

LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 2 | 21.2.2004



Eikö kulje?

Miehistöjen kulun monimutkaistuminen on herättänyt kysymyksiä ja ärtymystä. Tämä on ymmärrettävää. Muutos on tapahtunut monien muiden lentoa edeltävien uusien tehtävien kanssa lähes yhtä aikaa, ja pinna kiristyy kun aika ei tunnu riittävän.

Kulunvalvonnan tehostuminen on turvallisuus uudistusten sarjassa jatkoa ohjaamon oviuudistukselle. Kyse on kummassakin tapauksessa viranomaistason määräyksestä. Myös yhdistys on saanut kulkemisen vaikeudesta kyselyjä ja katkeria kommentteja sekä kehoituksia tehdä asialle jotain. Kulun helpottuminen olisikin erittäin tervetullutta, myös allekirjoittaneen mielestä.

Kaiken keskellä on kuitenkin hyvä muistaa se lähtökohta, että henkilöstön turvatarkastusten takana on myös suurimman edunvalvojamme IFALPA:n tuki, jopa vaatimus. Myös SLL kuuluu näinollen järjestelmään, joka tukee henkilökunnan tarkastuksia. Helsingin tapauksessa tämä kattaa

vielä tällä hetkellä väistämättä myös meidät itsemme.

Onko sen silti oltava noin vaikeaa, voi aiheellisesti kysyä. Kansainvälisellä tasollakin ristiväännetään jatkuvasti turvallisuus uudistusten ja kulkemisen helpottamisen välillä. Security-työryhmien rinnalle perustetaan Facilitation-työryhmiä miettimään miten kaikki turvallisuus toteutetaan kohtuullisen joustavasti. Helpot ratkaisut ovat silloin vaikeita.

Helsingissä lisämaustetta tuo terminaalin rakennustyömaa. Yhtiö käy jo neuvotteluja ratkaisusta joka työn valmistuttua helpottaisi kulkemista merkittävästi. Kotimaa-ulkomaa-Schengen-NonSchengen-putkipaikka-ulkorivi-variaatiot hämmentävät kuitenkin keittoa. Tuntuaisikin viisaalta ottaa kulkua pohtiviin työryhmiin jo suunnitteluvaiheessa edustus lentohenkilöstöstä, joka päivittäin kulkee tuossa viidakossa, ja tuntee sen kiemurat reittikohtaisine erityispiirteineen. Ei liene yhtiönkään intressi joutua muuttamaan tehtyjä ratkaisuja jälkikäteen,

jos huomataan ettei juuri tätä tilannetta osattukaan huomioida ennalta.

Löytyisikö tällä hetkellä parempaa tahoa ymmärtämään sekä miehistöjen kulkemisintressit että turvallisuusvaatimusten perusteet kuin SLL:n Turvatoimikunta?

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
Valtuuston välähdyksiä	4
Luottamusmiehen palsta	6
Turvatoimikunta	8
A32S-tyyppitoimikunta	9
Suomen Ilmailuopisto	10
Hei, meitä valvotaan!	12
Gaalan jälkijärestyksiä	14
Aaltopellistä automatiikkaan	16
Joksa kysyy	17
Ruokatiedote	18
Palkanmaksuvirheistä	20
Lukijan ääni	21
Swamp	21
KukaMitäHäh?	22

Organisaation toiminta

Organisaatio - vaikkapa yhdistys, yritys tai lento-operaatio - toimii hyvin silloin kun kaikki organisaation henkilöt tietävät roolinsa ja tekevät töitä yhteisen hyvän eteen. Organisaatiolla tulee olla selkeä hierarkia ja sitä tukevat toimintamallit. Järjestelmää helpottaa organisaatio-kaavio, jonka tulee olla realistinen ja toimia käytännössä.

Me liikennelentäjät olemme päivittäin osallisena lento-operaatioissa, ja tätä operaatiota johtaa ja suoritteiden onnistumisesta vastaa ilma-aluksen päällikkö, koneen kapteeni. Kapteeni tekee operaatioon liittyvät välittömät päätökset, välillä konsultoiden lähintä alaistaan eli perämiestä. Vastuu ja valta kulminoituvat kapteenin päätöksiin.

Näiden päätösten tukemiseksi ja helpottamiseksi yhtiömme on luonut taustaorganisaation. Taloudelliset tekijät ovat valitettavasti pakottaneet yhtiötä karsimaan tätä taustavoimaa, ja niinpä lento-operaation onnistuminen on yhä etenevässä määrin kiinni lentäjien ammattitaidosta ja työpanoksesta. Olette varmasti huomanneet, että työmäärä on lisääntynyt ja tulee hieman entisestään lisääntymään. Mielestäni olemme kuitenkin lähellä rajaa, mitä yhtiön ei tule ylittää - eli toivon, että yhtiö ei enää lisää ohjaajien työkuormaa. Lopulta itse suoritteet kärsivät, ja sitä myötä yhtiön menestysmahdollisuudet heikkenevät. Mahdollinen RedCap-toiminnan lakkauttaminen on esimerkiksi vääränlaisesta kehityksestä.

Liikennelentäjien työhön kuuluu olennaisena osana se totuus, että työtehtävät päättyvät työajan päättyessä. Töitä ei näin ollen tarvitse viedä kotiin. Faktaa on kuitenkin se, että moni meistä ajattelee yhtiön asioita myös vapaaajallaan ja halu kehittää asioita on kova. Tästä hyvänä osoituksena ovat ideat ja kannanotot sähköpostilistoillamme. Olen itse ollut mukana luomassa näitä listoja, ja olen tyytyväinen siitä, että lähes 90% jäsenistämme on mu-

kana listoilla. Keskustelu siis tavoittaa valtaosan liikennelentäjistä. Haluan kuitenkin muistuttaa kaikkia siitä, että sähköpostissa esitetyt ajatukset ovat kunkin omia mielipiteitä, eivätkä ne edusta yhdistyksen virallista kantaa tai ole absoluuttisia totuuksia yhtiön toimintatavoista ja suunnitelmista.

Miten yksittäinen liikennelentäjä voi vaikuttaa päätöksentekoon tai kehittää yhdistyksen ja yhtiön asioita? Yhdistyksen suuntaan toivon sinun lähestyvän meitä päättäjiä joko valtuutettujen kautta tai sähköpostilla osoitteen hallitus@slpilots.fi kautta. Toki puhelimellakin voi soittaa meille, valitettavasti se on usein varattu... Eräs tapa vaikuttaa on asettua itse ehdolle yhdistyksen edustajaksi. Seuraavat valtuuston vaalit ovat kesäkuussa.

Halutessasi vaikuttaa yhtiön asioihin, toivon sinun noudattavan ns. virkatietä. Yhtiön pääjohtaja Keijo Suilalle ei kannata suoraan posteja lähettää, vaan etene asioissa ryhmäsi ryhmäpäälliköiden kautta. Heidän velvollisuus on kuunnella alaisiaan, ja viedä asioita eteenpäin. Ryhmäpäälliköiden välityksellä asia etenee pääohjaaja Matti Vainikalle. Hänellä on valta ja vastuu lento-osaston ohjaajiin liittyvissä asioissa, ja hän päättää asiat toimivaltansa puitteissa. Pääohjaajan esimiehenä toimii lentotoiminnanjohtaja Hannes Bjurström. Lentotoimintaryhmän johdon tehtävä on loppukädessä varmistaa se, että me lentäjät saamme työssämme tarpeellisen tuen organisaatiolta. Bjurström raportoi asioissa reittiliikenteen johtaja Henrik Arlelle. Arle keskustelee asioista yhtiön ylimmän johdon kanssa.

Jossain vaiheessa tämä virkatie johtaa todennäköisesti siihen, että yhdistyksen neuvottelukunta otetaan mukaan keskusteluihin, ainakin asioissa, jotka koskevat työehtosopimustamme. Tällöin yhtiön puolelta neuvotteluissa on mukana myös lentohenkilökunnan sopimusasioista vastaava Hannu

Huopaniemi. Kun asiat koskevat miehistönkäyttöä, on mukana myös miehistönkäyttöpäällikkö Ville Iho.

Nykyisen nopean viestinnän aikaan voi joskus tuntua, että vastausta saa odottaa turhan pitkään. Jonkin verran kärsivällisyyttä toki tarvitaan, mutta henkilökohtaisesti voin todeta, että yhtiöllämme olisi tässä suhteessa parannettavaa. Olen jo aiemmin esittänyt, ja esitän uudelleen, että yhtiön tulisi antaa mahdollisuus liikennelentäjille siirtää etunimi.sukunimi@finnair.com osoitteeseen tulevat sähköpostit lentäjän haluamaan heidän omaan sähköpostiosoitteeseen. Tämän jälkeen tulisi luoda lentäjien oma yhtiön sähköpostilista - mallia pilots@finnair.com.

Tämä yhtiön lista olisi paikka, jonne liikennelentäjät voisivat suunnata kysymyksensä ryhmäpäälliköille, pääohjaajalle ja lentotoimintaryhmän johtajalle - ja jossa he myös vastaisivat kysymyksiin. Lisäksi sitä voitaisiin käyttää jossain määrin tiedotteisiin. Ketään meistä ei voida edellyttää omalla rahallaan käyttämään tietokoneita ja ylläpitämään sähköpostijärjestelyitä, joten leaflet yms. järjestelyt säilyisivät edelleen. Joka tapauksessa kokisin tällaisen järjestelyn edistysaskeleena lento-osaston ja lentotoimintaryhmän nykyiseen toimintamalliin viestintäsään.

Hyviä hiihtokelejä hiihtolomista nauttiville!

Panu Mäki
puheenjohtaja



Lupakirjoillemme uusi vakuuttaja

Helmikuun valtuuston kokous pidettiin Tietotien toimistossa 3.2.2004. Vakuutusyhtiömme todettiin vaihtuneen menestyssekkäästi. Turvatoimikunta esitti valtuustolle huolensa turvakulttuurin kehityksestä.

TTK on huolissaan Finnairin turvakulttuurin mahdollisesta heikkenemisestä taloudellisten näkökantojen mennessä turva-aspektien edelle. Ongelmiksi on havaittu mm. pitkäksi venyneet työpäivät ja siitä johtuva väsyneenä lentäminen sekä koneiden kierto-ohjeistusten muuttaminen ilman että lentäjiä on informoitu asiasta. Ei ole myöskään olemassa selkeitä ohjeistuksia siitä, kenen vastuulla eri työtehtävät ovat esim. koneiden kierroissa.

Carmenin kuulumisia

Carmen-projekti etenee. Yhtiö on saanut ensimmäiset vedokset valmiiksi Carmen-sovelluksen määritelmistä. Kai Tuomikoski esitteli valtuustolle projektin tämänhetkisen tilanteen.

- Yhtiö on liittoa informoimatta muuttanut määrittelyksiä ja tiputtanut yhden sovituista vapaapäivätoivemahdollisuuksista pois.
- Listasuunnittelussa pyritään tasamaan mm. koritunteja, yli 9h tunnit, työtunnit, yötyöt ja päivystykset. Kouluttajilla tasataan vuosittain myös koulutusmääriä.
- Valtuusto päätti äänestyksen jälkeen, että myös ohjaajille tulisi rajattu pyyntimahdollisuus lennoille. Rajana pidettiin kuutta lentopyyntiä vuodessa. Keskustelu asiasta käy kuitenkin vielä kuumana sähkö-

postilistoilla ja tarkemmista ohjeistuksista tultaneen keskus-telemaan vielä seuraavissakin valtuuston kokouksissa, joten ei siitä sen enempää.

Vakuutusmaksut nousevat

Lupakirjavakuutuksille on löytynyt uusi vakuuttaja. Vakuutusyhtiö saatiin vaihdettua "lennosta" ja 1.2.2004 klo 00.00 (Suomen aikaa) lähtien lupakirjavakuutukset ovat uudessa yhtiössä. Kaikkien vakuutuksen piirissä olevien olisi pitänyt saada helmikuun alkupuoliskolla henkilökohtainen kirje Merceriltä, joka säilyy edelleenkin vakuutusmeklarinamme. Itse vakuutusehdot säilyvät lähes muuttumattomina, mutta vakuutusmaksuissa on korotuksia. Huomattava seikka on, että kun vakuutuksenottaja täyttää 58 vuotta, vakuutusturva lakkaa. Tästä syystä 58-vuotta täyttäneiden kannattaakin hakea ulkojäsenyyttä, jolloin jäsenmaksu on vain puolet aktiivijäsenen jäsenmaksusta.

Miami TES-rajoissa

Miamin lentojen toteutuneita työaikoja on seurattu tarkasti. Yhtiö on onnistunut tavoitteessaan ja toteutuneet työajat ovat viimeisillä lennoilla olleet pääsääntöisesti TES:n rajoissa. Valtuusto päätti, että lentoja voidaan toistaiseksi jatkaa kahdella ohjaajalla, mutta että toteutuneita työaikoja seurataan jatkosakin. Yhtiö on päättänyt, että

Miamiin lennetään myös ensi talvena kahdesti viikossa.

Jäsenten osoitetiedot

Valtuusto päätti äänestyksen jälkeen, että jäsenten osoitetietoja voidaan antaa eteenpäin liiton yhteistyökumppaneille. Jäsenten tulee kuitenkin olla mahdollista kieltää osoitetietojen eteenpäin antaminen liiton jäsensivujen "Omat tiedot"-kohdassa. Sivujen uudistus on vielä kesken ja toiminnon aktivoimisesta tullaan tiedottamaan erikseen myöhemmässä vaiheessa.

HAK-muutokset voimaan

Yhtiö on julkaissut 1.3.2004 voimaan tulevat HAK-muutokset. Lausuntokierroksen palautteilla ei näytä olevan paljoa painoarvoa ja suurin osa yhtiön ehdottamista muutoksista tuli sellaisenaan voimaan. SLL on antanut jo palautetta mm. siitä, että kilpailija-määritelmä on liian laveasti määriteltynä HAK:ssa. Sitä tiukasti tulkiten ansiolentoluvalla tapahtuva näytöslentäminen voisi aiheuttaa ID-lippuedun pysyvän menettämisen, koska HAK:n mukaan sen katsotaan kilpailevan Finnairin ydinliiketoiminnan kanssa. Niinpä...



Muita asioita

- Yhtiö oli esittänyt TES-poikkeusanomuksen, jossa anottiin, että Golden Air saisi lentää lentoja Lakselviin Finnairin code-share-reittitunnuksilla 25.6.-15.8.2004 välisenä aikana. Valtuusto päätti hyväksyä poikkeusanomuksen pitkän keskustelun jälkeen erityisehdolla, että kalustona käytetään joko Saab 340 tai Saab 2000-kalustoa.

- Liiton jäseneksi hyväksyttiin M80F Veli-Pekka Häkkinen. Ulkojäseniksi hyväksyttiin entiset aktiivijäsenet Matti Rantala, Risto Rautiainen ja Reijo Korolainen. Kaikki ulkojäseniksi hyväksytyt ovat henkilöitä, jotka ovat yhtiön pyynnistä suostuneet jatkamaan lentäjän uraansa yli 58-vuoden iän YT-sopimuksen mukaisesti.

- Palkanmaksuvirheitä esiintyy edelleenkin, eikä kaikkia jo yhtiölle ilmoitettuja virheitä ole vielä saatu korjattua. Ilmoituksia ja lisätietoja esiintyneistä palkkavirheistä voi edelleenkin lähettää allekirjoittaneelle osoitteella kristian.rintala@sllpilots.fi

Ei välähdystä ilman...

Qualis rector est civitatis, tales inhabitantes in ea. "Millainen johtaja on valtiolla, sellaisia ovat sen asukkaat."

Kristian Rintala
hallituksen sihteeri



SLL:n toimisto tiedottaa!

Loma-asuntojen hakuajat:

Helmikuu	Himoksen kesähaku varauskaudelle touko-marraskuu
Maaliskuu	Ylläksen kesähaku varauskaudelle touko-marraskuu
Syyskuu	Himoksen talvihaku varauskaudelle jouluku-huhtikuu
Lokakuu	Ylläksen talvihaku varauskaudelle jouluku-huhtikuu
Marraskuu	Fuengirolan haku varauskaudelle seuraavan vuoden maaliskuu - sitä seuraavan vuoden helmikuuhun

Lisätietoja ja haku kotisivujen www.sllpilots.fi kohdassa "Loma-asunnot".

**Nordean mainos
pysty**

Järki mukaan säästöihin!

Jäänehkäisy ei ole säästökohde.

Intian taivalla kuivin housuin

(jotkut), mutta kuinka kauan

ja millä hinnalla? Lisää len-

tokoneita, lentoja, valvottuja

peräkkäisiä ja/tai huonosti

nukuttuja öitä - kestääkö pilo-

tit? Carmen avuksi? Ei enää

työtapaturmia - työsuojelu

hoitaa homman? Omin kei-

noin työkykyisenä?

Karmeata on kertomaa nuo MD80 -incidentit kuluvalta säästökaudelta. Näin paljon meillä ei todellakaan ole varaa säästää. Finnair on brandina vain niin kauan

hyvä, kun yleisö uskoo niin. Kittilän tapausten myötä tuo maine voidaan pilata pitkäksi aikaa, liian lähellä oli. Onneksi yhdistys puuttui asiaan ja asia korjaantui tällä kertaa.

Intian jälkipyykkiä

Intian operaatiot ovat jälleen näyttäneet, kuinka huonosti yhtiö lentäjiään tai edes ryhmäpäälliköitä kuuntelee, sillä esiin tulleet ongelmat tiedettiin pilottipiirissä jo suunnitteluvaiheessa. Nythän yhtiön muutenkin vaatimattomia lomalentovoittoja poltettiin Intian taivaalle, ja viulut vielä maksaa lentosasto. Saadaan komeat miehistökulut tulevia neuvotteluja ajatellen. Eikä sovi unohtaa sitä seikkaa, että miehistöt heitettiin suden suuhun ilman kattavaa kartoitusta henkilökunnan tai matkustajien hoitamisesta poikkeustilanteissa. Vain miehistön neuvokkuus, joustavuus ja yhteishenki on pelastanut useamman kerran sen mitä pelastettavissa on ollut. Ei ole hyväksyttävää sekään, että miehistöt kokevat olevansa koekaniineja kohteissa, mistä varoi-

tetaan niin syömisen kuin liikkumisenkin suhteen. Nettiyhteys sentään hotellilta on, mutta luulisi yhtiön jo viimein myöntävän edes kapteenien kännyköihin. Kenkälaatikossa selvi-tyksessä (taitavat olla nykyään NCC:ssä) makaavat puhelimet eivät palvele ketään. Jo yhdellä soitolla oikeaan ja tarpeelliseen aikaan säästetään suuri osa kustannuksista. Eri asia onkin, saako puhelimella ketään vastuullista kiinni.

Väsytys lisääntyy

Kuolemankierrokset lupauksista huolimatta jatkuvat, vaikka uskon että yhteistyöllä ja suunnittelulla ne voitaisiin minimoida, ehkä välttääkin. Kaukoitään lisätty MD11-frekvenssi alkaa harmaannuttaa nuoriakin miehiä ja pahoin pelkään sen näkyvän tulevaisuudessa. Aikaeron ja valvomisen kumulatiivinen vaikutus nostattaa jo nyt verenpaineita. Unen tarve ja aikaeron vaikutus ovat yksilöllisiä. Toiselle sopii tämä ja toiselle tuo. Uudet lisätyt lentovuorot vain korostavat ongel-

maa, jos asian siksi kokee. Toivottavasti Carmen näyttää tässä kyntensä ja saamme haluamamme optiot läpi ja toimimaan, mitä nyt sitten haluammekin, myös muiden tyyppien osalta. Nyt on aika tuoda omat mieltymykset esille. Kaitsu on paljon vartija ja puoleltamme vaikutusvaltaisin edustaja ja nyt jäsenistön aktiivisuudella voidaan asiaan vaikuttaa. Valitettavasti valtuuston lehtereillä ei ruuhkaa ole ollut.

Työkyky ja turvallisuus

Aiemmin syksyllä työyhteisön riskit kartoitettiin.



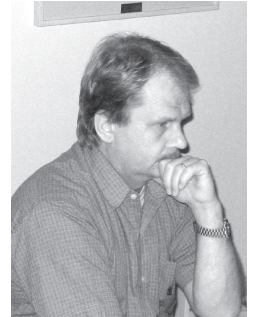
Hote peräänkuuluttaa jarruja säästöihin.

Nyt työsuojelulain vaatimia yhtiön velvoitteita ollaan viemässä eteenpäin Työterveyslaitoksen kehittämän ELMERI+ -ohjelman (vuodelta 1995) avulla. Menossa ovat vasta alkumetrit ja valmista meille sopivaa muotoa rakennetaan. Tavoite on edelleenkin nolla-tapaturmaraja, sillä kyseessä ovat isot rahat. Yksi sairaslomapäivä maksaa yhtiölle 250 euroa + tapaturmakorvaukset. Työsuojelu muutenkin elää uutta aikaa ja lento-osastolla on uusi turvapäällikkö (Tomi Laitinen) yhtiön edustajana. Ilmeisesti lisääntyvää panostamme näihin asioihin jatkossa vaaditaan, sillä järjestelmä on ollut tähän asti sekava. Esimiesvastuu on uuden lain myötä kiistaton, mutta myös työntekijälle asetetaan velvollisuuksia puutteiden raportoinnissa ja suoja- /turvavälineiden maksimaalisessa hyväksikäytössä.

Uudet TYKY-setelit ovat jaossa jälleen tänä vuonna. Suurin piirtein samat ovat käyttökohteetkin, noin äkkiä katsottuna. Edelleen on mahdollisuus saada henkilökohtainen kunto-ohjelma intranetin kautta terveyspalveluista. Jokaisella on oikeus kahteen fysioterapeutin ohjelmaan / vuosi ja näin itse auttaa itseään selkäs. vaivoissa tai niiden ehkäisyssä. Yhtiön talous sanelee edelleen resursien kohdentamista, mutta tri. Jukka Terttunen visioi asian mahdollisesta paranemisesta. Perinteisesti lentäjät ovat itsenäisiä, aktiivisia harrastajia eivätkä ole terveyspalveluita liikaa väanneet, myöntää Jukka. Asia onkin tavallaan puolitiessä. Hänen mukaansa pyrkimys on parantaa palveluja nimenomaan lentävän henkilökunnan kohdalla. Kehoitankin edelleen koeponnistamaan järjestelmää.

Tukihenkilötoiminta pyörii painolla, mutta uudet kasvot ovat edelleen tervetulleita, sillä tarvetta on.

Hote Markkula
YT-luottamusmies



Pilots' Outdoor Club

MESSILÄ 2004

KOKO PERHEEN RINNETAPAHTUMA

MA 8.3.2004 KLO 10-17

edulliset hissiliput
jylhät pulkkamäet ja upeat murtsikkaladut
edustustason maasturit koeajettavina
kahvittelua ja makkaranpaistoa nuotiolla
vuokraamon välineet veloituksetta käytössä
kevään ensimmäinen rusketus ym.
Älä jää sohvalle!

Ilmoittautuminen 3.3. mennessä:
pekka.hamalainen@finnair.fi
mikko.selande@finnair.fi



Lennonvalmisteluajoista

Lennonvalmisteluun käytettävä aika ja sen riittävyys on viime aikoina puhuttanut jäsenistöä. Asia oli laajalti keskusteltavana myös Turvatoimikunnan helmikuun kokouksessa.

Jaakko Heikkala on tehnyt joulutammikuussa 18 työvuorua käsitteen selvityksen lennonvalmistelutehtäviin ja koneelle siirtymiseen kuluneesta ajasta. Heikkala myös yksilöi ajan jakautumisen lentoa edeltävän toiminnan eri vaiheisiin. Toteamus oli, että käytetty aika kaikkinaan ylitti tunnin rajan useasti; keskimäärin 5-10 minuutilla. Keskustelua aiheesta käytiin runsaasti. Sovittiin että TTK:n jäsenet mittaavat vastaavalla tavalla omia lennonvalmisteluajojaan lisäinformaation saamiseksi.

Ohjaajien LC

Keskusteltiin ohjaajien tekemän LC-tarkastuksen tähän mennessä saaduista kokemuksista, mm. ohjeistusten selkeydestä eri konetyypeissä. Yleisesti todettiin että LC on yhtenä kiirettä aihe-

uttavana tekijänä lennonvalmisteluajan käydessä nykyisellään vähiin. Sovittiin että kysymykseen ajan puutteesta palataan seuraavassa kokouksessa.

Puhuttiin myös moottorien ja siipien jäänpoistotarpeen määrittämiseen liittyvistä proseduureista. Kaikille asianosaisille tulisi TTK:n mielestä ohjeistaa selkeästi kuka tarkastuksen tekee, ettei väärinymmärryksen mahdollisuutta synny. Tieto tulisi esim. sisällyttää CIS:iin. V. Kokkonen vie kannan tiedoksi MD-80 -ryhmään.

Intian välilaskut Ahmedabadiin

757-ryhmässä välilasku- ja miehistönvaihtopaikka on siirretty Jaipurista Ahmedabadiin. Todettiin että lentoturvallisuudessa on tämän johdosta menty parempaan suuntaan. Keskusteltiin kuitenkin yleisesti, onko kentän valintaprosessi yhtiössä riittävän laadukas. Päätettiin kerätä 757-piloteilta lisää turvallisuusaiheista dataa Intian operaatioista. Niiden perusteella Intian operaatioihin palataan myöhemmissä kokouksissa.

Korkean tason edustusta

SLL:n delegaatio on ollut tapaamassa liikenneministeriä AFIS-asiassa. Delegaation mielestä vierailun tulos oli positiivinen ja asiamme ymmärrettiin ministeriössä. TTK pohti yhdessä keinoja viedä AFIS-asiaa tästä eteenpäin.

IFALPA:n vuosikokous pidetään Sydneyssä maaliskuun lopulla. SLL:ää edustavat Panu Mäki, Jussi Ekman, Vesa Kokkonen ja Kai Tuomikoski. Ekman kehotti komiteaedustajia briefaamaan kokoukseen lähtijät

oman komiteansa asioista. Jos asioista on keskusteltavaa TTK:n kanssa, on siihen mahdollisuus maaliskuun kokouksessa.

Muita asioita

Yhtiö aikoo supistaa RC-toimintaa Helsingissä siten ettei RC:itä nähtäisi enää koneiden luona. TTK keskusteli tämän vaikutuksista työhömmä ja työkuormaamme. Asiaan palataan seuraavassa kokouksessa jolloin vieraaksi saapuu yhtiön pääohjaaja.

Keskusteltiin kuinka yhtiö toimisi, jos USA:n lentoamme kohtaan esitetäisiin security-epäilyjä. Kuka yhtiössä tekisi päätöksen lennon peruuttamisesta tai lentämisestä, ja saisiko CDR tiedon siitä? T. Tervo selvittää asiaa K. Karvoselta.

MD80-koneellemme on sattunut Kittilässä incident, jossa ahtimen siivet olivat vaurioituneet. Ko. tapauksen tutkinta on vielä kesken ja TTK odottaa lisäinformaatiota.

Eräällä Lontoon vuorollamme on sattunut teknisistä syistä johtunut incident, jota ko. miehistön erityisluvalla käytetään Flight Data Analysis -ohjelman toimivuuden evaluointiin. Kyseessä on siis poikkeustapaus; kaikki FDA-aineisto on edelleen tiukasti luottamuksellista.

Yhtiö etsii Low Visibility -asioihin perehtynyttä pilottia kehittämään uudistettua Low Vis -CBT -ohjelmaa. Jussi Ekman ilmoittautui vapaaehtoiseksi.

Lopuksi todettiin vielä että jäseniltä kaivataan edelleen enemmän palautetta turvallisuusasioista ja että IFALPA:n ATS-komiteakokousta ollaan saamassa Helsinkiin keväällä 2005.

Tomi Tervo
kokouksen sihteeri



Neljä uutta Airbusia tulossa



Kuva: Lassi Tolvanen

Hyvää alkanutta vuotta 2004. Kinkut on syöty ja vuosi vaihdettu pontevasti, edessä entistä ehompi vuosi loistavan työkalumme ohjaksissa.

Usia koneita on tänä vuonna luvassa vielä neljä kappaletta: helmikuussa A320, huhtikuussa A321 ja A319 ja viimeinen A319 loka-kuussa. Toistaiseksi viimeisin tiedossa oleva tyypikurssi alkaa maaliskuun alussa, joten koulutusmäärä tulee pienentymään totutusta.

Reitteihin ei suuria muutoksia

Reittirakenne pysynee kutakuinkin entisellään. Euroopan lennot siirtyvät meille sitä mukaa kun MD80 -laivasto siirtyy vastamaan oneclass -konseptin

reiteistä ja kotimaan ilmaherruudesta. Uusien koneiden myötä jo lennettyihin kohteisiin tullaan lisäämään vuoroja. Roomaan ja Milanoon lennetään useammin, maaliskuun alusta lisätään keskipäivävuoro Zürichin ja touku-kuussa Hampuriin. Kaikki ovat tosin suunnitelmia ja reittisuunnittelu painottikin sitä, että nykyisessä kilpailutilanteessa kausiluontoinen suunnittelu on historiaa ja suunnitelmia joudutaan tarkistamaan kuukausittain.

Yöpyvät ja charterit

Yöpyvät on suunniteltu jatkumaan Madridissa, Oulussa, Lontoossa ja Dusseldorfissa. Tosin Dusselin yöpyvä mahdollisesti loppuu kesääjäksi, samoin tulee käymään Amsterdamin ja Hampurin yöpyville kun siirrytään maaliskuussa kesäaikatauluun. Syyskuun alusta on suunniteltu Milanoon yöpyvä lauantain ja sunnuntain väliseksi yöksi. Charter-sektori säilyy ennallaan, kohteina Pafos, Malaga, Hania, Malta, Samos ja Innsbruck. Innsbruck vaatii edelleen erillisen koulutuksen, Samoksen

lennoilla kapteenilla tulee olla koulutus ko. paikkaan ja perämiehinä toimivat pidempään tyypissä olleet förstit.

Listatoimiston terveisiä

Liikenteen supistuskausi alkaa juhannukselta ja päättyy elokuun 23. päivä. Reittisuunnittelun arvion mukaan liikenne supistuu n.25-30%, joten kesälomien osalta tilanne näyttää toistaiseksi lupaavalta. Listurit lähettivät sellaisia terveisiä, että pitämättömät lomat pitää hoitaa pois. Kuten muistnette, sapattiin ei voi lomita enää laittaa ellei ilmoittanut

sitä uuden systeemin mukaan jo viime vuoden alkupuoliskolla. Uusi kysely tämän vuoden lomista pitäisi olla tulossa näitä aikoja. Lomien suunnittelu työllistää listureita normaalia listante-ko-ko enemmän, joten ilmoittakaa ystävällisesti aiotut lomat mieluiten paria kuukautta ennen kuin kuun kymmenenteen mennessä.

Ei muuta kuin "take off", kello käymään ja nokka kohti uusia seikkailuja...

Sami Hyttinen
A32-tyyppitoimikunta



Suomen Ilmailuopisto

Nykytilanne ja visioita

Porin lentokentän takaa löytyy rakennus jonka moni meistä muistaa kuin eilisen. Tulevat kollegamme AOL 30:ltä kirjoittavat meille opiston nykytilanteesta ja tulevaisuudesta muutosten tuulten tuiverruksessa.

Suomalainen liikennelentäjäkoulutus on kokenut muutoksia JAR-maailman saapumisen myötä. Muutosten aikoja on eletty myös Porissa. Täysi-ikäiseksi ehtinyt Finnairin Ilmailuopisto muuttui vuoden 2002 alussa Finnairin, valtion ja Porin kaupungin omistamaksi osakeyhtiöksi, Suomen Ilmailuopistoksi.

Vuodesta 1986 lähtien Porissa toiminut liikennelentäjäoppilaiden mekka on edelleen ulkoisesti samanlainen kuin "vanhaan hyvään aikaan". Rakennusten ulkoseinien uudet Suomen Ilmailuopisto, Finnish Aviation Academy -logot vihjaavat siivekkäästi muutosten tuulista.

Tilat ja laitteet ovat periytyneet miltei sellaisenaan. Saksalaisten rakentama vanha lentokonehalli pitää edelleen suojissaan PIC-tiiman keräämiseen käytetyt C-152 koneet (6 kpl) sekä mittarilentotoiminnan ankkurit BE36 (4 kpl). Viereinen "tekniikan halli" sulkee oviensa taakse monimoottorimailmaan opastavat BE30 -koneet (Super KingAir, 2 kpl) sekä lentokoneiden huoltotilan, jossa v. 2004 alusta alkaen on huollettu itsenäisesti myös KingAirit.

Kolmannessa platalla sijaitsevassa rakennuksessa asuu ahkerassa käytössä oleva Kingin simulaattori, joka saa paraikaa vierelleen uudet upeat FNPT II -laitteet, vanhojen Frascojen korvaajat. Uudet maaharjoittelulaitteet sijoitetaan simulaattorihallin juuri valmistuneeseen lisärakennukseen, joten opistorakennuksesta vapautuu uudistuksen myötä neliöitä luokkatilaksi. Uusissa Frascoissa on kehittynyt visuaali, joten käyttömahdollisuudet laajenevat. Vastaisuudessa oppilaiden omatoimisen simulaattoriharjoittelu on kuitenkin mahdotonta, mikä näin oppilaan näkökulmasta tuntuu takaiskulta.

Lisää opiskelijoita, vähemmän lentoja

Laajennusten takana on paitsi laitteiden päivitystarve myös opiskelijamäärän kasvu. Luokkatilaa tarvitaan lisää ja uudet laitteet tuovat mukanaan säästömahdollisuuden lentotuntien vähennysten muodossa. Bonanzalla lennetään nykyään noin 25 lentoa mittarikelpuutuksen saamiseksi, Kingillä niinkään 10 (simu) +11 (kone). Kauas ovat jääneet ajat mittariyksinlennoista, matkoista Kingillä Keski-Euroopan kentille yöpyvineen saati sitten taitolento Cessnoilla. Myös aikaisemmille kurseille varsin tutuksi tullut "tuliaisreitti" EFPO-EFTU-EFMA-EFPO on kiellettyjen listalla.

Uudistukset koulutuksessa

Lentokoulutuksen osalta Porissa saa nykyään IR, CPL ja ME-kelpuutukset. Teoriakoulutuksen osalta alkaa edellisten lisäksi syksyllä Suomen



Julkisivua koristaa uusi uljas kyltti

Ilmailuopiston ensimmäinen ATPL-kurssi, ns. "perämieskurssi". Tulevaisuuden tavoitteena lieenee Finnairin järjestämien oppituntien alasajo. Tämän uutisen otti kaksi viimeistä Finnairin valinnan läpikäynyttä kurssia (AOL 30 ja 31) vastaan pelonsekaisin tuntein. ATPL-kurssin osalta opetuksen tasolla on ollut varsin hyvä maine Finnairin henkilökunnan erinomaisen tietotaidon ansiosta. Myös opiskeluilmapiiri on Vantaalle siirtymisen myötä perinteisesti muuttunut ammattimaiseksi. Porissa armeijan perinteet elävät tunnetusti muuallakin kuin Satakunnan lennoston vanhan kasarmien seinissä.

Uudet tuulet

Koulussa aloitti viime vuoden syyskuussa ensimmäinen yleisen haun läpikäynyt kurssi, SIO1. Kurssikoko on kasvatettu 18 henkeen ja uusia kursseja on tarkoitus aloittaa Porissa 2-3 vuosittain. Uusilla kurssilaisilla ei ole totuttuun tapaan Finnairin kanssa solmittua koulutussitoumusta, joten he ovat työmarkkinoille saapuessaan "vapaita agenteja". Uusien opiskelijoiden keskuudessa tästä on syntynyt ymmärrettäviä soraäänä, koulutussovimusten puuttuessa myös oppilaitoksen kanssa.

Opiskelijamäärän eksponentiaalinen kasvu tuo mukanaan myös koulurakenteen muuttumisen ja uusien majoitusratkaisujen etsinnän. Ensi syksynä ilmailuopiston tiloissa opetusta saa jo yhteensä viisi kurssia samaan

aikaan. Aikaisempien vuosien liinavaatepalvelu lopetettiin vuoden 2003 kesällä ja vanhin kurssi joutuu maaliskuussa siirtymään omarahoitteisesti koulun ulkopuolelle asumaan uuden SIO-kurssin tieltä. Suomen ilmailuopiston johto on neuvotellut hädettävien käyttöön pari kerrosta sairaanhoito-oppilaitoksen asuntolasta. Muistatte varmaan tuon ruman, keltaisen lentoesteen RWY12:n vasemman myötätuulen lopussa. Rakennus tulikin varmasti monelle jo kotiutuneelle kurssilaiselle tutuksi yöretkien osalta. Tilat odottavat kuitenkin homemittauksia ja neuvottelut kurssilaisien ja Suomen ilmailuopiston välillä ovat muutenkin hiukan kesken.

Laadukkaita lentoja

Paitsi opiskelijoiden, myös lennonopettajien määrä on kasvanut viime vuosien aikana. Opistolla on nykyään päätoimisesti töissä 9 lennonopettajaa ja 11 linjalla lentävää sivutoimista. Linjalta tulevat



Frascat korvataan pian uusilla laitteilla.

opettajat ovat tervetulleita "piristysruiskeita" oppilaiden kannalta. Kiitosta ansaitsevat myös vakituiset lennonopettajat, jotka jatkuvista menetelmämuutoksista huolimatta pysyvät tasavahvaan suoritukseen. Koulutussuunnittelijamme kannalta tilanne on varmasti aika kaoottinen eikä opiskelijamäärän kasvu tuo tilanteeseen helpotusta, mutta toistaiseksi kaikki on sujunut hyvin.

Ilmavia harrastuksia

On opistolla vielä jotain pysyvääkin; iltaisin pelataan aktiivisesti sulkapalloa vanhassa kaarihallissa, saunotaan ja vietetään iltaa pubissa. Beach volley -kenttä täyttyy kesäisin rusketusta hakevista piloteista ja viereisten mäntyjen neulasista, jotka nuorin kurssi perinteen velvoittamina haravoi pois kesäkauden alkajaisiksi.

Loppukaneetiksi tilanneraportille toteamme yhteen ääneen: Pori on kiva paikka, kun tietää, että täältä pääsee pian pois. Suomen ilmailuopisto tekee täällä tehtävänsä, eli valmistaa valtakuntaamme liikennelentäjiä. Tärkeimpänä ja päällimmäisenä täältä jää kuitenkin mieleen se, että lentäminen on hienoa hommaa - jopa Porissa.

LeftFoot
Companyn
mainos
1/2 A4
pysty

Hei, meitä valvotaan!

Kulunvalvonnan tiukentuminen on trendi, josta on tuskin enää paluuta. Juuri nyt elämme hankalaa siirtymävaihetta. Seuraava teksti valottaa kulunvalvonnan taustalla olevia määräyksiä ja käytännön seikkoja.

Kyse on viranomaismääräyksistä, joista jotkut ovat vielä valmisteluvaiheessa. Henkilökunnan turvatarkastaminen tuli vuoden alussa pakolliseksi EU-määräyksen nojalla. Tarkastusvaatimus koskee lentokenttien niitä osia, jotka määritellään "critical area" -statuksella. Suomen ilmailuviranomaisen määritteli oman tulkintansa "critical areaksi" vuoden alussa. Määrittely koskee airside-alueen sitä osaa joka ulottuu turvatarkastuspisteestä lentoaseman lähtöaulan ulko-

seinään, eli jotakuinkin kentän lähtöaulaa. Tarkastusvaatimuksen piirissä on kaikki henkilökunta, myös siivoojat, Tax free -myyjät ja porttivirkailijat.

Alueen ulkopuolelle jäävät siis varsinainen asemataso, matkustajaputket sekä koneet.

Näinollen, jos pääsisimme koneille entiseen tapaan C-autolla suoraan, kulke-matta "critical arean" kautta, ei turvatarkastusvaatimusta olisi. Tämä selittää, miksi niillä kotimaan kentillä joilla koneille kuljetaan toimiston kautta, ei turvatarkasteta. Helsingissä terminaalin laajennustyömaan vuoksi tämä ei ole tällä hetkellä mahdollista.

EU:n määritelmä valmistumassa

Jottei asia olisi liian yksiselitteinen, EU valmistelee omaa määritelmäänsä "critical areasta", joka virallistetaan tulevan kesän aikana. Tämän jälkeen siirtymäaika lentoasemilla on virallisesti vuoteen 2009 saakka toteuttaa muutos EU:n määrittelyn mukaiseksi. Siihen saakka eletään - ja turvatarkastetaan - kansallisten viranomaisten määritelmillä.

Monien vaikutusvaltaisten järjestöjen kanta on, että "critical area":n tulisi kattaa myös asematasoalue, jolloin myös mm. cateraajat, mekaanikot tulisi turvatarkastaa. Näkemyksen voi ymmärtää maalaisjärjellä. Suojelemmehan ensisijaisesti ko-

netta, emme lähtöaulaa. Vastakkaisena paineena lentokenttien puolelta on hinta; turvatarkastusten järjestäminen joka puolelle voi vaatia kentiltä jopa valtavia rakenteellisia muutoksia. Mahdollista siis kuitenkin on, että EU:n

määritelmä tulee olemaan ainakin Suomen viranomaisen määritelmää tiukempi. Kuten sanottu,

pitkä siirtymäaika EU:n vaatimukseen tarkoittaa kuitenkin käytännössä että pidemmän tähtäimen ratkaisu voitaneen tehdä jo Suomen viranomaisen määritelmän perusteella.

Suoraan asematasolle - miten?

Mikä tuo pitkän tähtäimen ratkaisu sitten olisi? Yhtiö ymmärtää joustavan kulkemisen merkityksen, myöhästymisminuutin hinta on tunnetusti kova. C-autoille ei ilmeisesti löydy enää ajoreittiä suoraan TOKE:n ovelle, mutta ratkaisuna hämmöittää kulkusilta suoraan kakkoskerroksesta airsiden asematasolle, josta miehistökuljetus kuljettaisi meidät koneelle. Turvatarkastus jäisi näinollen pois, lukuun ottamatta Non-Schengen-lentoja, jolloin passintarkastusvaatimus pakottanee edelleen kulkemaan terminaalin läpi.

Miksi passintarkastus?

Rajavartiolaitos vaatii Schengen-sopimuksen mukaisesti passintarkastukset kaikilta Schengen-ajan ylittäviltä tulevilta tai lähteviltä miehistöiltä. Vaatimus koskee alueen kautta valtakunnan rajan ylittävää henkilökuntaa. Non-Schengen -puolen kenttähenkilökunnalta ei passeja kuulemma vaadita. Suomen rajaviranomainen tulkitsee Schengen-sopimusta erittäin tarkasti. Tulkintaan ei lentoyhtiö juuri pysty vaikuttamaan. RVL:n mukaan poik-



keusmahdollisuus passintarkastusvaatimuksesta on sallittu vain, kun kulkija on rajavartijan tunnistama, tuttu henkilö. 2000 lentävää miehistönjäsentä eivät voi kuulua rajavartioiden ystäväpiiriin. Mahdollinen helpotus tulee aikanaan, kun biotunnistaminen otetaan käyttöön kulunvalvonnassa. Rajavartiolaitoksen kanssa on jo myönteisessä hengessä käyty keskusteluja biotunnisteen riittävydestä rajavalvontaan.

Mikä biotunnistus?

Biotunnistaminen tarkoittaa jonkin biometrisen, yksilöllisen ominaisuuden liittämistä tunnistukseen. Nykyinen teknologia mahdollistaa tunnistuksen sormenjäljestä, silmän iiriksestä, verkkokalvosta, kasvoista (hahmotunnistus), sekä äänestä. Muita kehitteillä olevia teoreettisia menetelmiä ovat tuoksusta ja käsialasta tunnistaminen,

jotka eivät ymmärrettävästi tule meillä kyseeseen.

Lentoasemaympäristö asettaa omat vaatimuksensa menetelmälle. Kulkijoiden lukumäärä sekä kulkutiheys ovat suuria. Kulun on oltava sujuvaa ja aikaaviemätöntä. Tunnistuksen luotettavuuden on silti oltava korkea. Erään kanadalaisen tutkimuksen mukaan lentokenttäympäristöön soveltaisikin parhaiten sormenjälkitunnistus.

Varsinaisen metodin lisäksi kysymyksenä on tunnistedatan fyysinen sijainti. Teknisesti tunnistedata voi sijaita joko kussakin lukijalaitteessa, yhdessä keskitetyssä tietokoneessa lentokenttäalueella, tai itse kulkukortissa olevalla mikrosirulla. Isoilla lentoasemilla erillisiä tunnistuspisteitä ja lukijalaitteita voi olla runsaasti, kaukana toisistaan. Tämä sulkenee ainakin itse lukijalaitteissa sijaitsevan datan säilömiseen pois.

Finnair on mukana biotunnisteprojektissa, jossa tutkimukseen ja kokeiluun osallistumalla selvitetään eri menetelmien käytettävyyttä lentoasemilla. Jo tänä vuonna Helsingissä testataan biotunnisteita käyttäviä kulkuportteja erikseen nimettävällä koeryhmällä.

Tomi Tervo

Sampon mainos 1/2 A4

Gaalan jälkijärityksiä



Illan esiintyjiin kuului aina yhtä sykkädyttävä Pilots' Big Band.

Uusi vuosi - uudet kujeet. Kaikista eksytysyrityksistä huolimatta juhlaväki oli löytänyt tiensä gaalan viettopaikkaan, showravintola Maestron, kiitettävän runsaslukuisena. Jälleen kerran.

”Varakentälle” menoon oli tällä kertaa varsin hyvä syy, koska perinteinen juhlapaikkamme Fiskis oli remontin alla ja täten suljettu.

Järjestäjälle monia pelkotiloja aiheuttanut paikan vaihto osoittautui kuitenkin loppujen lopuksi menestykseksi ja tervetulleeksi vaihteluksi. Ruoka oli suussa sulavaa, palvelu ja ohjelma ”yllätysesiiintyjineen” kruunasivat illan, joka ei liene jättänyt ketään kylmäksi.. Ainakaan niitä paria viriliä kolleegaa, jotka kuumissaan ryhtyivät riisumaan toisiaan turhan puristavista smokkipaidoista.

Kaiken kaikkiaan onnistunut ilta jälleen kerran. Gaala voi hyvin ja on osoittanut tarpeellisuutensa ja sosiaalisen tilauksensa vuosittaisena monien lentä-

jäpolvien sekä kauniiden ja komeiden puolisoidemme kohtaustapaikkana.

Allekirjoittaneen siirtyessä vaiheittain sivuun ja kohti perheenisän uusia

haasteita tilaisuus tarvitsee uuden/uudet primus motorit. Ko. vakanssin tehtäväkentän hallintaa edesauttaa hyvä organisointikyky, sosiaalisuus ja pitkä



Iloisissa pöytäseurueissa tunnelma ei taatusti ollut jäykkä.



Show on loppuillaan mutta jatkot vasta edessä.

pinna, joten huomaamme että mahdollisia tehtävään testattuja henkilöitä löytyy heti n. 700 kpl. Tehtävä tarjoaa erittäin mielenkiintoisen, ihmisläheisen, välittömän palautteen sekä huiman kontaktipinnan tarjoavan mahdollisuuden toimia Suomen musiikki- ja viihdemaailman tiennäyttäjänä!!

Jos kosiskelu herätti mielenkiintosi, ota luottamuksella yhteyttä allekirjoittaneeseen, 040-5135155 tai pekka.mustakallio@slpilots.fi.

Loppujen lopuksi vanha klisee: muutama kuva puhuu enemmän kuin tuhat sanaa.

SLL:n puolesta, kiittäen ja kumartaen,

Pekka Mustakallio



Luottamusmies Pellisen horisontti alkoi kallistua mutta jälkiruoka löysi tiensä perille.

Aaltopellistä automatiikkaan 80 vuotta sinivalkoisia siipiä

De Havilland D.H.89 Dragon Rapide



Kotimaan lentoliikenteen kehittämistä oli suunniteltu Aerossa vuodesta 1926. Ajatus ei saanut julkishallinnossa ilmaa siipiensä alle eikä toisaalta Aeron taloudellinen tilannekaan oikein mahdollistanut uuden, ennen kaikkea kotimaan liikenteeseen tarkoitetun tyypin hankintaa. Vuonna 1936 kotimaan lentoliikennettä pohtimaan asetettu työryhmä päätyi esittämään Ilmavoimia vastuulliseksi operaattoriksi englantilaisilla Avro Anson-koneilla, joita Ilmavoimille oli hiljan tilattu kolme kappaletta. Ajatus sai Aeron johdon ja osan valtion hallinto-

akin takajaloilleen, niinpä ajatus haudattiin kaikessa hiljaisuudessa.

Sen sijaan valtio antoi Aerolle tehtäväksi aloittaa seuraavana vuonna reitti Tampereen kautta länsirannikolle, josta operaatiota voitaisiin jatkaa aina Ouluun asti. Tähän sisältyi lupaus rahoittaa sopivan lentokonetyypin hankintaa. Näin ollen Gunnar Stähle

suuntasi loppuvuonna 1936 Englantiin mukanaan pieni joukko asiantuntijoita tehtäväänsä hankkia sopiva menopeli.

Suurin mielenkiinto kohdistui luotettavaksi tiedettyyn de Havilland D.H.89 Dragon Rapideen, joka oli kaksitasoinen ja kangaspäällysteinen, 7-paikkainen liikennekone. Kahdella Gipsy Six-moottorilla varustettu kone oli myös hyvin taloudellinen, joka oli Aerolle valinnassa hyvin tärkeä kriteeri, sillä valtio ei luvannut kotimaan liikenteeseen tukia, toisin kuin ulkomaan lennoille. Koneen pieni koko ja

suksikelpoisuus painoivat myös paljon vaa'assa, sillä Helsinkiä ja Turku lukuunottamatta muut kentät olivat ruohopäällysteisiä.

Pääjohtaja Stähle ei hukannut aikaa, vaan allekirjoitti samalla matkalla tilauksen ensimmäisestä koneesta. Esikoinen, OH-BLA Salama, luovutettiin Aerolle maaliskuussa 1937 ja se saapui Malmille kuukautta myöhemmin kapteeni Leppäsen ohjastamana uuden lentokonehallin valmistuttua. Toukokuun ensimmäinen päivä Salama joutui tositoimiin lentämällä ensimmäisen, puhtaasti kotimaan sisäisen reitin Helsingistä Viipuriin ja pari päivää myöhemmin Tampereelle. Talvisodan ajaksi Salama joutui Ilmavoimien palvelukseen. Vuonna 1941 se myytiin Veljekset Karhumäelle ja Jatkosodan ajan se toimi ambulanssikoneena.



Kone	Ohjaamo- ja matkustajapaikat	Moottorit	Kärkiväli	Pituus	Max t/o paino	Max nopeus	Kantama
D.H.89 Dragon Rapide	1 + 7	2 x 200 hv de Havilland Gipsy Queen	14,63 m	10,54 m	2 490kg	211 km/h	880 km

Vuonna 1946 se rekisteröitiin OH-VKH:ksi ja Salamaa pallotelttiin Suomessa omistajalta toiselle aina vuoteen 1955 asti, jonka jälkeen sen tie vei Tanskan kautta Saksaan, jossa se lensi viimeisen lentonsa 60-luvun loppupuolella. Salaman maalliset jäännökset poltettiin Saksassa 1972.

Toinen Rapide (OH-BLB Lappi) saapui seuraavana vuonna (1938) kapteeni Raunion komennossa ja sen avulla Tampereen reitti voitiin jatkaa



Vaasaan. Kotimaan liikenne osoittautui menestykselliseksi ja vuoteen 1939 mennessä "länsirannikon salaatti" ylsi jo Ouluun ja Kemiin asti sekä idässä käytiin Imatralla Viipurin reitin puitteissa. Lappi palveli sota-ajan vastavasti kuin isosiskonsa, joskin joutui "ystävällisen tulen" kohteeksi 1941, jolloin saksalaiset Me-109:t pakottivat sen tulituksellaan pakkolaskuun järven jälle. Kapteeni Volmar Laurila ja radisti Aate Heimo loukkaantuivat luodeista, mutta pääsivät rullaamaan koneen rantaan suojaan. Luftwaffen partion johtaja eversti Schumacher väitti kivenkovaa hyökänneensä venäläistä SB-2:ta vastaan, mutta kaikki lentokonehistoriaa tuntevat tietävät, ettei ko. koneissa ole mitään yhtenevää. Lappi löysi uuden kodin Veljekset Karhumäen hoivista 1947 ja se rekisteröitiin OH-VKI:ksi. Kone operoi Suomessa 50-luvun puoliväliin, jonka jälkeen se päättyi Norjaan lentäen siellä viitisen vuotta. 60-luvun lopulla Lappi romutettiin ja poltettiin.

Heikki Tolvanen



Joksa kysyy

Mikä kone, mikä vuosi?
Yhdistä kone oikeaan vuosilukuun
ensilennon mukaan.



- | | |
|------------------------------------|---------|
| 1. Ryan NYP | A. 1963 |
| 2. Boeing 777 | B. 1946 |
| 3. Douglas DC-3 | C. 1938 |
| 4. Cessna 172 Skyhawk | D. 1994 |
| 5. Bell XS-1 ("Glamorous Glennis") | E. 1985 |
| 6. AS/BAC Concorde | F. 1925 |
| 7. Wright Flyer | G. 1968 |
| 8. Lear Jet 23 | H. 1965 |
| 9. NA X-15 | I. 1984 |
| 10. C-5 Galaxy | J. 1981 |
| 11. Boeing 707 | K. 1964 |
| 12. Mitsubishi A6M Reisen (Zero) | L. 1969 |
| 13. Piper J-3 Cub | M. 1955 |
| 14. Sikorsky II'ya Muromets | N. 1935 |
| 15. Karhu 1 | O. 1927 |
| 16. Tupolev Tu-134 | P. 1903 |
| 17. McDonnell-Douglas DC-9 | Q. 1959 |
| 18. Antonov AN-124 | R. 1939 |
| 19. ATR-42 | S. 1957 |
| 20. Space Shuttle | T. 1914 |

Oikeat vastaukset seuraavalla aukeamalla.

Parannuksia erikoisannoksiin

Ruokarintamalla ei viime aikoina ole ollut suurempia muutoksia. Tässä kuitenkin jokunen asia kertauksen vuoksi sekä vastauksia esille tulleisiin kysymyksiin ja ehdotuksiin.

Yritin saada ”syön aina laktoositonta” -vaihtoehtoa lievistä laktoosi-intoleranssista kärsiville, joita lääkärintodistus ei päästä erikoisvaliolla. Sorry, ei onnistunut. On kuulemma mahdotonta. Eli teidän on pakko käydä itse sörkkimässä webissä ruokalistojanne, ellei lääkäri armahda. Listallahan näkyy, mikä vaihtoehtoista on Hyla/vähälaktoosinen.

Erikoisruokavalioista lisää

Kun samalla lennolla on ollut samasta ”ruokavammasta” kärsivät pilotit, ohjaamoon on tuotu OM-A:n pykälästä huolimatta

täsmälleen samanlaiset sapuskat. Ongelma on johtunut siitä, että

dieettikeittöön, joka ruoat valmistaa, ei ole tullut tietoa, mitä tehtävää ko. lentohenkilökunnan jäsen lennolla suorittaa vaan ainoastaan nimi ja lennon numero. Tilanteen pitäisi olla nyt kunnossa, kun nimiin liitetään myös status lennolla. Koska ihminen käy listan läpi, pitää kuitenkin varautua inhimillisiin erehdyksiin, eli satunnaisia virheitä voi jatkossakin tulla eteen, mutta toivotavasti vähemmän kuin aikaisemmin. Kaukochartereilla on jäänyt useita erikoisannoksia tulematta tilauksesta huolimatta. Pyydän teitä varmistamaan

joko radiolla ilmasta tai maassa cabin-henkilökunnan tai virkailijan kautta, että oma erikoisannoksenne on tulos- sa/toimitettu koneelle.

Leipäännyttääkö?

Näin tällä viikolla (viikko 7) ensimmäiset uudet leivät ilman vihanneksia. Vihannekset oli korvattu kevytjuustolevitteellä. Samoin täytteenä näkyi olevan uutta juustoa ja lihaa. Maku oli mielestäni ainakin juustoleivän kohdalla parempi, koska juusto ei maistunut voiklöntiltä kuten vihannesten aikaan. Esittäkää mielipiteitä. Leipien päällä olevat päivämäärät sekä leipien mahdollinen kierrätys on ollut kysymysten aiheena. Leipien päällä olevat päivämäärät eivät ole ”parasta ennen” -päiviä vaan puhtaasti cateringin omaa käyttöä varten.

Leivät valmistetaan päivänä 1, pakataan ja viedään koneille päivinä 1 ja 2. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että aamuvuorohälytyksellä lähdöillä on edellisenä päivänä valmistettuja ja pakattuja leipiä, muuten tavara on yleensä päivän kamaa. Joku kyseli FlyingFinn-tarroilla merkatuista leivistä. Edesmenneelle kilpailijalle toimitettiin täsmälleen samanlaisia leipiä kuin meidän ruisleipämme, mutta kyse ei ollut palautustavarasta

vaan virheellisestä pakkauksesta. Jos koneelta palautuu leipiä, ne poistetaan kierrosta eli kerran koneessa käynyt leipä ei sinne enää palaa. Joku oli myös löytänyt leipänsä välistä kurkunpalan, josta oli haukattu. Asialla ei ole tonikalaleipäepidemian takia palkattu hovimaistaja vaan nälkäinen viipalointikone.

Florat ja voit

Voita on kaivattu Floran tilalle useamassa puheenvuorossa. Aikanaan Flora

valittiin tarjottimelle terveydellisiin näkökohtiin vedoten. Koska se ei kaikille maistu, yritin saada soppakaukaloon muutaman voimariini/voinapin niille lennoille, joissa ei ole business-luokkaa. Catering tyrmäsi ajatuksen, koska kaukalot pakataan aina samanlaisiksi eli kaukalon kohdetta ei tiedetä. Parille voinalle tulisi kova hinta. Jos keksitte hyvän ratkaisun ongelmaan, välitän sen eteenpäin.

Salaattikastikkeet

Salaattikastikkeet ovat löytäneet tiensä soppakaukaloon, ja ainakin useimmilla lennoilla ne on sieltä löydetty (itse olen ne toistaiseksi aina kaapilla käydessäni nähnyt). Pyysin kuitenkin useaan puuteviestiin vedoten cateringiä tarkaavaisuuteen, että kastikkeet myös pakataan kaukaloon. Kastike kuuluu annokseemme, ja kierrätys ei tarkoita sitä, että se otetaan meiltä pois.

Yli 10-tuntiset päivät

Minulle on tullut jokunen toive, että ”syön aina” -vaihtoehdolla ruoat hajotettaisiin automaattisesti eri lennoille. Catering pahoitteli, että tässä vaiheessa näin ei voi tehdä. Crewwebiin luotiin ruokien hajotusmahdollisuus, että jokainen voisi itse päättää, mitä ja millä välillä syö. Ja miten sitten toimittaisiin, jos on kolme edestakaista lentoa? Eli ehkä kuitenkin tehdään vähän töitä itsekin, ainakin jonkin aikaa.

Toinen pitkien päivien ongelma on, että jos toinen ei vapaaehtoisesti valitse ns. erikoisempaa vaihtoehtoa (kasvis, kylmä), niin toinen (hitaampi/perämies) saa samaa sapuskaa kahdesti. Valitettavasti 3/2 ei ole 2. Suosittelen, että kokeillette vaihteeksi kasvisannosta pitkän päivän vaihteluna. Annokset ovat yleensä suurempia ja paremmin maustettuja (kasvispyttipannua lukuun ottamatta) kuin liha/kana/kalavaihtoehto.

dot. Suosittelen ennakkoluulotonta kokeilua.

Ekskursio Cateringiin?

Catering lähestyi minua tiedustelemalla, olisiko meillä kiinnostusta n. 2-3 tuntia kestävään ekskursioon, jolla tutustuttaisiin "miehistöruokalinjaan". Sopiva ryhmäkoko olisi n. 5-10 henkeä. Kaikki, joita asia kiinnostaa, laittakaa minulle viesti. Jos väkeä on tarpeeksi, kierros järjestetään myöhemmin ilmoitettavana ajankohtana.

Camilla Sommar-Rale
ruokavaltuutettu



Joksan oikeat vastaukset

- | | |
|-------|-------|
| 1. O | 11. S |
| 2. D | 12. R |
| 3. N | 13. C |
| 4. M | 14. T |
| 5. B | 15. F |
| 6. L | 16. K |
| 7. P | 17. H |
| 8. A | 18. E |
| 9. Q | 19. I |
| 10. G | 20. J |

Stockmann-Auton mainos 1/2 A4

Palkanmaksuvirheistä

Olemme käyneet viime aikoina paljon keskustelua ja kirjeenvaihtoa SLL:n hallituksen kanssa lentäjien palkanmaksuun liittyvistä virheistä. Haluan tällä tiedotteella tuoda esiin asiaan liittyvät tosiseikat.

Kertaan alkuun yhtiön periaatteet palkanmaksuun liittyvissä asioissa:

1. Työsuorituksesta on maksettava sopimuksen mukainen palkka.
2. Palkanmaksujärjestelmän on oltava niin luotettava, että sekä työnantaja että palkansaaja voivat luottaa järjestelmän oikeellisuuteen.
3. Havaitut virheet on korjattava mahdollisimman nopeasti.
4. Palkanmaksuun liittyvät asiat on hoidettava mahdollisimman huolellisesti, koska on kyse jokaisen työntekijän ansaitsemasta rahasta.
5. Yhtiö pitää asiaa erittäin tärkeänä.

Nämä periaatteet ovat itsestään selvä. Tiedämme kuitenkin, että virheitä on esiintynyt, mikä on erittäin valitettavaa. Havaituista virheistä aiheutuneet ansion menetykset on maksettu asianomaisille mahdollisimman nopeasti.

Virheiden syyt

Havaitut virheet johtuvat sekä palkanmaksujärjestelmän puutteista että inhimillisistä käsittelyvirheistä. Joukossa on varmasti myös "virheitä", jotka voivat johtua työehtosopimuksen

tulkintaeroista. On selvää, että tällaiset sopimuskohdat on myös nostettava pöydälle ja selvitettävä TES:n sopijapuolten kesken. Jos sovintoon ei päästä, erimielisyyksien ratkaisemiseksi on jokaisessa sopimuksessa selvä menetelmä.

Inhimillisistä syistä johtuvien virheiden osalta totean, että ne eivät missään tapauksessa ole tuottamuksellisia tai tietoisia. Jos ilmenisi, että joku hallinnollisen alan työntekijä syyllistyisi tällaiseen tuottamukselliseen toimintaan puuttuisin siihen heti.

Korjaavat toimenpiteet

Teemme palkanmaksuun liittyvien epäkohtien korjaamiseksi kuumeisesti työtä. Samalla on todettava, että korjaavat toimenpiteet eivät ole helppoja.

Inhimillisiä virheitä pyrimme poistamaan ja minimoimaan entistä tarkemmalla työllä ja menetelmäkehityksellä. Koko palkanmaksujärjestelmän puutteiden tai mahdollisten virheiden poisto on jo suurempi kysymys, joka ikävä kyllä vie aikaa. Ymmärrän asian vakavuuden ja jokaisen palkansaajan kärsimättömyyden. Kuitenkin tosiasia on, että hermostuminen ei nopeuta asian etenemistä millään tavalla. Nyt on vain keskityttävä siihen, että asia saadaan mahdollisimman nopeasti kuntoon. Tätä työtä myös tehdään koko ajan, vaikka siitä ei jatkuvasti tiedoteta.

Yhtiötasolla nykyinen palkanmaksujärjestelmä on kokonaisuutena todettu vanhentuneeksi ja siten riskitekiäjäksi. Vuonna 1996 aloitettiin projekti järjestelmän uusimiseksi. Valittu ohjelmistoyhtiö yritti kahden vuoden ajan rakentaa meille uutta palkanmaksujärjestelmää, mutta nosti lopulta kätet pystyyn ja vetäytyi hankkeesta. Henkilöstöosasto aloitti uuden projektin vuonna 2002. Evaluointiprojektin tuloksena yhtiön johtokunta antoi henkilöstöosastolle valtuudet jatkaa järjestelmähanketta

SAPin (yhtiön uusi henkilöstöhallintajärjestelmä) suurimman tämän alan alihankkijan ARIONSE:n kanssa.

ARIONSE on rakentanut vastaavan järjestelmän esimerkiksi KLM:lle, joten ilmailun erikoisasiantuntemusta löytyy. Tämä hanke, ja mahdollisesti hankittavan järjestelmän sovittaminen käyttöömme tulee kuitenkin viemään pitkän aikaa. Samanaikaisesti meillä lentotoimintaryhmässä etenee ACARS/e-log-hanke, jonka tarkoituksena on sähköistää työaikojen kirjaaminen suoraan koneen tai simun järjestelmästä palkanmaksujärjestelmään. Näin saamme mahdollisimman paljon inhimillisiä - sekä kirjoittajan että kirjaajan - virheitä eliminoitua. Koulutustilaisuuksien, kuten esimerkiksi pt-koulutuksen suoritukset pyritään ottamaan suoraan PACista.

Toiminta nykyjärjestelmällä

Niin kauan kuin järjestelmä toimii suurelta osin manuaalisesti, kuten se nyt toimii, on jokaisen syytä tarkastaa itse omat saatavansa palkka- ja tehtäväritykset ja tehdä asiaankuuluvat korjausesitykset työaikaseurantaan. On ilman muuta selvää, että yhtiön tehtävä on korjata ilmenneet virheet, olivat ne sitten pieniä tai suuria.

On ikävää, että joudun ylipäänsä kirjoittamaan teille asiasta, jonka pitäisi olla alussa mainitsemiä periaatteiden mukaisesti kunnossa.

Kiitän teitä kärsivällisyydestänne.

Hannes Bjurström

Eläkeläisten ID-statuksesta

Vanhan kipparin ja yhtiön tarkastuslentäjän, joka alle kaksikymppisenä aloitti nuorena liikennevirikailijana ja siirtyi eläkkeelle pakollisen eroamisiän koittaessa, miettiä tämän päivän tilanteesta.

Oli varsin hämmästyttävää viime kesänä saada tieto jälkikäteen yhtiön tekemästä yksipuolisesta päätöksestä kohdella eläkeläisiä varsin tylysti heitä lennolle otettaessa. Jokainen heistä oli menettänyt virkavuotensa ja verrattiin nyt juuri taloon tullessiin keltanokkiin. Sinne se monien vuosien kokemus vain romukoppaan heitettiin. Näin kokevat eläkeläiset saamaansa kohtelua, eläkeläiset, jotka ovat tämän vielä omakseen tuntemaan yhtiön maineen aikoinaan eri osastoilla luoneet. Eläkeläisten kohtelu on kyllä osa henkilöstöpolitiikkaa,

pitkän tähtäimen sellaista, kuitenkin valitettavasti kovin vierasta nykyiselle henkilöstöjohdolle.

Eläkeläisten kanssa ei tarvitse neuvotella, kyllä heidän mielipiteet tiedetään. Eivätkä edes lakkoile tai muuten rähinöi. Olisi ollut kohteliasta ottaa yhteys hyvissä ajoin eläkeläisiin tai heidän edustajiinsa ja yhdessä pohtia mitä olisi ollut tehtävissä. Se yhteydenpito ei liene vielääkään liian myöhäistä. Eivät nuorten hallitsemat ammattiyhdistykset ole eläkeläisten etuja ajamassa, hehän tuskin koskaan siirtyvät eläkkeelle, niin kaukainen ajatus se on.

Saavutettu virkaikä on myös (tai ainakin oli) saavutettu etu, josta ei neuvottelematta luovuta. Tämä tosiasia

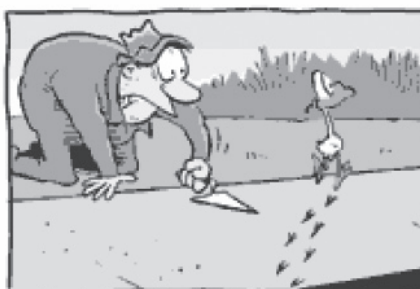
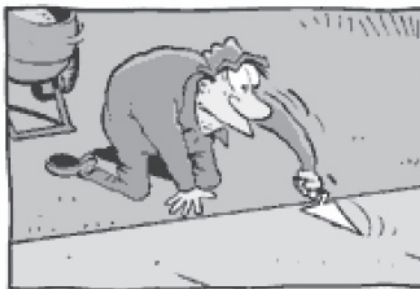
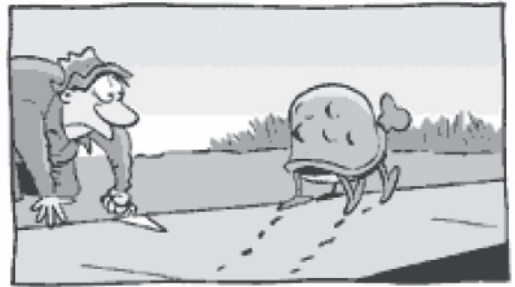
pitäisi yhtiön johdon huomioida ja tulla neuvottelupöytään.

Kyseessä oleva menettelytapa lennolle matkustajia valittaessa ei vähennä eikä lisää yhtiön kustannuksia ja muistamme kyllä ajan, jolloin huolehdimme töihin tulosta, vaikka koneisiin ei mahtunutkaan liian pienen virkaiän vuoksi.

Toivottavasti yhtiö ei ole menettämässä parasta ja halvinta mainoskanavaansa, jona eläkeläiset tähän asti ovat ylpeänä toimineet.

Sipoossa 4.helmikuuta 2004

Jorma Tiilikka



Markkinavoimaa!

Tutkapari Timo Honkavaara ja Pekka Mustakallio pitävät yhdistyksen rahahanoja auki varainhankintatyöryhmässä. Timo esittelee työryhmän värikästä toimenkuvaa sekä julistaa paikan työkiireiden vuoksi avoimeen hakuun.

Varainhankintatyöryhmän toiminta-ajatuksena on ylläpitää Suomen Liikennelentäjäliiton suhteita talouselämän eri sidosryhmiin ja kerätä tarjoamillaan markkinointiyhteistyöpalveluilla varoja yhdistyksemme eri toimintojen ylläpitämiseen. Leijonanosa varainhankinnalla kerätyistä tuloista taitaakin mennä yhdistyksen kansainvälisen toiminnan aiheuttamiin kuluihin.

Markkinoinnin perusoppien mukaan kaiken viestinnän tekemisen perustana tulisi olla jokin konkreettinen tavoite, joka ohjeistaa viestinnän toteutusta. Tuskin minkään kannattavan yrityksen markkinointityön tavoitteena on saada lähettää lentäjälle esite tai laittaa kannatusilmoitus lentäjäyhdistyksen jäsenlehteen. Tavoitteena on ehkä mieluummin panostaa markkinoinnissa tuloksellisiin asiakassuhteisiin - eli saada aikaan kannattavaa kaupaa! Saamamme palautteen mukaan yhteistyöryhtymme kauppa onkin käynyt varsin hyvin ja yhteistyöhön SLL:n kanssa ollaan yleisesti hyvinkin tyytyväisiä.

Liiton tarjoama päämarkkinointiväline yhteistyöyrityksillemme on edelleenkin himoittu ilmoitustila upeassa Liikennelentäjä-lehdessämme sekä kätevä internet-linkkipalvelu [\[lots.fi\]\(http://lots.fi\) -jäsensivuillamme. Näiden lisäksi markkinointiyhteistyötä on tehty eri jäsentapahtumien yhteydessä. Jäsenille kohdennettua suoramarkkinointia ovat harjoittaneet lähinnä autokauppiat - varsinkin autosopimusten uudistamisen yhteydessä. Tulevaisuuden tarpeita varten kartoitamme jäsenkuntamme halukkuutta vastaanottaa jatkossa yhteistyökumppaniemme markkinointipropagandaa suoraan kotiinsa. Yhdistyksen bittinikkarit väkertävätkin parhaillaan jäsensivuillemme mahdollisuutta käydä klikkaamassa itsensä pois mahdollisesta kaupallisiin tarkoituksiin käytettävästä jäsenrekisteristä. Jatkossakaan on tuskin tarvetta pelätä postiluukun pursuamista yhdistyksen yhteistyökumppaneiden asiakaskirjeistä. Osoiterekisteri tulee olemaan markkinoijalle maksullinen ja sen käytöstä sovitaan aina tapauskohtaisesti erikseen. Kannattaa myös muistaa, että SLL:n varainhankintastrategian mukaan yhteistyökumppanien valinnassa noudatetaan tarkkaa selektiivistä linjaa.](http://www.sllpi-</p>
</div>
<div data-bbox=)

Silloin tällöin varainhankintatoiminta täydentää myös yhdistyksen jäsenetuasioiden hoitamista. Usein markkinointiyhteistyöpaketteihin, pelkän ilmoitussopimuksen lisäksi,

liittyy jokin rahanarvoinen etu tai alennus SLL:n jäsenille. On kuitenkin hyvä muistaa, että jäseneduille ei voida antaa mitään "halvin hinta -takuuta". Aina joukostamme löytyy joku verbaaliakrobaatti, joka tinkimistaidoillaan lyö laudalta parhaatkin yhteiset alennuspaketit - ja hyvä niin!

Yhdistyksen varainhankintapöytä on perinteisesti hääriänyt myös liiton maineikkaan uuden vuoden gaalan taustalla. Pekka Mustakallio on kantanut vuosijuhlamme vetovastuun vankkoilla harteillaan jo usean vuoden ajan.

Timo Honkavaara



Eikä siinä vielä kaikki..

Allekirjoittaneen varainhankintatyöhön käytettävissä ollut vapaa-aika on kaventunut oleellisesti siirryttyäni piraattivirolaiseksi projektityöhön Aero Airlinesin puolelle. Mustakallion Pekan mukaan taas vapaa-aikaa ei heidän kotonaan ole enää pitkään aikaan tiedetty olevan olemassakaan! Siksi etsimmekin porukkaamme uusia vereksiä voimia ottamaan vastaan varainhankintatyön mielenkiintoiset haasteet. Hommassa kaivataan reipasta markkinointiasennetta ja ripaus kaupallista pelisilmää, muistaen kuitenkin ammattikuntamme maineelle yleisön asettamat tietyt odotukset. Pekan kanssa olemme luvanneet kaikki suhteemme (lue: markkinointiyhteistyöhön liittyvät suhteet) uusien voimien käyttöön. Samoin lupaamme toimia uusien kavereiden "tutoreina" ja "famittajina" niin kauan kuin vain tarve vaatii. Joko kiinnostuit? Ota yhteyttä! Sitten vain paxi huuleen ja baanalle!

Vehon mainos
A4

Lammin Kiven
mainos
1/2 A4

Keittiömaailman
mainos
1/2 A4