



LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 3 | 22.3.2004



Hurskastelua

Lentäjien pinnaa on venytetty viime aikoina erityisen lujasti. Jollakin tasolla yhtiön johdossa on unohdettu, että lentäjät ovat olleet positiivinen voimavara yhtiön historiassa. Harva ammattikunta ottaa yhtä laajasti vastuuta oman työympäristönsä kehittämisestä sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla.

Yhteisestä kassastamme maksetaan suuria summia lentoturvallisuuden kehittämiseksi. Olemme oma-aloitteisesti tarjonneet jäsenillemme palveluja, jotka todellisuudessa kuuluisivat yhtiön vastuulle. Olemme useassa kriisissä tarjonneet yhtiölle ratkaisuja toiminnan järjeistämiseksi. Näillä teoilla olemme aktiivisesti tarjonneet Finnairin johdolle keinoja pelastaa työpaikkamme ja samalla kehittää firmasta kannattava.

Tätä taustaa vasten en voi ymmärtää miksi yhtiön johto haluaisi nyt purkaa perinteisen neuvotteluyhteyden lentäjien kanssa. SLL on aina ollut luottamuksen arvoinen ja meillä on ollut tarjota yhtiölle muutakin kuin pakkolomia ja irtisanottavaa henkilöstöä. Olemme luovuttaneet säästötalkoissamme etuja, joilla on pitkäaikaisia vaikutuksia yhtiön menestykselle. Näin toimimalla olemme mahdollistaneet Finnairin tervehdyttämisen ja vahvistamisen. Yhtiö on tällä hetkellä käytännössä velaton, joten panoksemme on tuottanut hedelmää.

Vastineeksi saamme kintuille kusemista melkein päivittäin. Yhtiöstä riippumattoman olosuhteiden muuttamisen voimme vielä niellä. Suoranaiset TES-rikkomukset ja palkanmaksuepäselyt ovat saaneet suuren joukon lentäjiä ilmoittamaan, etteivät ole halukkaita lähtemään vapaapäivältään töihin. Näin siitä huolimatta, että neuvotteluyhteys on nyt tiukan väännön jälkeen taas saatu aikaan. Lentäjien joustohalukkuus on vakavasti vähentynyt ja se on oire suuresta muutoksesta kulttuurissamme.

Perinteisesti lentäjät ovat asiasta sen kummemmin meteliä pitämättä hoitaneet hommat aina kun on pyydetty. Lomiltakin on lähdetty töihin. Lennonvalmistelua varten on tultu kentälle hyvissä ajoin, joissakin operatioissa jopa edellisenä iltana varmistamaan että homma hoituu. Vastineeksi olemme ottaneet palkkamme, joka on kansainvälisessä vertailussa tienestinä lentäjälle vaatimaton. Hyvän ilmapii- rin ja yhtiömyönteisen hengen vuoksi suomalainen liikennelentäjä on ollut uskollinen työnantajalleen. Tätä poikkeuksellista etua kilpailijoihimme nähden ei olisi kannattanut pikavoittojen toivossa antaa valua hiekkaan.

On syytä muistaa, että työehtosopimuksemme on ollut melko löyhäksi kirjattu teksti. Sen perusperiaatteena on ollut, että hommat tehdään niin että hyvä tulee. Työvuorojen jakamisessa on noudatettu tervettä järkeä ja tärkeimman työn ovat perinteisesti tehneet listantekijät ja lennonselvitys. Tiukan paikan tullen ovat yksittäiset liikennelentäjät venyneet jopa työehtosopimuksen rajojen yli sillä premissillä, että TES on ollut yleisesti firman kunnioittama sekä kirjaimessa että HENGESSÄ. Nyt kun sopimuksen henkeä ja jopa kirjainta on alettu tulkita yksipuolisesti meitä vastaan, on ymmärrettävää, ettei suurta yhtiömyönteisyyttä voida odottaa. Optiomannaa taivaasta havittelevien kvartaalijohtajien tulee muistaa

vanha sananlasku: paperin ja miehen sanan välinen ero on se, että paperin voi syödä.

Kari Voutilainen



Tässä numerossa:

Pääkirjoitus	2
Puheenjohtajan palsta	3
Valtuuston välähdyksiä	4
Miehistöruokailu	5
Turvatoimikunta	6
Luottamusmiehen palsta	7
Suuren liiton suuri kokous	8
Korporaatio...	10
Aaltopeltiä - DC-2 ja DC-3	12
Kokemusta 50 vuoden ajalta	14

Sopimuksia tulee noudattaa

Hetki sitten olimme jälleen kerran valitettavassa tilanteessa, jossa mielestämme yhtiö oli toiminut vastoin työehtosopimustamme.

Tämä tosin oli meidän tulkintamme - yhtiöllä on oikeus omaan mielipiteeseensä. Muutaman neuvottelun jälkeen asiasta päästiin sopuun, tosin tulkinnasta saatamme edelleen olla eri mieltä.

Liikennelentäjät ovat työssään tottuneet noudattamaan sääntöjä ja määräyksiä - ja ikään kuin verenperintönä tästä seuraa myös kyky noudattaa sopimuksia. Emme ole lakimiehiä, joten pilkun tarkkaan tulkintaan emme ryhdy. Perusperiaatteet ovat selvillä ja niiden mukaan toimitaan. Sopimukset ovat sopimuksia.

Tästä seuraa myös se, että lentäjien kanssa on helpompaa toimia, kun ottaa yhteyttä ajoissa - sopiakseen asioista. Olemme avoimia kaikille asioille, joten neuvottelemalla ja sopimalla meidän kanssa saavuttaa parhaimman lopputuloksen. Järkiperusteet tuovat järkeviä päätöksiä.

Yhtiöllämme menee huonosti - vaikka matkustajamäärät ovat kovassa nousussa. Kuluttajat haluavat yhä halvempia lentomatkoja, niin yksityis- kuin yritysmatkoillaan. Rakas vihollisemme SAS polkee rajusti hintoja, ja aiheuttaa epäterveitä ilmiöitä Skandinavian lentomarkkinoille. Finnairin johto miettii kuumeisesti säästötoimia, ja jollei menopuolta saada kuriin, ovat ongelmat looginen seuraus.

Säästöissä täytyy kaikkien olla mukana, mutta juustohöylämäinen "kaikilta vähän" -periaate ei auta. Keskittyminen ydinliiketoimintaan on pitkällä juoksulla tärkeintä, sillä lentokoneiden tulee pysyä ilmassa - tuotomme ovat kiinni myytyjen lippujen

määrästä ja hinnasta. Kaikin keinoin tulee yrittää täyttää koneet, täyttöasteen nosto on siis oleellisen tärkeää. Jokainen euro sisään kassamme on tervetullut, vastaavasti jokainen säästetty euro on askel parempaan.

Me lentäjät autamme yhtiötä päivittäin tehdessämme kustannustehokkaita ratkaisuja, niin lennon suunnittelussa kuin itse operaatioidenkin aikana. Meidän tulee kuitenkin pitää kirkkaana mielessä turvallisuus - se on lopulta tärkeintä. Yhtiömme ei kestä nykyisellään mahdollisia onnettomuuksia, ei edes pienimuotoisia sellaisia. Kustannustehokkuutta ei siis pidä sekoittaa turvallisuustekijöihin.

Riittävä lepo ennen ja jälkeen lentosuorituksen takaa osaltaan turvallisen toiminnan ohjaamossa. Finnair satsaa voimakkaasti (ja järkevästi!) kaukoliikenteeseen, varsinkin Aasian reittien, kehittämiseen. Hyvin toimivien ja turvallisten operaatioiden taustalla on toimiva ja levännyt ohjaamomiesthistö. Poikkeustilanteita ja laadukasta palvelua ajatellen myös cabinihenkilökunnan lepo on tärkeää.

Kauko- ja lomalennot tapahtuvat lähes poikkeuksetta öiseen aikaan. Vireystaso laskee ja uupumus painaa päälle. Kumuloituva väsymys tappaa. Siksi on tärkeää taata miehistöille riittävä lepo, niin ulko- kuin kotiasemallakin. Kaikkea ei voi mitata rahassa.

Panu Mäki
puheenjohtaja



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.

Lomien jako herätti närää

Loma-asiat puhuttivat valtuustoa maaliskuun kokouksessa, joka pidettiin Tietotien toimistolla 2.3. Seuraavassa jälleen lyhyesti kokouksessa käsiteltyjä asioita.

Huonon henkilöstöpolitiikkansa mukaisesti yhtiö ilmoitti loke-roihin hätäisesti jaetulla tiedotteella lentäjien lomien jaossa tehtävistä muutoksista, vaikka SLL:n hallitus oli ilmaissut haluavansa neuvotella asiasta. Tämän jälkeen asiasta neuvoteltiin yhtiön edustajien ja SLL:n hallituksen kesken ja asiasta on sovittu seuraavaa:

- aikaisemmilta lomakausilta säästetyt sapattivapaat myönnetään ja vahvistetaan ensin
- vuosittain 15.3. mennessä ilmoitetut lomapyynnit käsitellään järjestyksessä seuraavana. Mikäli lomia on pyydetty jollekin ajanjaksolle enemmän kuin voidaan myöntää, tapahtuu karsinta edellisten vuosien lomien ajankohta huomioiden, yhtiön kehittämää pistelaskentamallia käyttäen.
- lentäjät voivat välittää lomatoiveensa listantekijän välityksellä. Lomasuunnittelija tulee teknisesti kirjaamaan myönnettyt lomat PAC:iin
- lomasuunnittelija ottaa yhteyttä henkilöihin, jotka eivät saa lomiaan pyytämäänsä ajankohtana ja pyrkii löytämään uuden, sopivamman loma-ajankohdan, joka voidaan vahvistaa
- jäljelle jääviä lomia voidaan pyytää liukuvasti ja niitä vahvistetaan pyytämisyjärjestyksessä
- käyttämättä jääneitä lomia voidaan talviaikana määrätä pidettäväksi, jottei lomasumaa tulisi lomakauden

loppuun. Lomasuunnittelija ottaa yhteyttä asianomaisiin lentäjiin ja pyrkii löytämään sopivan loma-ajankohdan

Lennonvalmistelu pidentynyt

Turvatoimikunta on huolestunut siitä, että lentojen valmisteluajat eivät ole nykyisellään, saati jatkossa riittävät lennon huolelliseen valmisteluun. Jaakko Heikkalan tekemän tilaston mukaan keskimääräinen lennonvalmistelu-aika siirtymisineen Helsingissä oli tehdyllä seurantajak-solla 65 min. Mikäli irtisanottavien Red Capien toimia siirrytään ohjaamomiehistöön tehtäväksi, lisääntyy kiire lennonvalmistelu-aikana entisestään.

Miami takkuillut

Miamin lentojen seurantaa on jatkettu. Voimakkaista vastatuulista ja lähtömyöhästelyistä johtuen työajat ovat viime lennoilla taas venyneet yli 12 tunnin, ylittäen työehtosopimuksessa määritellyn suunnittelurajan. Toteutuneista HEL-MIA-lennoista 72% (26.2.2004 asti tilastoidut lennot) on ylittänyt joko em. rajan tai TES:ssä määritetyn maksimi-block-ajan 10h 30min. Valtuuston tietoon on tullut myös yksittäinen tapaus, jossa kone laskeutui väärälle kiitotielle Miamiassa. SLL jatkaa toteutuneiden lentoaikojen tilastointia ja analysointia.

Puhelinluettelo uusiksi

Yhtiön toimittaman puhelinluettelon tiedoissa on paljon virheitä. On käynyt ilmi, että yhtiössä on useita erillisiä osoiterekistereitä, joiden tietoja ei missään vaiheessa synkronoida vastaamaan toistensa tietoja. Valtuusto päätti, että puhelinluettelo

painetaan uudestaan, oikeilla tiedoilla. Valtuuston jäsen Pekka Puttonen hoitaa asian eteenpäin viemistä.

Uusia virhetyppejä

Palkkavirheitä esiintyy edelleenkin. Uusia virhetyppejä löytyy joka kuukausi: ATR-palkkakatto ei ole purettu, vaikka siirrytty on toiseen konetyyppiin. Kapteenin palkkaa ei ole alettu maksaa sen kuukauden alusta kun on lennetty hyväksytty CDR-reittitarkastuslento. Kouluttajakorvauksia ei ole maksettu työajalta, johon on sisällytynyt koneen yövyttäminen. Vanha tuttu DUS-yöpyvän palkkavirhe (<6h korvausta ei maksettu) on jälleen systemaattisena virheenä palannut kiukaksemme.

Yhtiö on ilmoittanut, että osa raportoiduista virheistä olisi korjattuna järjestelmään 15.5.2004 palkanmaksuun mennessä. Aika verkkaista korjaustahtia, kun ottaa huomioon, että osa virheistä on ilmoitettu yhtiölle jo alkusyksyllä 2003. Leafletit ja kauniit korulauseet voivat olla kivoja asioita, mutta niin on myös työehtosopimuksen kirjausten mukaisesti maksettu palkka.

Muita asioita

Carmen-projekti etenee. Järjestelmä on tulossa tuotantokäyttöön kaikissa ryhmissä 1.7.2004. Interbids-järjestelmä, jonka välityksellä vapaapyynnit jatkossa tehdään, tulee käyttöön kaikissa muissa konetyypeissä, paitsi MD11:ssä.

Arto Helovuori ja Heikki Saloheimo kävivät valtuuston vieraina kertomassa Finnairin eLearning-yleislinjauksista ja -yksityiskohdista. Tavoitteena on saada syksyn 2004 Airbus-koulutus uuden mukaiseen järjestelmään ja muiden konetyyppien kohdalla siirtyä uuteen järjestelmään vuoden 2005 aikana.



Yhdistykseen hyväksyttiin kolme uutta jäsentä: A32F Aarne Helminen, AT7F Jani Holmberg ja M80F Mika Kosonen. Tervetuloa! Ulkojäseneksi hyväksyttiin Matti Boijer, joka on YT-sopimuksen mukaisesti jatkamassa uraansa täytettyään 58 vuotta.

Lopuksi

An nescis, mi fili, quantilla prudentia mundus regatur. "Tietäisitpä, poikani, miten vähällä järjellä maailmaa hallitaan." (Kansleri Axel Oxenstiernan evästys pojalleen, joka lähti vuonna 1641 30-vuotisen sodan päättäneisiin Westfalenin rauhanneuvotteeluihin.)

Kristian Rintala
SLL:n hallituksen sihteeri



Taloudenhoitajan tiedote

Muistutus kaikille SLL:n tilinumerosta. Jotkut maksavat maksujaan edelleen tilille, joka kohta lopetetaan.

**Nykyinen pankkiyhteys on:
Suomen Liikennelentäjäliitto ry,
Nordea 152130-105017**

Jos siis käytät vielä jotain muuta tilinumeroa, päivitä uusi numero verkkopankkiin kiireesti!

Jaakko Nieminen
taloudenhoitaja

Gourmet news

Ruokarintamalla on ollut melko hiljaista. Vai onko lomailu vain antanut sen vaikutelman? Sämpylät ovat hiukan uudistuneet ja luvassa on tutustuminen ruoka-anostemme kokoamiseen.

Sämpylöiden kostukkeet eli "tuoreet" vihannekset poistuivat viimein ja tilalle tuli tilapäisesti leivite. Leipävalikoima parani, ainakin minusta itse leipä maistuu joltakin muulta kuin hiivalta ja ilmalta. Samoin leivän täytteisiin on tullut uudistuksia: uusia juusto- ja lihalajeja sekä uudet

kolmiot, kinkku-juusto ja kana/kalkkuna. Olen saanut uusista leivistä pääosin positiivista palautetta, ja mielelläni kuulisin vielä lisää ennen 29.3. olevaa seuraavaa ruokakokousta, että saan vietyä terveiset perille. Leivite sämpylältä on nyt siirretty jokaisen itsensä levitettäväksi, että laktoosikollegamme pääsevät myös nauttimaan leivistä. Leivitteet, Flora ja Viola-juusto, löytyvät soppakaukalosta, jossa on myös kertakäyttöveitsiä.

Vapaalta/päivystykseltä töihin, löytyykö ruokaa?

Pahimmat ongelmat ruokaketjussa ovat syntyneet, kun on lähtenyt muulle kuin listalla näkyvälle lennolle. Jostain syystä järjestelmä poistaa ruoan, kun työlistä mukainen lentäjä esim. sairauden takia ei tee omaa lentoaan, aivan kuin sijainen ei tarvitsisi ruokaa. Ja kun vielä extra meal on yleensä päivän ruoka eli sama kuin syön aina -vaihtoehto, niin ohjaamoon on tulossa kaksi samanlaista ruokaa. Asiaa ollaan korjaamassa ja toivottavasti ratkaisu on tiedotettavissa ruokakokouksen jälkeen.

Tutustuminen cateringin miehistöruokalinjaan

Vielä lopuksi muistutuksena mahdollisuus tutustua ruokailumme saloihin. Kierros cateringin miehistöruokalinjalle antaa vastauksia kysymyksiin. Päivä oli 7.4. ja aamupäivällä klo 10-13, lounas sisältyy kierrokseen. Kymmenen ensimmäistä pääsee mukaan, ilmoittautumiset minulle lokeroon tai maililla.

Toivon edelleen palautetta vaikka mailina tai lokeroon, ja tiedoksi myös logikommentit tulevat ruoka-asioissa minulle aina kahden viikon välein, jos reittiraportointijärjestelmä RRJ tuntuu vaikealta.

Camilla Sommar-Rale
ruokavaltuutettu



Vatsa kuralla?

Turvatoimikunta keskusteli maaliskuun kokouksessaan mm. sairastapauksista layovereilla sekä lääkkeiden vaikutuksista lentämiseen. Monille lienee yllätys, että myös ripulilääke Imodium löytyy kiellettyjen listalta.

Jussi Ekman antoi kokouksen aluksi TTK:n jäsenille lisäohjeita yleiskokoukseen lähtijöiden briefaamiseen oman komiteansa asioista. Ekman kertoi lisäksi Flight Data Analysis -projektin uusimpia kuulumisia. Järjestelmä tullaan ottamaan myöhemmin käyttöön myös MD11- ja B757-ryhmissä.

Erikoismatkustajat CIS:iin

Madridissa on sattunut tapaus, jossa koneelle on tuotu karkotettava matkustaja, kahden saattajan kanssa, ilman ennakkotietoa. Tapausta on selvitetty ja todettu että tieto oli tuotu CIS:iin, mutta vasta lentoa edeltäneenä päivänä jolloin miehistö oli ehtinyt jo ilmoittautua ko. pairingille ja printata CIS:n. CIS on nykyään yhtiön virallinen menetelmä tiedottaa erikoismatkustajista, ja tästä on myös ohjeistettu leafletillä. TTK:n kanta on, että kyseinen tiedotusmenetely tulisi kuvata myös OM-A:ssa, sekä järjestää niin että miehistöille olisi saatavilla tuore CIS myös layover-ase- milta lennolle lähdettäessä.

Intiassa sairastumisia

Hannu Markkula selvitti saamaansa palautetta Ahmedabadin operaatioista. Todettiin miehistöillä sattuneen muu-

tamia sairastapauksia. Tässä yhteydessä keskusteltiin ripulisairauksista ja niiden vaikutuksista lentämiseen. Todettiin myös, että ripulilääkkeiden käytöstä lentäessä on paljon epäselvyyttä jäsenistössä. TTK on huolestunut siitä että lennetään sairastuneena tai vajaalla vireystilalla. TTK edellyttää myös yhtiöltä tehostettua tiedotusta lentämiseen liittyvistä lääketieteellisistä seikoista.

Turvallisuuspalautteen merkitys

Sairastapauksien yhteydessä puhuttiin jälleen tiedon saamisen merkityksestä. Jäsenistöltä TTK:lle tulleet palautteet turvallisuusasioista ovat ratkaisevan tärkeitä asioiden eteenpäin viemiseksi. TTK on kiitollinen tulleistä palautteista, ja keskusteli keinoista joilla jäsenistöä voitaisiin motivoida antamaan palautetta vieläkin enemmän.

Lennonvalmisteluajat

TTK tutustui tilastoon, jota TTK:n jäsenet keräsivät kuukauden aikana lennonvalmisteluun kuluneesta ajasta. Tilasto kattoivat yhteensä 56 lentoa, joten sen luotettavuusarvo on varsin suuri. TTK totesi tilaston vahvistavan kiistattomasti, että valmisteluun menee liikaa aikaa eikä meillä ole mahdollisuuksia ottaa uusia tehtäviä annetun ajan puitteissa. Vesa Kokkonen vie tilaston tiedoksi eteenpäin.

Incidenttejä ja muita asioita

MD11:n tankkausincidentin johdosta tankkaajat Helsingissä on nyt ohjeistettu niin että pyöräpukkien tulee olla paikallaan ennen kuin tankkaus aloitetaan. Tapauksesta ei ole muuta uutta tietoa.

Todettiin että MD80:mme ahtimen siipiä Kittilässä vaurioittanut jää oli ilmeisesti irronnut laippojen etureunasta

toisen laskua edeltäneen ylösvedon aikana.

Miamin-koneelle on sattunut incident, jossa koneella laskettiin väärälle kiitoradalle. Kiitoteiden numerointi Miamiassa on epälooginen ja harhaanjohtava, ja tästä on julkaistu viime vuonna myös IFALPA Safety Bulletin. Tapauksesta keskusteltiin sen tiedon puitteissa mitä tapauksesta on. Tutkinta on vielä kesken. TTK:n kanta on, että yhtiön tulisi luokitella Miamin kenttä kategoriaan B.

Keskusteltiin myös Milanossa sattuneesta incidentistä, jossa koneemme oli ylittänyt aktiivisen kiitotien. Tämänkin tapauksen tutkinta on kesken.

Riku Aakkula näytti vielä TTK:lle laatimansa esityksen lento-onnettomuuksista joissa väsymyksen on todettu pää- tai osasyynä.

Seuraava Turvatoimikunnan kokous pidetään SLL:n toimistolla 7.4. kello 13.00, kaikki tervetuloa!

Tomi Tervo
kokouksen sihteeri



Kemin yöpyvästä sopu

TES-luottamusmiehen paltalla tällä kertaa puhettam. lomien jaosta sekä viime aikojen FinnComm-neuvotteluista.

Yhtiö on lopettamassa Kemin yöpyvää reittiä ja tilalle tulee FinnComm pienemmällä suihkukoneella. Asiasta on sovittu yhdistyksen ja yhtiön välillä, kuten työehtosopimuksemme edellyttää. Sopimus koskee vain ja ainoastaan ko. reittiä ja muista mahdollisista "ulkoistamisista" tullaan neuvottelemaan. Asiaan liittyy laajempi kokonaisuus alle 100-paikkaisten suihkukoneiden käytöstä yhtiön reittirakenteessa tai sen tukena. Töidemme ulkoistaminen ei voi olla pelkkä sopimismenettely!

Päivärahallaskennasta

Ulkomaan kokopäivärahan saa, jos edestakaisessa liikenteessä ulkomaan "tripin" osuus on 10h tai yli. Esim. HEL-BCN-HEL, ilmoittautuminen 07.00 ja paluu 16.35, jolloin työaika 07-17.05, mutta päivärahallaskennassa 07-17.35. Eli päivärahallaskenta jatkuu tunnin aikatauluajan jälkeen (tai myöhässäoloajan on-block

+ 1h). Päivärahameiessä päivän pituus on 10h35min, eli ulkomaan kokopäiväraha. Toinen esimerkki: HEL-IVL-CDG-HEL, päivärahameiessä päivän pituus yli 12h eli kokopäiväraha, mutta koska väli IVL-CDG-HEL alle 10h, tulee kotimaan kokopäiväraha.

Joululennon määritelmä

Joulu alkaa lähestyä, (luottamusmies on "ajan hermolla", toim. huom.) joten eräs hieman epäselväksi jääneen asian tarkennus. Joululennolla tarkoitetaan lentoa, joka osuu aikavälille 24.12. klo 16.00 - 25.12. klo 23.59. Tälle välille osuvia lentoja "tasataan" periaatteella "yksi töissä, kaksi vapaalla" (mutta esim. B757-ryhmässä käytännössä yksi-yksi). Itse jouluaatto (24.12.) on arkipäivä, joten siitä ei saa mitään erityisiä korvauksia.

Vakansseja jälleen lisätty

MD11 tarvitsee kapteeneja enemmän kuin oli suunniteltu, joten 4 lisävakanssia on tullut kevättalven aikana. En edes muista monesko kerta tämä on kun kirjoitan miehistönkäytöstä, joten...

Lomien jako puhuttaa

Yhtiöltä olemme saaneet seuraavan toimintatavan: "Lomien jako toteutetaan esityksenne mukaisesti. Asiasta on

myös tiedotettu ohjaajille 8.3. päivätyllä tiedotteella. Listantekijä voi edelleen toimia ohjaajien yhteyshenkilönä myös loma-asioissa. Hänelle voi jättää loma-toiveensa ja häneltä voi kysyä mahdollisuutta saada lomaa eri jaksoihin. Lomasuunnittelijan ja listantekijöiden on tarkoitus toimia kiinteässä yhteistyössä erityisesti vuoden 2004 lomien osalta. Teknisesti lomasuunnittelija tulee viemään lomat PAC:iin."

Eli: 22.3. mennessä jätetyt anomukset käsitellään ja jaetaan ensiksi. Pisteytysjärjestelmä on jaon tukena ja mikäli johonkin ajankohtaan on pyyntejä enemmän kuin voidaan toteuttaa, käytetään pisteytystä tasapuolistamaan jakoa. Kun tämä jako on valmis, voi lomiam pyytää haluamiinsa ajankohtiin. Ne toteutetaan mikäli miehistömäärät antavat myöten ja myös "nopein käsi voittaa" -periaatteella.

Arto Pellinen
TES-luottamusmies



Suuren liiton suuri kokous

15 000 jäsentä levinneenä kahdelletoista aikavyöhykkeelle. Kuinka Venäjän liikennelentäjien keskusliitto onnistuu jäsentensä edustamisessa? IFALPAn ja SLL:n edustajat pääsivät seuraamaan PLS:n suurkokousta.

Venäjän liikennelentäjien katojärjestö kutsui IFALPA:n ja SLL:n edustajat kahden vuoden välein järjestettävään liiton presidiumin kokoukseen. Venäjän lentäjäliittojen vaaleilla valitut edusmiehet kuului kahden päivän aikana (26. - 27.2.) liiton tilaa ja toimintaa valaisevia esityksiä, sekä pyrkivät puhein ja äänestyksin ohjaamaan PLS:n toimintaa haluamilleen urille. IFALPA:a edusti sveitsiläinen Patric Sutter (Principal Officer). Suomesta mukana olivat Kari Voutilainen, Pasi Motsakov sekä Matti Sivonen.

Erilainen kokouskulttuuri

Kokouksen ensimmäinen päivä oli varattu järjestäytymiseen ja liiton toimihenkilöiden pitämiin tilannekatsauksiin. Paikalle oli saapunut yli sata edustajaa ympäri Venäjää - muun muassa Sahalinin saarilla työskenteleviä helikopterilentäjiä, sekä myös IVY-maiden lentäjäliittojen edustajia.

Toisen kokouspäivän alussa jäsenjärjestöjen edustajat ruotivat PLS:n toimintaa edellispäivän esitysten pohjalta. Kokouskäytäntö poikkesi selvästi meikäläisestä. Puhujat arvostelivat avoimesti ja usein nimeltä liiton toimihenkilöitä. Kokousväki eli

mukana kommentein ja kannustuksin. Puheenjohtaja johti kokousta diktaattorin ottein pitäytymällä tarkasti työjärjestyksessä. Puhe keskeytettiin oitis ja puhuja vaihdettiin, mikäli sisältö ei pysynyt työjärjestyksen määräämässä aiheessa.

Puheiden päätteeksi liiton johto ja toimihenkilöt mittauttivat luottamuksensa äänestyksissä.

Vaikka puheissa ja kommenteissa kritisoitiin voimakkaasti liiton toimihenkilöiden saavutuksia, kaikki saivat toimilleen enemmistön kannatuksen. Puheenjohtaja Miroslav Boitshuk sai runsaasti kehuja sekä alueiden edustajilta, että kokouksessa aktiivisesti esiintyneiltä eläkeläisiltä.

Viranomaiset piinapenkissä

Kokoukseen oli kutsuttu puhumaan myös eri toimialojen viranomaisia. Venäjän siviili-ilmailuministerin ensimmäinen sijainen, ministeriön terveysvastaava, sekä lennonjohtajaliiton puheenjohtaja esittivät omien alojensa kuulumisia ja vastailivat kokousväen kysymyksiin. Kaikissa puheissa koros-

tui viranomaisten pyrkimys yhdenmukaistaa käytäntöjä kansainvälisten säännösten mukaisiksi.

Ongelmana ovat kuitenkin suuren maan pitkät traditiot ja erikoisolosuhteet. Nämä tulivat esiin erityisesti kokousväen kommenteissa venäläisten lupakirjojen terveystarkastuskäytännössä.

Vuositarkastus kestää keskimäärin viikon, ja yli 55-vuotiaiden

tarkastuksia tehdään vain Moskovassa. Viranomaiset eivät ole kuitenkaan toistaiseksi halukkaita keventämään käytäntöä. Syytkin ovat aivan ilmeiset:

- Venäläisten liikennelentäjien keski-ikä on yli 42 vuotta.
- Samaan aikaan maan miesväestön keskimääräinen elinikä laskee, ja on esimerkiksi Moskovan alueella vain 59 vuotta.
- Vuonna 2003 viisi liikennelentäjää kuoli sairaskohtaukseen työpaikallaan!

Suuret erot puhuttivat

Venäläiset liikennelentäjät ovat järjestäytyneet yhtiöittäin tai lentokentittäin. Jäsenmäärältään suurimmat ovat

Palkkaerot ovat suuret eri alueiden ja yritysten välillä.



Tunnelma kokousväen keskuudessa oli välillä kiihkeää, illalla kuitenkin skoolailtiin hyvässä sovussa.



Gruusian liiton johtaja Albert Nurbegian (toinen vas.) oli myös paikalla. Hänen johdossaan Gruusian lentäjaliitto on taas liittymässä IFALPA:n jäseneksi.

Sheremetjevon (Aeroflot) ja Pulkovon yhdistykset. Pienempien liittojen edustajia huolestutti se, että suuret liitot maksavat suhteessa pienempiä jäsenmaksuja keskusliitolle. Koska palkkaerot ovat suuret eri alueiden ja yritysten välillä, muodostaa esimerkiksi Aeroflotin ohjaajien maksama jäsenmaksupotti yli puolet keskusliiton budjetista. Yhtiöiden sisällä palkan suuruuteen vaikuttaa varsinkin konetyyppi - länsimaisella kalustolla lentävät saavat korkeampaa palkkaa kuin kotimaisilla koneilla vääntävät. Aikaisemmin ohjaajat siirtyivät ulkomaille saatuaan koulutuksen länsikalustoon. Rahalla on saatu tukittua ainakin osa vuodosta.

Palkat nousukiidossa

Kaikista ongelmista huolimatta monet venäläiset lentoyhtiöt tekivät viime vuonna maahan nähden hyvää tulosta. Ohjaajat lensivät paljon suhteessa aikaisempiin vuosiin, ja koneinvestoinnit lupaavat kasvua myös tulevaisuudessa. Tulevaisuudessa pullonkaulaksi muodostuu ohjaajapula. Alalle on vaikeata houkutella kielitaitoisia nuoria. Puheenjohtajan mukaan liitto keskittyy nyt lentoturvallisuuden ja työolosuhteiden kehittämiseen - palkat nousevat itsestään kysynnän ja tarjonnan lakien mukaan.

Joko nyt tärppää?

Meidän delegaatiomme tehtävänä oli jälleen kerran pyrkiä vakuuttamaan venäläisille virkavälillemme kansainvälisen yhteistyön hyödyllisyyttä. Juhlapuheista huolimatta on epätodennäköistä, että venäläiset rynnäköisivät joukolla IFALPA:n komiteatyöskentelyyn. PLS:n jäsenmäärä on suuri ja ongelmat valtavia. Vähäiset voimavarat on luonnollisesti käytettävä kotimaassa.

Näin ollen paras keino on edelleen henkilökohdistaisten suhteiden kehittäminen ja erilaisten projektien toteuttaminen. IFALPA:n kokoama ryhmä tekee jo tänä keväänä tutustumismatkan Siperiaan. Tavoitteena on saada todellista

tietoa mannertenvälisillä lennoilla varakenttänä käytettävistä lentokentistä.

Venäläisten tietotaitoa pyritään käyttämään hyväksi myös FTL-asioissa. Maassa tehdyt lentotyötä koskevat lääketieteelliset tutkimukset pyritään kartoittamaan, ja materiaalia tullaan toivottavasti käyttämään hyväksi myös eurooppalaisessa lento- ja työaikakeskustelussa.

Matti Sivonen



Venäjän ilmailulaitoksen johtaja teki laajan katsauksen Venäjän siviililmailun tilanteeseen.

Korporaatio, kuin yhtä isoa perhettä

Kapteeni Aalto-Peltisen ruusuinen unimaailma pirstoutui kellon lyötyä kuusi aamulla. Korporaation johtajan sanallinen säilä alkoi kaikua CADC:n (Central Assistant for Duty Captain) välityksellä joka huoneessa. Nuo kaikille rakkaat arvot oli osattava ulkoa, jotta työpäikälle oli tuleminen; eihän korporaation moraali pysyisi muuten yllä. Kapteeni Aalto-Peltinen oli oppinut kaipaamaan pärisevää herätyskelloa, joka repivästä äänestä huolimatta kertoi vain aikaa, ei arvojen täyttämää totuutta. Noustessaan sängystä kapteeni Aalto-Peltinen vilkaisi salaa pöytälaatikossa olevaa haalistunutta valokuvaa, jossa näkyi onnellinen perhe. Se oli hänen perheensä, joka kovasti odotti häntä vuoden ainoalle lomaviikolle korporaation määräämään aikaan. Korporaation johtoryhmä oli todennut muutama vuosi takaperin perheen haitallisen vaikutuksen työntekijöiden moraaliin ja tulokuntoon, joten tuotanto.. siis työntekijät sitoutettiin korporaation päämäärään maastouttamalla häiriötekijät kuten perhe.

Kapteeni AP kävi desinfioivassa suihkussa, jonka jälkeen AHRS (All Health Response System) mittasi hänen kaikki vitatit elintoimintonsa ja lähetti ne automaattisesti korporaation ISA-osastolle (Iso Sisko Analysoi) tutkittavaksi. Olihan toki kaikkien edun mukaista, että lentävien systemioperaattoreiden yksilötiedot olivat julkisia, sillä aika oli osoittanut heidät epäluotettaviksi salailijoiksi. Pikaisen energiapatukan ja Gefilusjuoman jälkeen kapteeni AP kiiruhti yhteiskuljetukseen, josta ei auttanut myöhästyä. Kollegaparka oli jäänyt kuukautta aiemmin jumiin rikkinäiseen hissiin myöhästyen kuljetuksesta sillä seurauksella, että hänet siirrettiin virkaikäluettelon hännille; asianmukaisin palkkaluokkamenetyksin. Sääli Sulevin perhettä, joka joutui muuttamaan Korson kaksioista Keski-Viroon

yksiöön. Toisaalta Viron EU:iin liittymisen jälkeen tuo Euroopan Pantteri oli loikannut Suomen näivettyneen ja sisäsiittoisen kilpailukyvyyn ohi ja tehnyt Suomesta Viron lähion. Kapteeni AP muisteli kaiholla aikoja jolloin Air Aerolines oli vain potkuriturbiinikalustolla Korporaation liikenneverkkoa syöttävä ”ystävällismielinen” kumppani. Ei olisi uskonut, että siitä tulisi niin nopeasti Singapore Airlinesiin rinnastettavissa oleva mahtiyhtiö. Korporaation onni oli pysyä entisen tytäryhtiönsä kyljessä ja saada vain vähän käytetyt lentokoneet hieman



reiluun markkinahintaan emoyhtiöltä. ”Mikäköhän pölytysyhtiö meistä olisi tullut ilman etelänaapurin armeliasuutta ja ennen kaikkea lentoyhtiömo-guli Tim Vaahtopään visioita”? pohti kapteeni AP epähuomiossa ääneen, aiheuttaen vihaisia mulkaisuja vieressä istuvilta. Korporaation filosofiaan kuului sentään toisten huomioiminen vaikenemalla ja omassa ”pilttuussa pysymällä”.

Kahden tunnin yhteiskuljetus lentokentälle meni kuin siivillä vanhoja muistellessa ja kapteeni AP:n olikin aika astella vuorollaan ASRS-koneelle

(Arvo sekä Rooli Selvitin). Tuo lahjomaton tietokone tunnisti jokaisen työntekijän ääninäytteen perusteella, kun he siteerasivat ulkoa Korporaation 20 arvoteesiä. Viikko palkatonta työtä toimi mainiona motivoijana ulkoa opeteluun! Kuudentoista vuoden veteraana kapteeni AP osasi nuo lorut vaikka palindromina, kuten Korporaatioon palkattu työilmapiiirin kohottaja Timo Frangén, tuo Pelvis-palkinnon saaja jo 25 vuonna peräkkäin. Mainio veikko, sanattoman komiikan mestari!

Käytävällä käveli vastaan tuotantopäällikkö, yli-insinööri Pälvi, joka pysähtyi kapteeni AP:n kohdalle. ”Kas, hra 189. Kuinka näytätte noin hyvin levänneeltä ja terveeltä? Eikö optimoitu työsykli maistu teille? COP-kurssi (Computerized Operational Pilot) tuottaa kyllä tuoreita tuotantoyksilöitä tilallenne, jos vapaa-aika alkaa maistumaan liikaa”, totesi tuo optimoinnin mestari. ”Niin, ihmettelin itsekkin, kuinka Carmelita oli suonut 12 tunnin vapaapäivän”, nuoleskeli kapteeni AP, koska tiesi kuinka lähellä irtisanominen saattoi olla. Yli-insinööri Pälvi kääntyi kantapäillään ja mumisi mennessään: ”Täytyykin kiristää Carmelitan säätöjä.. onneksi ne ruuvit ovat pitkiä.” Lakoninen nauru jäi kaikumaan pitkäksi aikaa kylmän teräksisiin käytäviin.

Kapteeni AP suunnisti pukuhuoneeseen, jossa E-LOGI (Elämyksellinen Lento-operaation Giga Installaatio) kytkettiin hänen päähänsä. Kaikki tuo entinen irrallinen tietotulva oli nyt kanavoitu yhteen laajaan aivoimpulssipyrskeseen, jossa kapteenin päähän saatiin kerralla kaikki tarvittava lentoa koskeva tieto. Onneksi kaikkinaisen päätöksenteko oli siirretty FinnChief-tietokoneen suoritettavaksi ja näin pystyttiin säästämään turhaa aikaa ihmisen hitaalta lennon suunnittelulta. Näin myös Korporaation ei tarvinnut enää sitoa resursseja mm. kapteenien tankkausmäärien kontrolloimiseen.

Tulihan tietokoneen yliverntaisuus selvästi ilmi, kun sen päätöksenteosta jäivät pois inhimilliset "mummon toimintatonnit".

Kapteeni AP pukeutui mukavasti kauhtuneeseen haalariin, joka oli hankittu Korporaation toimesta edellisen terminaalityömaan hanslankareilta. Ainoa ongelma oli kankaan hauraus rintataskun kohdalta, missä kapteeni AP kantoi ylpeydellä tuota ainoaa ulkoista tunnusta ammatistaan: lentäjän siipiä. Monet kerrat hän oli juossut platalle pudonneiden, silkinohuiden siipiensä perässä. Muutaman kerran jälkeen oppi väistelemään aika näppärästi Ilmailuministeriön valiojoukkojen sähköpampun iskuja, joita jokainen suoja-alueen ulkopuolelle harhautunut sai kokea. Suomessa suhtauduttiin 100%:lla vakavuudella Tyynellä Valtamerellä sijaitsevan Tongan itsenäisyystaistelijoiden muodostamaan uhkaan Suomen lentoliikenteelle ja näin ollen myös maassa rullattiin ikkunoiden aurinkoverhot alhaalla. "Tongalainen ei tule sello kaulassa!", tapasi Ilmailuministeriön kenraalikuvernööri Kesäpolku sanoa.

Kulku TOKE:sta (Totalitäärinen Keskus) tuotantovälineelle liukumaton avulla oli turvallinen. Euron leveys ja 40 senttiä korkeassa (Suomi oli siirtynyt myös mittayksiköissä ensimmäisenä EU-maana euro-järjestelmään metrijärjestelmän sijasta kolme vuotta ennen EU-lausuntokierroksen loppumista) tunnelissa matkasi koneelle kuin Arvo-isän kukkarossa. Tämä samalla mahdollisti yöpyvien lentojen levon lyhentämisen liukumatolla vietetyn ajan verran, sillä sehän oli makuulla tapahtuvaa toimintaa, eli lepoa. Toisaalta tähän järjestelyyn olivat kaikki tyytyväisiä, sillä tuottavan työn maksimimäärää ei kukaan halunnut Korporaatiolta riistää.

Kapteeni AP asetteli itseään nokkatelinetilaaan mahtuakseen ahtaan luukun kautta elektroniikkatilaan, josta taas oli käynti suljettuun lennonvalvomoon (ent.ohjaamo). Näin pystyttiin pitämään aisoissa lennonvalvomon ja tarjoamon kanssakäyminen, jonka oli

todettu pahimmillaan johtavan jopa inhimillisiä (ja alkukantaisia) tunteita sisältävään suhteeseen. Toisaalta myöskään tuotantovälineen kuormauksen, tankkauksen ja teknisen tarkastuksen jälkeen ei ollut suotavaa näyttää likaantunutta ja hikistä valvomon esimiestä asiakkaille.

Kun kapteeni AP asettui vihdoinkin paikalleen, oli lähtöönkin sopivasti vain 5 minuuttia. Ennen sitä piti vielä identifioitua jumpseatillä istuvalle Safetytaksen vartijalle biotunnisteen avulla. Korporaatio halusi varmistua, ettei valvomossa olisi asiattomia henkilöitä ja samalla hoituisi myös työntekijöiden proseduureissa pitäytymisen valvonta; pari karpästä yhdellä iskulla.

Taivaalle pääsy oli rutiinia ATC:n (Absolute Traffic Control) hallitessa koko EU alueen lentokoneiden liikkeitä virtuaalisessa keskuksessaan Kaakkois-Turkissa. EU:n johtava maa Turkki oli haalinut kaikki merkittävät EU-virastot ja arkipäivän elämistä kontrolloivat instanssit itselleen. Niin myös ylin (lennon)johtaja Hassan Takatürk ohjasti kapteeni AP:n tuotantovälinettä virtuaalikypärä päässään. "Kyllä ne ottomanin pojat osaa!", tokaisi kapteeni AP:n saattajaksi määrätty COP äänestään mittaamaton määrä ihailua. Siinä tulikin käytettyä Korporaation määräämä Päivän Lause, jonka funktio oli ylläpitää CRM-ilmapiiriä systeemioperaattoreiden keskuudessa. Loppu aika lennosta voitiinkin keskittyä monitorointiin turhien jaaritusten sijaan. Takaa kuului vaimea kolaus; kapteeni AP vilkaisi vaistomaisesti oikean olkan sa yli kuin tervehtiäkseen kuvankaunista lentoemäntää. Samassa Safetytaksen vartijan terävä piikki pisti hänen poskeensa. "Pysytäänkö monitorointitehtävässä!", murahti tuo lempeä jättiläinen keskijumpparilta. "Emännät nauttivat vain siellä FADEC:iaan (Flight Attendants' Dinner excluding Cockpit)", hän jatkoi. Kapteeni AP pyysi var-

tijalta luvan kaivaa taskustaan euron, jolla ostaa etumittaripaneelissa sijaitsevasta makeisautomaatista Snickers-patukka. Tuttu vartija oli edelleen joustamaton ja kapteeni AP sai odottaa määränpäähän asti ruokataukoaan. Paluu sujui samankaltaisesti sillä poikkeuksella, että tylsistynyt vartija tökki piikillään miehiä poskiin oman viretilansa ylläpitämiseksi. Onneksi sentään pilotteja parempi palkka kompensoi tylsimysten kanssa istumisen. Kapteeni Aalto-Peltinen alkoi pelkäämään ettei tämä lento lopu koskaan..

Kapteeni Pelti-Aaltonen heräsi yltäpäältä hiessä. Hän ei ollut varma, joutuiko se niin todentuntuista unesta vai vaihdevuosien "lievästä" hikoilusta. Verhot avattuaan häntä tervehti kaunis keväinen auringonpaiste ja lintujen laulu. "Onneksi jotkut lentävät saavat tehdä lentotyötään valheesta vapaana", tokaisi kapteeni PA kauniille vaimolleen, joka ihaili raamikasta, tosin vahvasti hielle haisevaa, miestänsä. Ei elämä hassummalta maistunutkaan synkän talven jäljiltä; itse asiassa edessä oleva vapaapäivä tuntui niin hyvältä, että kapteeni PA päätti vast'edes nauttia niistä jokaisesta täysin sydämin.. vapaalla.

Paloheinän Paasilinna



Aaltopellistä automatiikkaan

80 vuotta sinivalkoisia siipiä

DC-2 ja DC-3

Talvisodan jälkimainingeissa Aero oli ajautunut krooniseen konepulaan. Pahimmillaan laivastoon kuului vain yksi Ju 52 ja kaksi Dragon Rapidea. Yhtiö tarvitsi kipeästi modernia kalustoa, mutta hankintaväylät olivat tukossa Suomen poliittisesta asemasta johtuen.

DC-2

Vuonna 1941 avautui yllättäen mahdollisuus hankkia kaksi DC-2:sta Deutsche Lufthansalta. Koneyksilöt olivat alun perin toimitettu CSA:n edeltäjälle CLS:lle vuonna 1936, mutta ne päätyivät saksalaisten käsiin Tšekkoslovakian miehityksen yhteydessä 1939. Koneet saapuivat huhtikuussa 1941, ja sota-ajan heijastumana koneet nimettiin Voimaksi (OH-LDA) ja Sisuksi (OH-LDB). Tähän päivään asti säilynyt Finnairin rekisteritunnuksen L-kirjain juontaa aiemman pääjohtaja Lucanderin sukunimen alkukirjaimen.

Voima ja Sisu pääsivätkin heti kesäkuussa tositoimiin operoimaan 1300 km:n pituista Helsinki - Petsamo reittiä. Lentoaika Ju 52:een verrattuna kaventui lähes kolme tuntia ja välilaskujakaan ei tarvinnut tehdä kuin kolme. Radistin työnkuva laajentui kattamaan laskutelineen laskemisen ja nostamisen.

Välirauhasta ei saatu nauttia kauan. Jatkosota tuli ryskyen. Aeron toiminta muutettiin Ilmavoimien Siviililentolaivueeksi, DC-2:t saivat pintaansa maastoväriin ja operaatioita jouduttiin mukauttamaan sotoimiin. Petsamon reitti katkaistiin

ei menetetty. Valvontakomission kiellettyä kaikki lennot Suomessa ilman erillistä lupaa, näytti tulevaisuus synkältä Aeron kannalta.

Pikkuhiljaa Valvontakomissio salli Aerolle lennot ja ne aloitettiin välittömästi Hyvinkäältä Malmin oltua vain



Kuva : Lassi Tolvanen

Rovaniemelle, ja Malmilta siirryttiin Poriin. Sota päättyi aikanaan, ja Neuvostoliiton takavarikoinnin pelossa Aeron koneet siirtolennettiin Tukholmaan turvaan. Aeron ja sen lentäjien kunniaksi on todettava, että sodan haastavista olosuhteista huolimatta yhtään konetta tai ihmishenkeä

Valvontakomission käytössä. Koska sodan jälkeisessä ilmapiirissä oli hyvin vaikea operoida yksityisenä yhtiönä, päätti valtio hankkia 70% Aeron osakkeista ja mahdollistaa sen uuden tulemisen taloudellisesti. Kolmosten valtakausi oli aluillaan.

Kone	Ohjaamo- ja matkustamopaikat	Moottorit	Kärkiväli	Pituus	Max t/o paino	Max nopeus	Kantama
DC-2	2 + 14	2 x 750 hv Wright Cyclone	25.91 m	18.89 m	8420 kg	240 km/h	1610 km
DC-3	2-3 + 21-31	2 x 1200 hv Pratt & Whitney Twin Wasp	28.96 m	19.65 m	12701 kg	250 km/h	1650 km

Voiman historiaan mahtui mm. hallittu pakkolasku Kalajoen hiekkasärkille moottorivian vuoksi. Kone korjattiin paikan päällä ja lennettiin turvallisesti pois. Tarina ei kerro ottiko kapteeni Laitinen korjaustöiden ajan beachillä suulaa? Vuonna 1947 OH-LDA modifioitiin rahtikoneeksi, mutta sen puinen lattia ei kestänyt kovaa rahtikäyttöä ja kone varastoitiin Malmille seuraavana vuonna. 1949 Ilmavoimat hankki koneen käyttöönsä tunnuksella DO-2 Iso-Antti. Koneyksilö poistui käytöstä 50-luvun puolivälissä.

Sisu kulki samoja polkuja. Ilmavoimat rekisteröi sen 1949 DO-3 Pikku-Lassi tunnuksilla ja koneen kohtaloksi tuli vaurioitua korjauskelvottomaksi Malmilla 1951 moottorihäiriötä seuranneessa kaputissa. Pikku-Lassin runko sai leppoiset eläkevuodet Löparön saarella lasten leikkimökkinä.

DC-3

Luonnollinen valinta Aeron laivaston rungoksi oli DC-3, tai oikeammin C-47 (sotilasversio). Toisen maailmansodan jäljiltä Euroopan ylijäämävarastot pursuivat halpoja kuljetuskoneita. DC-3 oli lähes identtinen DC-2:n kanssa, joten siirtyä olisi mahdollisemman helppo ja taloudellinen; hintakin oli vain vaivaiset kolme miljoonaa markkaa. Hankinnasta vastaavat herrat suuntasivat Pariisiin ja palasivat takataskussaan sopimus yhdeksästä koneesta. Ensimmäiset viisi siirrettiin Münchenistä Fokkerin tehtaalle



Amsterdamiin täydelliseen huoltoon ja modifiointiin. Ensimmäinen yksilö, OH-LCA Sotka saapui Hyvinkäälle 19.10.1946 kapteeni Laurilan komennossa. Loput koneet saatiin Suomeen parin vuoden aikana: OH-LCB Kuikka, OH-LCC Tiira, OH-LCD Lokki, OH-LCE Haahka, OH-LCF Kyytipoika, OH-LCG, OH-LCH ja OH-LCI.

DC-3:t siirsivät Aeron kertaheitolla nykyaikaan: automaattiohjaus, kaksi 1200 hv:n moottoria, matkanopeus 270 km/h ja yksimoottorikyky. Matkustamo oli avara, 2 + 1 istuinjärjestelyillä ja sinisillä, kallistuvilla nahkapenkeillä varustettu. Tulevaa ammattikuntaa silmälläpitäen koneessa oli myös pentteri, eli pantry.

Kiihkeän koulutusvaiheen jälkeen Aero otti Kolmoset käyttöön kesään 1947 mennessä. Yhtiöön saatiin mm. lentäjälegenda, Mannerheim-ristin ritari Olli Puhakka. Samalla yhtiö alkoi käyttää markkinoinnissa Finnish Air Lines -nimeä. Aluksi Kolmoset lennettiin kolmen hengen ohjaamomiehistöllä: kaksi pilottia ja radisti, joka jäi pois VHF-radioiden myötä viisikymmentäluvun alussa. Maksimissaan kahtakymmentäyhtä matkustajaa varten palkattiin myös 1947 ensimmäiset lentoemännät. Loppuvuodesta 1947 Suomi sai luvan avata jälleen lentoreittejä ulkomaille ja tilaisuuteen tartuttiin välittömästi. Kaksi päivittäistä Tukholman

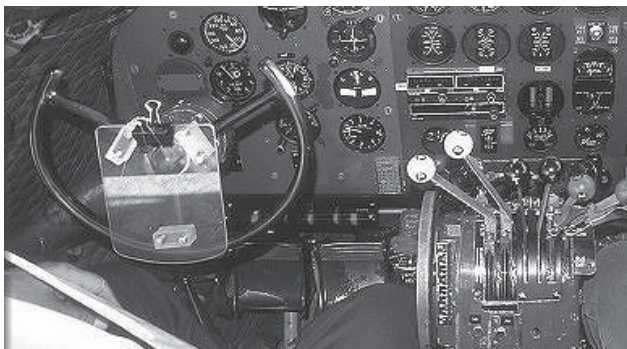
reittiä, toinen suora, toinen Turun ja Maarianhaminan kautta, avattiin kauden sisällä luvasta. Sitä seurasivat Kööpenhaminan ja Amsterdamin reitit. Työjuhtana toimi luotettava Kolmonen.

Matkan varrelta



Kapteeni Wolle Laurila ihmetteli nuoren lentoemännän kusein toistuvaa ohjaamovie-railua ja varsinkin rituaalinomaista bensiinipumpun vivun liikuttamista, jota ei tarvittu kuin käynnistykseen yhteydessä. Ennen pitkää Wolle oli pakotettu kysymään emännältä syytä moiseen. Totisella naamalla tyttö ilmoitti huuhtovansa wc-pytyn matkustajakäyntien jälkeen. Joku pilottikollega oli keksinyt hyvän kusetuksen, jolla nuorta tyttöä vietiin kuin pässiä lia'ssa.

Toinen Kolmoskuski, Maukka Maunula, alkoi häiriintymään lentoemännän jatkuviin ohjaamokäynteihin ja hän päätti tehdä perämiehen kanssa ikimuistettavan pilan. Pilotit kirjoittivat lapun keskipedestaaliin, jossa luki: "Olemme hypänneet". Sitten he laittoivat autopilotin päälle, avasivat ohjaamon sivuikkunat (Kolmonen ei ollut paineistettu) ja soittivat emännän kutsua ennen piiloutumistaan ohjaamon takana olevaan rahtiruumaan. Shokki lieinee ollut nuorelle emännälle täydellinen, kunnes pojat ryömivät laukkujen takaa esille. Liekö emäntä saanut defusingia...



Suurin osa Kolmosista päättyi Ilmavoimien palvelukseen, mutta muutaman kohtaloksi koitui Aeron musta vuosi 1961. OH-LCA tuhoutui Maarianhaminassa lokakuussa 1961 huonon sään lähestymisessä väärän korkeusmittariasetuksen vuoksi; 22 henkeä menetettiin. OH-LCC tuhoutui Koivulahdella lähellä Vaasaa ohjausvirheen vuoksi tammikuussa 1961 vieden mukanaan 25 henkeä. OH-LCF sai kunnian kuljettaa marsalkka Mannerheimin ruumiin Sveitsistä Suomeen hautajaisia varten. Koneita voi käydä ihailemassa Keski-Suomen ilmailumuseossa. OH-LCG oli hieman epäonninen: kesällä 1949 mekaanikko Perhonen kävi rullailemassa koneella tuitterissa päätyen nokilleen (kone nimettiin epävirallisesti "Perhoseksi"). Vajaa kymmenen vuotta myöhemmin koneessa menivät laskutelineet sisään Vaasassa ennen lentoonlähtöä. Vuonna 1963 kone koekäytettiin nokilleen Helsingissä.

Kolmosarmadaan liittyi vielä OH-LCK, joka oli kiertänyt hieman Eurooppaa ennen kotiutumistaan Suomeen. Kone hankittiin 1956 ja se modifioitiin rahtariksi 1961. Voimakas ukkosmyrsky heitti koneen Malevin Il-18:ta päin 1967 ja sen jälkeen kone ei operoinut Finnairin väreissä. LCK kohtasi kohtalonsa Kuljetuslentolaivueen DO-10 tunnuksin Kuopiossa, kun se tuhoutui pian lähdön jälkeen. Onnettomuudessa menehtyi kolme miehistön jäsentä ja kaksitoista matkustajaa.

Aeron / Finnairin Kolmosten lisäksi Veljekset Karhumäki operoi neljällä Kolmosella. joista OH-VKB löytyy Suomen Ilmailumuseosta.

Heikki Tolvanen



Kokemusta 50 vuoden ajalta



Benalmádenassa akateemisen perämieskurssin 50-vuotisjuhlatalaisuuteen osallistuvivat Erkki Forsman (vas), Matti Suorsa ja Lauri Hirvonen

Eläkkeellä oleva kollegamme luomien kiintoisten katsauksen vuosikymmenten taakse mm. palkkausjärjestelmämme kehitysvaiheisiin.

Aloitin liikennelentäjän urani Aerossa 3-vuotisella niin sanotulla "akateemisella" perämieskurssilla 25.1.1954. Kurssin aloittaneesta kymmenestä oppilaasta meitä on jäljellä vielä kuusi eläkeläistä. Yhtiö laajeni 50-luvun puolivälissä kovaa vauhtia. Vauhtia voidaan kuvata siten, että kun perämiehet saivat kokoon tarvittavat lentotunnit, siirrettiin heidät jo kapteenin vakanssille. Meidänkin kurssimme lyheni käytännössä yhden kevään mittaiseksi. Myöhemmin vauhti hiipui 60-luvun vaihtuessa, kunnes se

DC-kahdeksikkojen, -yhdeksikköjen ja -kymppien myötä taas kiihtyi.

Akateemisen perämieskurssin "päättäjäislounaan" nautimme toukokuussa 1957. Kurssimme kaikki perämiehet oli saman kuukauden aikana nimitetty jo kapteeneiksi DC-kolmoseen. Kuluva vuoden tammikuussa tuli kurssimme alkamisesta kuluneeksi 50 vuotta. Sen johdosta kokoonnuimme juhlaillalliselle helmikuun 20 päivänä Espanjan Aurinkorannikolla. Erkki Forsman oli koollekutsujana ja illalliselle osallistui vain kolme kurssilaista.

Palkkausjärjestelmän historiaa

Kurssilaistemme palvelusaikana uusittiin palkkausjärjestelmä. Tähän kirjoitukseen olen nyt (oman muistini mukaisena) koonnut liikennelentäjien palkkausjärjestelmän radikaaliin uusiin liittyviä syitä.

Aina 1960-luvulle saakka perämiesten palkkaukseen vaikuttava virkaiän kasvu oli puolet lentotuntimäärästä. Kapteenien virkaikä kasvoi suoraan

lentotuntien mukaan. Lisäksi perämiehillä olivat omat palkkataulukonsa, joissa lentolisien suuruus oli noin puolet kapteenien lentolisästä, samoin virkaiän mukaisen peruspalkan suuruus oli pienempi. Edistyminen hierarkiassa tapahtui 60-luvun loppumetreille saakka seuraavan kaavan mukaan. Kun SB-koneeseen tarvittiin kapteeni, se koulutettiin CV-kapteenista, jonka tilalle tarvittiin kouluttaa kapteeni DC-3:sta ja sen tilalle perämies SB:stä jne. Oli aikamoinen hullunmylly koulutuksessa. Asiaan piti saada parannus, sen myönsi jokainen. Hullulta kuulosti myös se, että 1950 - 60 -luvuilla laukanneen inflaation lisäksi piti SLY:n myös pystyä erikseen neuvottelemaan aina uusien konetyyppien, kuten SB:n ja tulevan DC-8:n, lentolisistä. (Meidän piti neuvotteluissa käyttää omia laskutikkujamme, kun vastapuolella pöytää istuvat saivat työnsä puolesta ilmaiset tikut)

Olin itse yli 30-vuotisen palvelusajan kuluessa Suomen Liikennelentäjien Yhdistyksen johtotehtävissä, hallituksessa, valtuustossa ja pääsihteerinä lähes 20 vuoden ajan. Uuden palkkausjärjestelmän luominen oli kaikkien asiasta kiinnostuneiden lisäksi myös minulle haastava aihe. Oman ehdotukseni uudeksi vain virkaikään perustuvaksi palkkausjärjestelmäksi toin aikanaan asiasta päättävien pöydälle. Ehdotus sai kannatusta ja järjestelmä hyväksyttiin C.-H. Wreden junailemana sopivasti ennen DC-8 -koneiden koulutusten alkamista.

Jokainen voi arvata, ettei palkkausjärjestelmän uusiminen ollut yksinkertainen tehtävä. Yhtiön vaatimuksesta ei järjestelmän muuttaminen saanut tuoda lisämenoja yhtiölle. Miten sitten oli mahdollista luoda uusi systeemi, johon kukin lentäjä olisi ollut tyytyväinen? Eivätkä he olleetkaan - antoivat minulle jossain vaiheessa vielä potkut pääsihteerin hommasta.

En siinä välttynyt yhtiön johdonkaan antamilta risuilta. Lentotoiminnan johtaja Mustakallio moitti järjestelmää, joka tarjosi lentäjille mahdollisuuden jäädä roikkumaan perämiehen paikalle

eläkeikään asti. Samoilla linjoilla oli myös pääohjaaja Gulin. Minun mielestäni taas tämän asian hoitaminen olisi kuulunut yhtiölle eikä yhdistykselle. TES:iin liittyvistä asioista olen myös kuullut pääjohtaja Korhosen lausuneen arvion, ettei kaikesta voi sentään SLY:tä syyttää, yhtiöhän oli vain tehnyt huonoja sopimuksia. Kuvaavaa oli myös erään vastapuolen neuvottelijan kommentti, ettei minussa ollut muuta vikaa, kuin että istuin vain väärällä puolella pöytää.

Ilman tätä uutta palkkausjärjestelmää tuskin olisimme pystyneet seuraamaan kansainvälistä tasoa. "Potti" oli uuden järjestelmämme avainsana. Palkkausjärjestelmä oli käytössä vielä jäädessäni eläkkeelle vuoden 1985 alussa. Myöhemmin tietääkseni järjestelmään liitettiin kapteenilisä.

En tiedä vielä yhdelläkään muulla lentoyhtiöllä ohjaajien palkkaustavan olleen/olevan samanlainen kuin meillä, jossa samalla virkaiällä perämiehet ja kapteenit saivat samaa palkkaa.

Joissakin yhtiöissä perämiehet vieläpä teitittelivät kapteenia.

Lentokapteenin arvonimi

Nyt jälkepäin minulle on valjennut myös eräs irrallinen asia koskien "lentokapteenin" nimitystä. Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmailuosasto ja Suomen Liikennelentäjien Yhdistys olivat muutama vuosi ennen kurssimme alkamista sopineet, että Aero Oy:ssä kapteenin nimityksen saaneet ovat "lentokapteenit". En muista kuulleen, että asiaa käsittelevien kokousten pöytäkirjoja olisi myöhemmin missään vaiheessa kumottu. Tietääkseni yhdellekään Aeron/Finnairin palveluksessa olevalle kapteenille ei sopimuksen jälkeen ole enää haettu "lentokapteenin" nimitystä.

Matti Suorsa
eläkeläinen

Nordean
mainos
n. 3/5
pysty

Hukassa

Mies lentää kuumailmapallolla ja tajuaa olevansa eksyksissä. Hän vähentää korkeutta ja huomaa alhaalla toisen miehen. Hän laskeutuu alemmaksi ja huutaa: "Anteeksi, voitteko auttaa minua? Lupasin tapaavani ystäväni jo puoli tuntia sitten, mutta en tiedä missä olen."

Maassa oleva mies vastaa: "Kyllä. Olet kuumailmapallossa, leijuen suurin piirtein 30 jalan korkeudella maaston yläpuolella. Sijaintisi on nyt 40 astetta 21 minuuttia pohjoista leveyttä ja 80 astetta 11 minuuttia läntistä pituutta sekä ajelehdit eteläiseen suuntaan."

"Sinun täytyy olla liikennelentäjä," sanoo kuumailmapalloilija.

"Niin olenkin," vastaa mies. "Kuinka tiesit?"

"No," vastaa kuumailmapalloilija, "kaikki mitä kerroit on teknisesti oikein, mutta minulla ei ole harmaintakaan aavistusta mitä teen tiedollasi. Ja tosiasia on edelleen, että olen eksyksissä. Joten et ole tehnyt mitään auttaaksesi minua!"

"Sinun täytyy olla lentoyhtiön johtajistoa," vastaa mies alhaalta.

"Niin olenkin," vastaa kuumailmapalloilija, "mutta kuinka sinä sen tiesit?"

"No," vastaa mies maan pinnalta, "sinä et tiedä, missä olet tai mihin olet menossa. Olet tehnyt lupauksen, jota et pysty pitämään ja oletat, että minä pystyn ratkaisemaan ongelmasi. Tosiasia kumminkin on, että olet edelleen samassa pisteessä missä olit ennen kuin tapasimme, mutta nyt se on jotenkin minun syytäni."

Paloheinän palloilija



LeftFoot
Company
n mainos
1/2 A4
pysty