona kesänä.

1926 talvella pakkasukko iski Itämerelle täydellä voimallaan. Kolmekymmentä laivaa juuttui jäihin huolimatta epätoivoisista yrityksistä pitää väylä auki. Oli aika Aeron sankaritekojen: uudelleen rekisteröity K-SALB (D-506) teki 13 päivittäistä lentoa jäissä makaavien laivojen viereen noutaakseen matkustajat ja postin Suomen maaperälle. K-SALB poistettiin ilma-alus rekisteristä 1929.

Vuonna 1927 Aero sai kaksi uutta F 13:ta, mutta sattuma korjasi satoa; yhtiö menetti lähes yhdenaikaisesti kaksi konetta. Esikoinen (K-SALA) menetettiin Tallinnassa lentoonlähdössä moottoritehon kadottua. Onnettomuudesta selvittiin onneksi loukkaantumisilla. Toinen menetys oli mysteerisempi. K-SALD Zwergadler oli palaamassa Tallinnasta marraskuun 16. matkustajanaan kaksi korkeaa Yleisesikunnan upseeria, kun se katosi Suomenlahdella. Syyksi epäiltiin pilotin asentotajun menetystä sumupilvessä ja mereen syöksyä, mutta myöhemmin speuloitiin ohjaaja Kalle Karlstedin, entisen punaisten komentajan, loikanneen koneineen ja arvokkaine matkustajineen Neuvostoliittoon. Arvailuja vahvisti Karlstedin vaimon lähtö Leningradiin pian miehensä katoamisen jälkeen.

Aero ja Gunnar Lihri niittivät maailmanlaajuista mainetta 1928 osallistuttuaan ilmalaiva Italian pelastusoperaatioon Huippuvuorilla. Lihri otti tuoreen K-SALG:n (Turku) käyttöönsä ja pystyi pelastamaan kapteeni Soran

taiturimaisella lentosuorituksella. Hän joutui kiihdyttämään koneen lentoonlähönnopeuteen hyppyyttämällä sitä toisiaan lähestyvien jäälauttojen yli alati kapeneviin vapaan veden kohtiin. Lihrin rohkea toiminta muistetaan vieläkin Italiassa. OH-ALG:ksi rekisteröity kone kiersi Merivartiolaitoksen, Ilmavoimien ja Merivoimien kautta päätyen romuksi 1941.

20-luvun loppupuolella Aero kokeili satunnaisia reittejä mm. Maarianhaminaan ja Kotkaan, mutta ne eivät jääneet pysyviksi. Sen sijaan yleisölennätykset vastasivat edelleen yli puolesta Aeron liikevaihdosta. Vuosi 1930 toi tullessaan säännölliset yöpostilennot. Aeron vastuulle Helsinki-Amsterdam reitillä tuli lentää Helsinki-Tukholma-Kööpenhamina-legit. Tämä toiminta kehitti edelleen lentäjiemme ammattitaitoa mm. mitarilennon saralla. Samalla kehittyi Skandinavian lentonavigaatio: reiteille tulivat valomajakat, reittivaralaskupaidat sekä radio- ja meteoasemat.

F 13 -kalustoon kuuluivat myös K-SALE (Spatz), joka saapui Helsinkiin kesällä 1927. Kone rekisteröitiin vuonna 1931 OH-ALE:ksi ja se palveli Merivartiostoa, Merivoimia sekä ambulanssikoneena Helsingissä. Yksilö poistettiin käytöstä vuonna 1940.

K-SALF (Balzhahn) puolestaan hankittiin vuonna 1928. Se rekisteröitiin OH-ALF:ksi ja palveli myöhemmin Merivartiolaitosta. Kone poistettiin 1937. K-SALI (Sperlingspapagei) oli Aeron viimeinen uusi F 13. Se otettiin



käyttöön 1930 ja rekisteröitiin seuraavana vuonna OH-ALI:ksi. Kone menetettiin Suomenlahteen 1935 viedessä mukanaan pilotti Oiva Kososen, mekaanikon ja neljä matkustajaa.

Junkers G 24

Bruno Lucanderin (Aeron pääjohtaja) suunnitelma oli laajentaa reittiverkostoa Saksan Stettiniin. Tuo seitsemän tunnin reitti oli määrä operoida yhteistyössä Deutsche Luft Hansan Dornier Wal -lentoveneen kanssa. Tätä tarkoitusta varten hän hankki 1925 Suomen valtiolta 2.5 miljoonan markan lainan

kolmimoottorisen (Junkers L 11 / 230 hv) ja yhdeksänpaikkaisen Junkers G 24:n hankintaa varten. Ensimmäisen maailmansodan rajoituksista johtuen Saksa oli joutunut siirtämään isojen lentokoneiden kasaamisen Ruotsiin AB Flygindustrien tehtaalle. Aeron keväällä 1926 tilaama G 24W (Wasser = vesi) rekisteröitiin K-SALC:si, kastettiin Suomi-nimiseksi ja lennettiin uuteen kotimaahan 4.6. Väinö Bremerin toimesta.

Uuden koneen myötä matkustajamukavuus parani. Penkit olivat tietenkin nahkapäällysteiset ja niitä oli viisi kappaletta oikealla ja neljä vasemmalla puolella cabin:iä. Takaosasta löytyi wc, katossa oli käsimatkatavaverkot sekä ikkunat saattoi pimentää alaslaskettavalla verholla. Ohjaaja ja mekaanikko saivat edelleen nauttia raikkaasta ulkoilmasta, tosin mekaanikon toimenkuva kasvoi ilmasta maahan viestin välittäjänä käyttämällä morsetuskonetta.

OH-ALC myytiin takaisin Junkersille testikoneeksi 1935.

Junkers Ju 52 / 3m Tante Ju

Vuonna 1930 Junkers kehitti parannetun ja isomman version G 24 -mallista. Ju 52:n kuormattu paino nousi jo 9200 kiloon. Voimanlähteiksi valittiin 525 hv:n Pratt & Whitneyn Hornet radiaali-moottorit, joiden avulla kone saavutti 200 km/h nopeuden. Matkustamo oli samankaltainen G 24:n kanssa, mutta matkustajapaikat olivat lisääntyneet

Kone	Ohjaamo- ja matkustajapaikat	Moottorit	Kärkiväli	Pituus	Max t/o paino	Max nopeus	Kantama
Junkers F13	2 + 4	1 x 185 hv BMW III tai 230 hv Junkers L.II	17.75 m	10.5 m	1850 kg	140 km/h	500 km
Junkers G24	2 + 9	3 x 230 hv Junkers L.II tai 280 hv L.5	29.9 m	16.1 m	6,500 kg	172 km/h	800 km
ers Ju 52/3m	2 + 16	3 x 600 hv P&W Hornet tai 750 hv BMW 132	29.25 m	19.4 m	9,200 kg	245 km/h	900 km



neljääntoista. Ohjaamomiehistys kasvoi kolmeen, kun uusi ja hieno D / F (Direction-Finding) -radionavigaatiolaitteisto vaati radionavigaattorin mukaantulon. Ohjaamo sai katteekseen "kasvihuonelasituksen", joka lisäsi työmukavuutta huomattavasti huonontamatta näkyvyyttä. Kesäkuumalla ohjaamo oli maassa kyllä ATR:ään verrattavissa oleva pätsi.

Konetyypin ensitilajina olivat Aero ja länsikumppani ABA alkuvuodesta 1932. Sampo nimen ja OH-ALK rekisterin saanut kone saapui Suomeen kesäkuun lopulla -32. Siirtolennon suoritti jo legendaksi tullut Gunnar Lühr. Kovaonninen Sampo vaurioitui laskussa -36 Turussa, törmäsi mereen Turun lähistöllä -41 (kaksi kuollutta) ja tuhoutui lähestymisessä Hyvinkäälle 1945 (ei kuolleita). Rekisteritunnus muuttui vuonna 1939 OH-LAK:ksi.

Seuraava koneyksilö tilattiin alkuvuonna 1936 ja OH-ALL Kaleva saapui saman vuoden heinäkuussa. Ohjaamon ergonomiaa oli parannettu ja perämieskin sai omat ohjaimet! Tästä alkoi kehitys, joka johti siihen että perämiehistäkin alettiin tehdä kapteeneita! Kaleva oli isosiskoaan epäonniskempi: palatessaan Tallinnasta 14.6.1940 (Neuvostoliitto oli vallannut Viron samana päivänä) punailmavoimien SB-2s pommikoneet ampuivat sen alas tappaen kaikki koneessa olleet yhdeksän henkeä.

Vuonna 1935 avattu Turku-Artukaisten maalentokenttä sekä Tukholma-Bromman valmistuminen 1936 lopetti kellukeaikakauden Aerossa. Keventynyt paino mahdollisti kahden matkustajapaikan (16) lisäämisen Ju 52:een. Aivan loppuvuonna 1941 Aero sai Saksasta kolmannen Tante Ju:nsa: OH-LAM Karjala varustettiin BMW 132 moottoreilla. Vuonna 1943

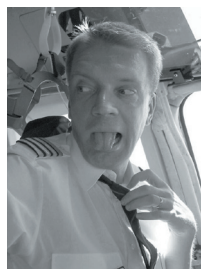
sen laskukiito Malmilla päättyi jarruviasta johtuen sotasaalis SB-2:n päälle, mutta Karjala saatiin korjattua. Vuonna 1949 Karjala pääsi eläkkeelle Aeron palveluksesta, mutta sen ura jatkui SE-BUE & VH-BUU rekistereissä Ruotsin kautta Papua Uudelle Guinealle, jossa se tuhoutui 1959.

Neljäs kone OH-LAO Waasa saapui Suomeen syyskesällä -42. Vastaavasti kuin sisarensa, kone lopetti operoinnin Aeron väreissä -49 ja päättyi Ruotsin kautta Papua Uuteen Guineaan 1957. Kone poistettiin käytöstä 60-luvun alussa ja se päättyi romuraudaksi Japaniin.



Viides Ju 52, OH-LAP Petsamo, ei ehtinyt palvella Aeroa saapumisensa (27.8.-42) jälkeen kuin reilun vuoden, kun se jäi toisella dry-leasing matkallaan sodanjalkoihin Saksassa. Petsamo sai vähemmän hohdokkaan lopun maassa toukokuussa -45 jenkkien konekivääritulituksessa.

Heikki Tolvanen



Matkan varrelta

Aeron mekaanikko Emil Olli oli Katajanokan lentosatamassa sulkemassa F 13:n ulko-ovea, kun hätäinen pilotti Mainio Raunio ampaishi lentoonlähttöön. Olli roikkui sanan mukaisesti henkensä edestä oven kahvassa ja sai viestitettyä hätänsä matkustajille. Sanaa vietiin puheluukun kautta pilotille, joka palasi laskuun mahdollisimman pehmeillä lentoliikkeillä kallistaen vain vasemmalle positiivisen g:n aikaansaamiseksi mekaanikko parolle. Sataman rannassa mekaanikko Ollilta tiedusteltiin, josko häntä pelotti: "Eipä muu kuin ettei oven kahva irtoa!".

Marraskuussa 1937 kapteeni Helge Laitinen oli matkalla Turusta Tukholmaan. Juuri kun Ju 52 Kaleva saavutti 3300 ft matkalentokorkeuden kuului kauhea kirskuna ja tuntui voimakas tärinä. Heti sen jälkeen nokka nousi pystyyn. Laitinen sai mekaanikon avulla painettua nokan alas ja alkoi tilanne arvio. Ikkunat olivat täysin öljyn peitossa, mutta avoin näkymä jalkojen edessä kertoi keskimoottorin repeytyneen nokasta irti. Turkuun päästiin palaamaan turvallisesti matkustajana olleen ilmavoimien pilotin avustamana, kun hän tiiraili laskun ajan pää ulkona kabinin ikkunasta antaen suuntaohjeita laskeutumiselle. Maassa matkustajat vaativat selitystä pikaiselle paluulle, johon kapteeni Laitinen vastasi: "Valitettavasti, hyvät herrat, meillä oli hieman moottoriongelmia".

Automaan mainos
A4

"Welkam tu India"

Julkaisemme lehdessä kaksi jäsenten sähköpostilistalta poimittua kirjoitusta vaiherikkaista operaatioista Jaipurissa.

Kävin minäkin sitten Jaipurissa, mielenkiintoinen paikka! Kun tulimme Intian ilma-tilaan, Delhi kyseli meidän minimiä Jaipuriin. No, kerroimme sen olevan ILS-päähän 1300m (ratatyöt kesken, ei lähestymisvaloja). Sanoi Delhi siihen että on 1200m - mitä herrat aikovat tehdä?

Päätettiin mennä holdingiin, kun säästötoimenpiteiden takia Hesassa otetaan kerosiinia niin paljon kun mahtuu. Päästiin Jaipurin päälle alas FL:lle 150 ja katso; siellähän oli CAVOK! Ei muuta kun laskuun. Vaan Intian ukko oli toista mieltä. Sanoi että näkyvyys on 1200m - mitäs teette? Sanottiin, että rata näkyy, finaalin ja näkyy, jopa melkein ukon silmämunatkin. Vaan ei auttanut. Siinä meni aamupäivä holdingissa. Vasta kun uhattiin lähteä varakentälle, sää kuin ihmeen kaupalla parani 1300 metriin ja aloimme lähestymisen. Rata näkyi yli viiden mailin päähän finaaliassa.

Seuraavana päivänä lähdimme Phuketiin. Menimme kentälle lähtöä varten ja kas, tuleva 757 holdasi taas kentän päällä. Keli sama - 100m alle minimin - kuin edellisenä päivänä. Pojat pyöri ylhäällä myös sen pari tuntia ja sitten viimeisillä litkuilla laskuun.

Oltiin jo yli 2 tuntia myöhässä, kun pyysimme käynnistyslupaa. Se saatiin, ja koneet käynnissä odotimme platalla rullauslupaa. 15 min. kuluttua posti toi torniin tiedon, että nyt on rullausluvat väliaikaisesti loppu, mutta ehkä myöhemmin. Soitin Helsinkiin, josta

ruinasin uuden plaanin toista kautta ja viihdytin matkaa kertomalla Intian ukkeleiden hommista. Uusi plaani tuli, uusi tankkaus, ja n. 3 tuntia myöhässä (posti toi uudet hienot rullausluvat) pääsimme lähtemään. Phuketissa kaikki toimi kuin kello, säätkin oli Jaipurissa 4000m ja "mist and sky clear". Eikun hei hopea matkaan.

Vaan yllätys, yllätys; Delhi olikin kiinnostunut meidän minimeistä kun "Jaipurissa näkyy vain 1100m, ja mitä herrat tekevät?" Meillä oli polttoainetta 3 tunnin holdingiin. Kun olimme holdanneet 68 min - ja taas lähes CAVOK:ssa - ja kertoneet matkaajille, että intiaanien mukaan tuolla alhaalla ei näy mitään, vaikka rata ja kaikki muu näkyy, pelastukseksimme tuli paikallinen 737 ääneen. Tuli Delhistä, joka oli mennyt tukkoon, varakentälle Jaipuriin. Kysyi säitä. Niin sanoi lennonjohtajakko, että "stand by", ja meille, että nyt olisi näkyvyys 1300m - selvä lähestymään. Rata näkyi tällä kertaa 7.3 nm:n päähän.

Ei tämä tähän loppunut. Aatonaattona könsimme kentälle, toivoa täynnä, jouluksi kotiin. Sääkin näytti hyvältä, mutta "näkyvyys" 700m!! Pyysin audienssia torniin, sain. Kysyin, paljonko näkyy. Virkkoi siihen Intian mies että 700m. Pyysin laittamaan korkeatehovalot päälle ja kas, koko rata (2280m) näkyi likaisen ikkunan läpi. Haetutin meteon pellen ylös. Kysyin, paljonko näkyy. "700 m". Kysyin, näkeekö hän koko radan. Sanoi näkevänsä. Kysyin, paljonko näkyy: "700m".

Sanoin siihen suomeksi kaksi kertaa "VOI VELJET"!

Samaan aikaan 757 oli pyörinyt jo 1,5 tuntia holdaamassa. Nyt lennonjohtaja sanoi, että kyllä täällä näkyy yli 2 km, mutta hän ei voi "ohittaa" virallista paperia. Ja seuraava säähavainto tulee puolen tunnin päästä. Niin tulikin: näkyvyys 1000m. Ja taas puolituntinen. 1100m. Näin mentiin kunnes kone oli



ollut n. kolme tuntia holdingissa, sitten sää parani 1300m:ksi.

Kun kertoo esim. miehistön korvaukset kolmen päivän aikana ker-toimiseen (73 x tuntipalkka), voin vain yhtyä Intian ukon lauseeseen, very good business. Kerosiinia paloi holdingissa kolmen päivän aikana n. 21 000 kg + muut crew:t. Ehkä kaikille olisi parasta mennä takaisin Dubaihin.

J P Judén



हार्दिक शुभेच्छा

Pääsimme viime lauantaina varakentälle Ahmedabadiin Jaipurin sitkeän - ja ihan oikean - aamusumun vuoksi. Jaipurin näkyvyys ennen auringon nousua oli 900 m. Näkyvyys- ja RVR-minimi Jaipurissa on 1300 m, ja kertoimia ei siis saa käyttää. Auringon noustua näkyvyys putosi ajoittain alle 100m - myös maasta käsin katselleen miehistömme mielestä. Sumu on ilmeisesti smogia, jossa on myös fotokemiallisia piirteitä, koskapa auringon nousu vaikutti siihen tehden voimakkaasti ympäristöään sakeampia

alueita. Kaupunki aivan kentän vieressä oli selkeä ja oletin kelin selkenevän piankin - vaan kun ei.

Lennonjohto toimi muuten asiallisesti, mutta selvitys jatkamaan 25 NM ulkopuolelle edellyttää yhteyttä Delhiin - kentän eteläpuolella FL100 yhteyttä ei saa ja jouduimme tekemään 360 kunnes Jaipurin lähestyminen sai meille puhelimitse selvityksen jatkaa lentoa.

Ahmedabadissa tutka vektoroi 10 NM finaaliin, mutta antoi sitten etuoikeuden Air Indian lähtevälle koneelle - teettäen meillä 5 - 10 min ketunlenkin. Intiassa ei olla vieraskoreita enkä suosittelle jättämään varakentälle lähtöä viimeisille pisaroille.

Ahmedabadin kenttä on hyvin varustettu: pitkä baana, tutka, normaalit ILS-minimit ja laaja platta, jonne sopi hyvin ne viisi muutakin varakentälle tullutta konetta. Palvelut toimivat auttavasti; koneen ympärillä oli parikymmentä hyväntahtoista hölmöä. Matkustajia ei kuitenkaan saa sisätiloihin, eikä luotettavaa cateringia yms. ole koko Intian valtiossa. Virkailijoiden mukaan kaupungissa on rauhallista, mutta "some pockets of unrest occurs in certain very dangerous areas". Mitä tämä nyt sitten pitääkään sisällään - Jakomäessäkin voi olla vaarallista, mutta meitä ei varsinaisesti kehoitettu vaihtamaan välilaskupaikkaa Ahmedabadiin.

Lentosuunnitelman tekeminen Helsingistä käsin ei onnistu. Ei myöskään Jaipurin virkailijan välitys tehonnut. Plaanin jättäminen torniin kesti lähes tunnin. Kaksi lennonjohtajaa tutkailivat epäluuloisena paperia, soittelivat Jaipuriin, lehteilivät laskeutumismaksulomakkeita jne. Toiminnasta jäi aikamoinen kurmuutuksen maku. En kuitenkaan usko, että kyseessä olisi ollut puhdas lahjusten kättäminen; enemmänkin se vaikutti venäläisen tullimiehen toiminnalta. Käynnistyslupaa odotimme toista tuntia Jaipurin platan täyttymisen takia.

Mielenkiintoinen kokemus. Olisikohan kuitenkin syytä vaihtaa välilaskupaikka toiseen valtioon? Tähän mennessä on saatu kokemuksia tyhjillä vesisäiliöillä lentämisestä turvallisen tankkauspaikan puuttuessa, sairastuneen matkustajan jättämisestä Jaipuriin ja parista todella pitkästä ja vaivalloisesta varakentäreissusta. Maineemme luotettavana lentoyhtiönä ei taida parantua tästä elämysmatkailusta.

Tapsa Kimanen



Tämän lehden julkaisuhetkellä on Intian ongelmiin ollut jo odotettavissa parannusta yhtiön toimenpiteiden seurauksena. (toim. huom.)

LeftFoot
1/4 sivu
pysty

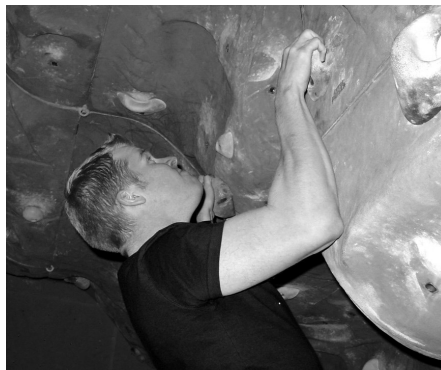
Laakkosen mainos
A4

Sampon mainos 1/2 A4

Stockmann-Auton mainos 1/2 A4

POC pitkin seiniä

Darwinistit hieroskelivat karvaisia - vielä toistaiseksi - käsiään, jos olivat seuraamassa POC:n kiipeilypäivää 9.12. Siinä määrin selvää oli tuona päivänä lajimme polveutuminen apinasta.



Pilots' Outdoor Club järjesti siis jäsenilleen kiipeilypäivän 9.12.. Tapahtumapaikaksi oli valittu luonnollisestikin parasta mitä Etelä-Suomesta rahalla saa, eli Helsingin Kiipeilykeskus. Ohjelmassa oli siis seinäkiipeilyä. Paikalle saapui vajaat parikymmentä salskeaa urhoa, joista suurella osalla ei ollut lainkaan aikaisempaa kokemusta kiipeilystä näin vakavassa mielessä. Suunnatonta oli kuitenkin - kuten arvata saattaa - itsevarmuuden ylipärskähtely, kun pojat kehuskelivat jo tuulikaapissa toisilleen, kuinka korkealle on pikkupoikana tullut pihapuuhun kavuttua.

Käyttöömme oli varattu oma sali, jotta pieteettisemmin lajiin suhtautuvat voisivat harrastaa ponnistelujaan toisaalla meidän häiritsemättä. Koska samaisena päivänä oli sattumalta valittu vietettävänmyös Lentotoimintaryhmän pikkujouluja, oli tunnelma katossa jo ennen meitä. Jotta tärkein (vielä tässä vaiheessa iltaa...) pysyisi mielessä, oli turvallisuutta valvomassa sekä Kiipeilykeskuksen henkilökuntaan kuuluva kouluttaja, että aikaisemminkin kiipeilyturvallisuudestamme huolehtinut Simo "Simpanssi" Aho.

Sen jälkeen, kun kouluttajat olivat varmistuneet siitä, että olimme pujot-

taneet valjaat yllemme oikein päin, ja jokainen osasi käyttää varmistuslaitetta kannustusvuorossa ollessaan, olimme vapaat näyttämään taitomme. Ja voit sitä riemua! Samat kaverit, joiden akrobaattisin suoritus normaalisti on kurotus pedestaalin yli, kun emäntä tarjoaa bisneksestä jääneitä jälkkäreitä, olivat nyt ihan solmussa ja pitkin seiniä. Seinille oli rakenneltu pienen pienistä otteista eri vaikeusasteita edustavia reittejä, ja loppua kohden lisähaasteita olisi mielellään haettu jo naapurisalistakin (siellä tosin pidettiin samaan aikaan naisille kiipeilykurssia). Tapahtuma oli mieluisa, ja useimmat meistä löysivät tuolloin myös fyysisen yhteytensä apinoihin. Siinä määrin outoja lihak-

sia tuli kuitenkin noita pienen pieniä ulokkeita myöden katon rajaa tavoitellessaan käytettyä, että puolentoista tunnin session jälkeen olimme jo valmiit lähtemään lauteille liioittelemaan suorituksiamme.

Saunominen hoidettiin poikkeuksellisesti yksityistiloissa, erään alkujäsenemme Maunulan Southforkiksikin kutsutussa penthouseessa.

Kun viimeisetkin magnesiumumpölyt oli saatu ihoiltamme pestyä, oli aika kaivaa esiin kalvosimet, solmia trendikäs jättisolmu pikkujoulukravattiin ja ottaa suuntimat kohti Nosturia.

Myös Nosturissa nähtiin useita vertaistaan hakevia äärisuorituksia, mutta niitä ei ole korrektaa analysoida tällä foorumilla.

Hiihtolomien jälkeen (=maalis-huhtikuussa) järjestämme taas yhteistyökumppaniemme kera jo perinteisen koko perheen ulkoilupäivän. Tiedossa ainakin mäenlaskua ja välinetestausta, ehkä jopa mahdollisuus kokeilla jääkiipeilyä (viimeinen järjestysinto-, varuste-, suorituspaikka- ja säävarauksella). Maksa jäsenmaksusi jo nyt tilille 536406-228398. Viestiksi Oma Nimi.

Mikko "Sellu" Selander
mikko.selander@finnair.com

Nordean
mainos
1/3
sivu

Vehon mainos
A4

Bilian mainos
A4