



LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 4 | 21.4.2004



IFALPA:n 59. vuosikokous Sydneyssä

Järjen jäljillä

En aio kirjoittaa lomista. Niistä puhutaan jo tarpeeksi.

Kirjoitan sen sijaan roolistamme viimeaikaisessa kehityksessä yleisemmällä tasolla. Monesti on ajateltu että SLL on etujärjestö, joka käyttää voimaansa etupäässä jäsentensä palkka- ja työsuhde-etujen ajamiseen. Onhan se toki sitäkin, tehtävänsä mukaisesti. Mutta viime aikoina ovat SLL:n muut roolit nousseet prioriteetiksi. Meistä on tullut maalaisjärjen puolustajia. Arkipäiväinen kynsin ja hampain tappelu järjen puolesta on tehtävä, joka ei meille edes kuuluisi. On kuitenkin fakta, että uupumusta aiheuttava ruuvien kiristäminen tarvitsee nyt vastavoiman, joka ajaa asioita ohjaamossa työskentelevän IHMISEN näkökulmasta. On tärkeää luoda vahvat ja kestävät raamit, joilla turvaamme pitkällä tähtäimellä järkevät työolosuhteet ja -ajat. TESiimme on tuotava inhimillisyys takaisin sinne, mistä muiden rajojen porsaanreiät päästävät sen karkuun.

SLSY:n tiedotteessa kerrottiin yhtiön ehdotuksesta lennättää LPA kabiinin osalta edestakaisena. Tämä mahdutetaisiin TESin 14 tunnin rajoihin siten, että ilmoittautuminen olisi 45 minuuttia ennen lähtöä, ja "lennon valmistelisivat muut kuin lennon lentävät cat". Maalaisjärki tuntuu sielläkin unohtuneen optimoidessa pöytälaatikkoon. Toivottavasti SLSY:nkin paukut riittävät.

Onneksi meillä on... Niin. Meidät.

Kustannusvastuun pilkkominen pieniin yksiköihin ja yksilöihin aiheuttaa juuri tätä kaikkea mitä on nähty. Kaikki tekijät ylimmän johdon alla ovat, enemmän tai vähemmän, pelinappuloita, jotka toteuttavat sokeasti omaa tehtäväänsä. He tuntevat olevansa vastuussa vain säästämisestä. Terveen harkinnan käytöstä he eivät palkkaansa saa. Valitettavasti. Järjen inflaatio tuntuu olevan pitkälti rakenteellinen ongelma, jonka jäljet johtavat ylimmälle huipulle. Säästöpainne tulee sieltä imperatiivina ja valuu alaspäin

organisaatiossa. Kaipaisimme nyt kiipeästi välijohtoon vastuuta avata silmät ja viedä viestiä myös ylöspäin.

Meitä on syytetty repivästä kritiikistä ilman rakentavia ehdotuksia. Tässä yksi ehdotus, kaikella kunnioituksella. Kuunnelkaa meitä. Me voimme huonosti. Me näemme asiat hyvin. Äänemme ei kumpua itsekkydestä. Se nousee käytännön elämästä, ja aidosta huolesta sitä suuntaa kohtaan, mihin näemme käytännön lentotoiminnan paraikaa kulkevan.

Tomi Tervo
päätoimittaja



LIIKENNELENTÄJÄ

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

Puheenjohtaja Panu Mäki
p. 040-545 3111, fax 09-8516 1951
panu.maki@sllpilots.fi

Päätoimittaja Tomi Tervo
p. 045-678 1848
tomi.tervo@sllpilots.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
Turvatoimikunta	6
Luottamusmiehen palsta	8
Tapahtumia taivaalla	9
IFALPA:n 59. vuosikokous	10
Komitea D	12
Fatigue Risk Management	16
ALR-ohjelma	18
E-komitea	19
OCCC-kokous	20
Allianssien kehitysnäkymiä	21
Matkan varrella tapahtui...	22
Catering-vierailu	24
Miehistöruokailu	26
Aaltopeltiä - Convair	28
Ilmailulääkäriltä	30
POC:n rinnerieha	31

Järkevyyttä kustannusjahtiin

Aiemmin tällä palstalla olen viitannut yhtiön tarpeeseen säästää, ja piakkoin tulemme olemaan tilanteessa, missä nämä säästöt alkavat nostaa kustannuksia. Siis mitä...

Viimeiset pari vuotta ovat olleet rajujen muutosten aikaa. Muutoksia on tullut runsaasti myös lentäjien toimenkuvaan, kustannustehokkaan toiminnan nimissä. Teemme työsuoritteita, jotka aiemmin eivät meille kuuluneet - yhteisen hyvän ja tulevaisuuden nimissä, työpaikkojamme puolustaen.

Optimointi on päivän sana. Maksimitehokkuus minimikustannuksin ulos kaikkialta mistä se on saatavissa. Tätä periaatetta noudattaen myös miehistömäärät on optimoitu, ja nyt tällä laskennallisesti optimaalisella miehistömäärällä yritetään selvittää eteenpäin.

Yhtiö teettää työt sopimusten ja määräysten maksimirajoihin. Minimilepo riittääköön. Väijäämättä edestä löytyy väsynyt lentäjä - lentäjä, joka viranomaisten määräyksiä noudattaen ja turvallisuuden viimeisenä vartijana kieltäytyy lähtemästä lennolle väsyneenä. Koneet seisovat maassa? Kustannuksia

tulee - säästöjen aiheuttamana. Kuka maksaa? Kuka ottaa vastuun? Miten vastuu kannetaan?

Eräs ongelmapiste näyttää olevan todellisuus, että myös lentäjät tarvitsevat kesälomaa. Lentäjää ei voida korvata kesäapulaisella, vaan lentoja lentävät ne samat ihmiset kuin muulloinkin. Lomaa lentäjäkin tarvitsee, mieluiten lomakautena - silloin, kun aikaa olisi mahdollista viettää yhdessä lähimpiensä kanssa. Vuosien ja vuosikymmenien saatossa lentäjät ovat yhdessä yhtiön kanssa soveltaneet mm. vuosilomalakia siten, että lähes kaikki ovat voineet viettää lomaansa ainakin osittain halumanaan ajankohtana. Tänä vuonna olemme tilanteessa, missä osa lentäjistä eivät saa mitään haluamaansa loma-ajankohtaa, vaan loma on joskus muulloin. Ei todellakaan motivoivaa tai työntekijää palkitsevaa toimintaa. Ammattimme on ilman lomien "palamistakin" epäsosiaalinen.

Vähitellen - ehkä jo pikaisesti - yhtiö huomaa olevansa tilanteessa, missä aiemmin joustoillaan yhtiötä auttaneet lentäjät eivät enää jaksakaan auttaa yhtiötä vaikkapa vapaa-ajallaan. Motivoitunut, levännyt, lomailut ja joustava lentäjä on ollut yhtiölle halpaa reservityövoimaa. Yhtiön suhtautuminen työntekijäänsä saattaa heijastua negatiivisena reaktiona - halu auttaa yhtiötä heikkenee. Koneet seisovat, kustannuksia tulee. Hermot kiristyvät, paineet nousevat. Syy tähän on jo

nyt ennakoitavissa - halutaanko tämä negatiivinen kehitys estää? Ei, sillä tärkeintä on sittenkin laskennallisesti säästää. Missä on se johtaja, joka ottaa vastuun heikentyneestä ilmapiiristä? Entäpä liian tiukalle vedetystä miehistönkäytöstä? Kuka joutuu maksu-mieheksi?

Jäsenet - teiltä toivon paineen sietokykyä ja joustavuutta. Vaikka työelämä tuntuukin potkivan päähän, yrittäkää löytää asioista positiivinen puoli. Pitäkää pää kylmänä, ja tehkää työnne huolella - turvallisuudesta tinkimättä.

Yhtiön johtajat - teiltä toivon paineen sietokykyä ja joustavuutta. Miettikää yhtiön arvoja, ja toimikaa niiden mukaan. Olemme kaikki samassa veneessä. Ottakaa huomioon tärkein voimavaranne - tyytyväiset työntekijät. Kuunnelkaa mitä sanottavaa heillä on. Sieltä todelliset kustannussäästöt löytyvät.

Panu Mäki
puheenjohtaja



Vaalit lähestyvät!



Tunnetko tarvetta vaikuttaa asioihin? Muuta tarve tekemiseksi - asetu ehdolle Suomen Liikennelentäjäliiton toimihenkilövaaleihin! Kesäkuussa 2004 valitaan liiton valtuustoon ajalle 9/2004-8/2006 seitsemän valtuutettua erovuorossa olevien tilalle sekä 9/2004 alkavalle vuotuiselle toimintakaudelle liiton puheenjohtaja, TES-luottamusmies ja YT-luottamusmies. Tulevalla kaudella uusitaan mm. työehtosopimuksemme, joten mielenkiintoista toimintaa riittää varmasti. Älä nyhjäa nurkassa ja mumise - tee jotain, ryhdy vaikuttajaksi!

Lomasoppa täynnä sattumia

Huhtikuun valtuuston kokous pidettiin 6.4.2004 Technopoliksen tiloissa Vantaalla. Ennen kokousta valtuusto tutustui Technopoliksen kiinteistöön.

SELL:n omistamaa toimistotilaa on tyhjillään Tietotiellä. Tilojen myynnistä/vuokrauksesta on käyty keskusteluja eri tahojen kanssa. Valtuusto harkitsi muuttamista Technopoliksen kiinteistöön vuokralle, mikäli Tietotien kiinteistö saadaan myytyä. Valtuusto päätti tehdä esisopimuksen Technopoliksen kanssa n. 80m² tilan vuokraamisesta. Esisopimus on voimassa 15.6.2004 asti, eikä velvoita liittoa mihinkään.

Turvatoimikunnan asiat

Turvatoimikunnan (TTK) puheenjohtaja Vesa Kokkonen kertoi valtuustolle karkotustapauksesta, jossa tieto karkotettavasta ei ollut tullut miehistölle asti. TTK on huolissaan siitä, että lentävä henkilöstö on mm. Intian operaatioiden aikana lentänyt sairaana ja huonossa vireystilassa. TTK on tehnyt seurantaä toteutuneista lennonvalmisteluajoista ja todennut, että nykyinen 60 min ei nykyisillä järjestelyillä ja työmäärillä keskimäärin riitä lennon huolelliseen suunnitteluun. Kun RC-toimintaa Helsingissä vähennetään, ei ylimääräisiä toimia voi TTK:n

mielestä lisätä ohjaajille. TTK:n mielestä Miamin kenttä, jossa meidänkin koneellemme sattui väärälle radalle laskeutuminen, tulisi luokitella B-kategorian kentäksi.

Lomien jako hiertää

Lomien jako tulee olemaan haasteellista tänä vuonna. Miehistönkäytöllisesti monet ryhmät on vedetty niin tiukille, että edes vuosilomalain määräyksiä ei voitaisi noudattaa, vaikka lomat jaettaisiin tasaisesti koko lomakaudelle 2.5-30.9.2004. Pahimmalta tilanne näyttää MD11- ja tiettyinä ajanjaksoina ATR-ryhmissä. Vaikka listantekijöiden piti olla korostetusti mukana vuoden 2004 kesälomia jaettaessa ja niistä konsultoituessa, käytäntö on osoittautumassa täysin päinvastaiseksi.

Onko Carmen valmis käyttöön?

Yhtiö on tällä hetkellä ottamassa Carmenin käyttöön suunnitelmien mukaisessa aikataulussa, vaikkei täyttä varmuutta ole siitä, että kaikki

ohjelman osat saadaan valmiiksi tai testattua ennen käyttöönottoa. Näillä näkymin Interbids-sovellus tulee käyttöön 1.6.2004 ja itse Carmen-järjestelmä 1.7.2004. Muista ryhmistä poiketen MD11-ryhmän kohdalla Carmen tulee otetuksi käyttöön vasta 1.10.2004. Aiemmin sovitun vastaisesti yhtiö on toteuttamassa Carmenin vain viisi NOPO-pyyntimahdollisuutta lentäjille.

Työ- ja lepoajat

Yhtiö on saanut hyväksytettyä Ilmailulaitoksella OM-A-poikkeuksia, jotka poikkeavat Suomeen käyttöön otetusta työ- ja lepoaikasäädöksestä OPS M3-15:sta. Valtuusto on erittäin huolestunut muutoksista OM-A:ssa ja kiristyneestä miehistönkäyttötilanteesta, jotka saattavat aiheuttaa turvallisuustason heikkenemistä lentooperaatioissa.

Syvää huolta kesän rotaatioista

Kireän miehistönkäyttötilanteen takia yhtiö ei pysty takaamaan, että tiukkojen Kiinan-rotatioiden jäl-



keen voidaan antaa ylimääräisiä vapaapäiviä Suomessa. Yhtiö on ilmoittanut suunnitelevansa kaikki Kiinan rotaatiot lyhimmillä TES:n mahdollistamalla tavalla, minimilepoja käyttäen. Tiukimmillaan yhtiö voi ke-



sällä siis teettää kaksi tiukkaa Kiinan rotaatiota viikossa TES:n ja OM-A:n rajoja hipoen. Tällöin lentäjillä olisi tilaisuus viikon aikana vain kolmeen yöaikaan tapahtuvaan keskeytyksettömään lepojaksoon viikossa. Valtuusto ja hallitus ovat erittäin huolestuneita yhtiössä vallitsevasta suuntauksesta, jonka mukaisesti inhimillisiä väsymystekijöitä ei oteta tarpeeksi huomioon miehistönkäytön suunnittelussa. Miehistönkäyttö kun on tarkoituksellisesti ajettu erittäin tiukaksi, ryhmäpäälliköiden varoitteluista huolimatta.

Oneworld-kuulumiset

OCCC-kokous pidettiin IFALPA-kokouksen ohessa Australiassa. Kaikilla OCCC-yhtiöillä on taloudellisesti haasteellinen tilanne. SWISS:n pääjohtaja joutui eroamaan jouduttuaan rikostutkinnan kohteeksi. Yhdeksi SWISS:n Avro-onnettomuuden syyksi on mainittu liian tiukat työlistat ja kumuloitua väsymys. Näistä asioista lisää Kai Tuomikosken OCCC-artikkelissa. Seuraava OCCC-kokous pidetään lokakuussa 2004 Zürichissa.

Muita asioita

- Liiton jäsenyyttä anoivat A32F Kristian Heinilä ja A32F Mika Jaatinen. Kummatkin hyväksyttiin liiton jäseniksi. Tervetuloa!
- Kolme ATR-kapteenia on anonut lakisääteistä osittaista hoitovapaata. Yhtiö on kieltäytynyt vapaan myöntämisestä anottuna ajanjaksona ja liitto on palkkaamassa lakimiehen tutkimaan asiaa, elleivät neuvottelut etene luottamusmiehemme Arto Pellisen myötävaikutuksella.
- Pari M80-konetta on siirtymässä Nordic Airlinkin lennettäväksi. Kuudes MD11 on saapunut Suomeen ja aloittanee liikennöinnin kesäkuun alussa.

Muistakaamme myös...

Vis consili experts mole ruit sua. "Voima ilman viisautta tuhoutuu omaan suuruuteensa."

Kristian Rintala
SLL:n hallituksen sihteeri



Nordean
mainos
n. 3/5
pysty

Puheenjohtajan puheenvuoro

On aika kertoa jäsenistölle Turvatoimikunnan viimeaikaisista toimenpiteistä.

Puheenjohtajana olen saanut viime marraskuun lopusta lähtien noin 80 logikommenttia SLL:lle tai TTK:lle osoitettuna. Kiitos niistä! Luonnollisesti ko. kommentit on jaettu myös yhtiön organisaatioon. Pääaiheet ovat olleet: lennonvalmistelun kesto (50kpl), samanlaiset radiokutsut (2kpl), AFIS-alueella useampi kuin 1 IFR-kone (4kpl, kaikki KTT:stä), kitkamittausten epäluotettavuus (2 kpl, RVN ja KAO), koneen kiertovarusteet (5kpl), koneen lastaus ja matkustajamäärät (5kpl) sekä muita kommentteja 14kpl (mm. lennonvalmisteludokumenttien huono laatu ulkoasemilla).

Palaute on ollut avuksi

Mihin toimenpiteisiin nämä kommentit ovat sitten johtaneet? Luonnollisesti yhtiö on ensisijainen taho, jonka tulee reagoida niihin. Mikäli meille toimitetuissa kommentteissa on ollut selvä tendenssi huonoon suuntaan, on TTK varsin kärkevästi tuonut asian esille asiasta vastaaville henkilöille ja esittänyt puutteiden korjaamista. Näin meneteltiin mm. koneen kiertovarusteiden ja huonolaatuisten lennonvalmisteludokumenttien suhteen. Molemmat asiat ovat tällä hetkellä käsittääkseni hyväksyttävällä tolalla. En väitä, että TTK olisi "hoitanut" asiat mutta olemme varmasti olleet vaikuttamassa niiden kuntoon saattamiseen.

Lennonvalmisteluun kuluva aika on tuottanut eniten kommentteja. TTK:n jäsenet mittasivat lennon valmisteluun kuluvaan aikaan kaikkiaan 67:llä Helsingistä lähtevällä lennolla. Mittaukset jaettiin viiteen osaan: Logien tulostus, lennonsuunnittelu, polttoai-

neen tilaus, siirtyminen koneelle ja lennonvalmistelu koneella. Tuloksena oli, ettei käytettävissä oleva yhden tunnin aika ole riittävä. Keskimäärin A32-laivastossa (josta oli eniten dataa) aikaa kului 61,7 minuuttia, vaihteluvälin ollessa 45-78 minuuttia. Logien tulostukseen kului aikaa 2-15 minuuttia ja siirtymiseen koneelle 6-23 minuuttia.

Nämä kaksi viimeksi mainittua vaihetta ovat ne, joita on syytä parantaa. Meille on kerrottu, että yhtiönkin intresseissä ja prioriteeteissa korkealla on kehittää logien tulostus tapahtuvaksi yhdellä napin painalluksella ohjaajan ilmoittautuessa työhön. Kulkuaikoihin ei ole näköpiirissä merkittävää parannusta ennen lentoasemarakennuksen laajennustöiden valmistumista.

Miten koet muutosten vaikuttavan - kerro meille!

Kaiken kaikkiaan TTK on viestittänyt Turvaosastolle ja Lento-osastolle, ettei ohjaajien työkuormaa lennonvalmisteluvaiheessa voi lisätä nykyisestä säännöllisyyden ja turvallisuuden kärsimättä. Tämä ei kuitenkaan koske yhtiön ja SLL:n säästösopimuksessa sovittua loadsheetin tekoa ohjaamo-PC:llä. Meille onkin luvattu, ettei ohjaajille tule, RC-toiminnan mahdollisesti supistuessa, muita lisätoita.

Koneella suoritettava lennonvalmistelun luonne on muuttunut lisä-



Keskimäärin A32-laivastossa (josta oli eniten dataa) aikaa kului 61,7 minuuttia, vaihteluvälin ollessa 45-78 minuuttia.

töiden johdosta. Toivonkin mielipiteitä ja kommentteja käytännön kokemuksista, eli onko totuttu ohjaamoyhteistyö

muuttunut merkittävästi niiden vuoksi? Kommentit voi lähettää allekirjoitaneelle sähköpostilla tai kirjallisesti lokeroon. Ennen kaikkea, osoittakaa mielestänne tarpeelliset logikommentit myös TTK:lle, periaatteella: "Ongelmaa ei ole ennenkuin se on tiedostettu."

Vesa Kokkonen
Turvatoimikunnan puheenjohtaja



Uusi pääohjaaja TTK:n vieraana

Pääohjaaja Veikko Sievänen vieraili Turvatoimikunnan huhtikuun kokouksessa. Agendalla olivat lisäksi muun muassa IFALPA:n vuosikokousasiat.

Qantasilla on käytössä yhtiön sisäinen fatigue-projekti, jonka avulla selvitetään väsymystä lentotyössä pilottien ja yhtiön edustajien kesken. TTK:ssa keskusteltiin, voitaisiinko Finnairille kehittää vastaavanlaista yhteistyöelintä. Sveitsiläisen vakuutusyhtiön edustaja kertoi seminaarissa, että vakuutustoiminnassa kiinnitetään yhä enenevässä määrin huomiota fatigue-asioihin. Eli ko. asiat vaikuttavat suoraan vakuutusmaksuihin.

Keskusteltiin IFALPA:n ALR- eli Airport Liaison Representative -koulutuksesta. Sen tarkoituksena saada koulutettua pilotteja, jotka pystyvät antamaan pilottinäkökulman lentokenttien suunnitteluun liittyviin asioihin. Eli IFALPA:n jäsenliitot tarjoavat ilmaiseksi asiantuntemustaan käytettäväksi lentokenttien suunnitteluun liittyvissä asioissa. SLL:n ALR-koulutuksen hankkivat Riku Aakkula, Jussi Ekman, Vesa Kokkonen.

Vuosikokousasioista käytiin myös yleisesti läpi C- ja D- komiteoiden asioita.

Catering-vierailu

T. Tervo ja H. Markkula kertoivat lyhyesti cateringin vierailusta. Vierailumahdollisuus koettiin pilottien kannalta positiiviseksi ja lisäsi luottamusta cateringin toimintaa kohtaan. TTK selvittää vielä, olisiko cateringista

helposti saatavilla miehistön erikoisruoka-annosten ainesosaluettelo, eli tieto ruuan ainesosista, esim. Satcomin välityksellä. T. Tervo hoitaa asiaa.

Jäätä MD-80 -koneissa

Keskusteltiin kahdesta tapauksesta, jossa Oulussa havaittiin MD-80 -koneen moottoripankalla olevan jäätä. Koneet tulivat Helsingistä. Keskusteltiin myös MD-80:n tapauksesta, jossa löydettiin rikkoutuneita imuaukon hunajakennoja. Rikkoutumisen syy on selvityksen alla.

Työolosuhteet ja väsymys

TTK kävi läpi P. Erkaman SLL:n pulinaboksissa julkaistun kirjoituksen, ja totesi sen kuvastelevan yleisiä tunteja työolosuhteiden ja väsymyksen suhteen. Aiheen innoittamana keskusteltiin mahdollisuudesta järjestää väsymykseen liittyvä seminaari Suomessa SLL:n toimesta. Keskusteltiin myös mahdollisuudesta saada alan maailmanlaajuisesti tunnustettuja asiantuntijoita puhujiksi.

Pääohjaajan vierailu

Pääohjaaja Veikko Sievänen toivotettiin tervetulleeksi Turvatoimikunnan kokoukseen. Hänen kanssaan keskusteltiin mm. lennonvalmisteluajoista. Kokkonen esitteli pääohjaajalle TTK:n tekemän tilaston, jonka nojalla on huomattavassa, että ohjaajille ei voida asettaa annetun ajan puitteissa uusia tehtäviä lennonvalmistelun yhteyteen. Pääohjaajan mukaan RC-toiminnan mahdollisesti supistuessa lentäjille ei tule uusia tehtäviä RC:ien toimialueelta, pois lukien säästösopimuksessa sovittu loadsheetin teko ohjaamopöydällä.

Pääohjaaja kertoi myös, että Finnbrief-järjestelmää pyritään muuttamaan siten, että ilmoitauduttaessa

töihin tarvittavat lennonvalmisteludokumentit tulostuvat automaattisesti.

Vesa Kokkonen esitteli myös muistion pääohjaajan kanssa aiemmin käymistään keskusteluista. Näihin kuuluvat mm. seuraavat asiat:

- TTK:n pöytäkirjojen jako ulotetaan tulevaisuudessa ryhmäpäälliköihin.

- Toimenpiteet vaarallisten aineiden roiskumisen varalta käydään läpi viimeistään ensi syksyn PT-kierroksella. Pääohjaaja tutkii asiasta onko julkaitavissa leaflet jo ennen sitä. TTK:n kanta on, että ohjeistuksen tulisi löytyä paperilta.

- Jäljelle jäävän ja extra-polttoaineen seuranta ei suoriteta yhtiössä.

- Venäjällä on todettu todellisten jarrutustehojen olevan joissain tapauksissa ilmoitettuja kitkakertoimia huonompia. Pääohjaaja selvittää insinööritoimiston kanssa, edellyttääkö asia ohjeistuksia piloteille.

Muut asiat

Keskusteltiin A32-kaluston ohjeistuksen ja käytännön eroa, koskien rengasviiltojen sallittavuutta. Mika Allinen selvittää asiaa.

Seuraava kokous pidetään SLL:n toimistolla 5.5.04 kello 13.00.

Mika Pyyhtiä
kokouksen sihteeri



Lisätutkimukset hämmentävät

Tilastot mahavaivoista ajan tasalle. Kehittely jatkuu työpaikkaruokailussamme. Työtapaturmia kannattaa välttää - suojavaarusteet käyttöön! Korvat vinkuu - mikä avuksi, kuka maksaa?

Mahavaivoja Intiasta tulee tietooni tasaisesti ja muistutankin ilmoitusvelvollisuudesta jopa pienissäkin vaivoissa (esim. työterveyshoitajalle osoitteella Taru.Kallinen-Moilanen@finnair.com). Näin saadaan tilastot oikeiksi.

Takaisin lääkäriin?

Keskuudessamme on käyty keskustelua psykon/ilmailulääkäriin tarkastuksen jälkeisistä lisätutkimuksista, kun tulos on ollut lähellä raja-arvoa. Edelleenkin tieto testatulle on tullut Ilmailulaitokselta kohtuuttomalla viiveellä niin, että medicalin vanheneminen on ollut lähellä. Lisäksi testatun "aina lähes samana" pysynyt testitulos on tiukentuneiden JAR-rajojen myötä saattanut johtaa lisätutkimuksiin. Esimerkiksi korkeana tai matalana pysynyt hemoglobiiniarvo on johtanut uusintakokeeseen. Olavi Hämäläinen valaisi asiaa ja kertoi, että ILL:n kanta edellisessä tapauksessa oli aluksi muodostumassa liian tiukaksi. Nyt tulkintaa on väljennetty ja asian pitäisi olla kunnossa. Myös uloshengityksen huippuvirtaustulos on johtanut joskus samaan seuraamukseen. Pyydänkin ilmoittautumaan, jos sinulla on oma-kohtaisia kokemuksia mistä tahansa vastaavasta. Olavi on laatimassa tiedotetta piloteille raja-arvoista ja niiden

tulkinnasta, mutta hän käy ensin keskustelua Psykon ja IL:n kanssa.

Catering esittäytyi

Kävimme tutustumassa jälleen Cateringin toimintaan ja vakuutuin, että lähtökohdiltaan asiat ovat järjestyksessä ja hygieniasiat kunnossa, mutta jokaisen on syytä käyttää harkintaa esim. siinä, mitä koko päivän ohjaamon lämmössä seissyttä voi vielä syödä. Tonnikalaleivän mikrobit lisääntyvät huoneenlämmössä nopeasti, vaikka käytetyssä "majoneesissa" ei keltuaista olekaan. Jatkossa on tarkoitus antaa paremmat mahdollisuudet palautteelle välittömästi kuormakirjan tai vastaavan mukana. Pääkokki pyysikin mielipiteitä niin ruuan mausta, kuin omista mieltymyksistäkin. Näistä lisää Catering-vierailusta kertovassa artikkelissa tässä lehdessä.

Tapaturmien ehkäisystä

Meillä on nykyään hyvät suojavaarusteet koneen kiertoon ja korostan, että niiden käyttö on oman turvallisuuden ja vakuutusturvan vuoksi ehdottoman tärkeää. Selvää on myös, että pitäydytään niissä tehtävissä, mitä piloteille on sovittu. Haluan vieläkin muistuttaa, ettei lentotyötä saa sairaana, varsinkin vatsatautisena, taikka väsyneenä tehdä.

Työtapaturmien ehkäisyssä yhtiön toiminnan perusteena on edelleen "Nolla tapaturmaa" -ohjelma, ja nyt, kun B752 -kapteeni Ari Jaala on nimetty yhtiön puolelta pilottien vastaavaksi, pääsee ohjelma hiljalleen osaltamme käyntiin.

Meteliä melusta

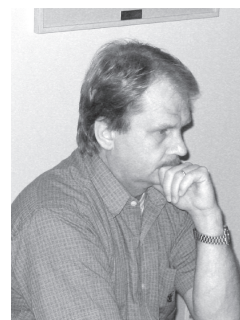
Edelleen häiritsevä ohjaamomelu kiusaa, varsinkin pitkillä lennoilla. Siihen sopivia suojaimeja maailmalta löytyy, mutta mikä on paras/käyttö-

kelpoisin vaihtoehto, jää nähtäväksi. Kyse on melkoisesta kustannuksesta ja nykyään ei halukasta maksajaa helposti löydy. Työnantaja on velvollinen työntekijöilleen melutyössä suojaimet hankkimaan, mutta ongelmamme on, etteivät "normaalityön" melurajat ylitä. Keskustelu kuitenkin jatkuu.

Hotellivalinta uusiin käsiin

Hotellipäällikkö Kari Åkerberg on jäämässä tänä vuonna eläkkeelle, ja jatkossa hotellivaraukset hoitaa uusi henkilö. Hän ei välttämättä tunne meidän yksilöityjä tarpeitamme - hänen tehtävänä on hoitaa kaikki yhtiömme varaukset, osastosta riippumatta. Niinpä tyyppitoimikuntien rooli tulee korostumaan ryhmän palautteen kerääjänä. Bjusen ja Kartsan kanssa on myös keskusteltu hotelleita koskevan tiedon paremmasta julkaisemisesta, mutta selvää ratkaisua ei vielä ole. Destination Info on mielestäni paras tapa välittää tuo tieto meille, kunhan siinä selvästi käy ilmi se, mitä on sovittu ja mitä voimme vaatia.

Hote Markkula
YT-luottamusmies



Taphtumia taivaalla

Maailma on täynnä toinen toistaan mielenkiintoisempia ilmailunäytöksiä. Alla eri lähteistä kerätty lista tapahtumista. Varmistakaa kuitenkin ajankohdat, ennenkuin suuntaatte kamerat vireessä vieraille kentille.

Toukokuu

- 10.-16.5. (yleisöpäivät 14-16.5) ILA 2004, Berlin Schönefeld (www.ila-berlin.de)
- 14.5. Avoimien ovien päivä Ilmasotakoulussa, Kauhava (www.ilmavoimat.fi)
- 19.5. Avoimien ovien päivä Lapin ja Satakunnan Lennostossa, Rovaniemi ja Pirkkala (www.ilmavoimat.fi)
- 21.-23.5. Aerofair 2004, North Weald, Epping, Essex (www.aerofair.co.uk)
- 26.5. Avoimien ovien päivä Karjalan Lennostossa, Rissala (www.ilmavoimat.fi)

Kesäkuu

- 5.-6.6. EAA Fly-in, Barkaby, Ruotsi (www.eaa.se/flyin.htm)
- 6.6. D-Day Anniversary Air Show, Duxford, Cambridgeshire (www.iwm.org.uk/duxford/airshow2004.htm)
- 6.6. D-Day Anniversary Military Pageant Air Display, Old Warden, Bedfordshire (www.shuttleworth.org)
- 11.-13.6. Taitolennon SM-kilpailut, Jämi (www.ilmailuliitto.fi/tapkalen.htm)
- 12.-13.6. Sola Airshow 2004, Sola, Norja (www.sffk.org/airshow)
- 13.6. RAF Air Show Cosford 2004, RAF Cosford, West Midlands (www.cosfordairshow.co.uk)
- 18.-20.6. Canadian Aviation Expo, Toronto, Ontario (www.canadianaviationexpo.com)
- 19.-27.6. Purjelennon 15 m ja vakioluokkien SM-kilpailut, Räyskälä (www.nuorisoilmailijat.fi)
- 25.6. Lentäjien Juhannus, Kauhava (www.kauhava.fi/lentajienjuhannus/)

Heinäkuu

- 3.7. Rissala '04 Air Show, Rissala (www.rissala.iwn.fi/2004/)
- 4.7. 1930s Air Display, Old Warden, Bedfordshire (www.shuttleworth.org)
- 10.-11.7. The Flying Legends Air Show 2004, Duxford, Cambridgeshire (www.iwm.org.uk/duxford/airshow2004.htm)
- 17.-18.7. The Royal International Air Tattoo 2004, RAF Fairford, Gloucestershire (www.airtattoo.com)
- 19.-25.7. (yleisöpäivät 24-25.7.) Farnborough International 2004, Farnborough (www.farnborough.com)
- 27.7.-2.8. EAA AirVenture Oshkosh 2004, Oshkosh, Wisconsin (www.airventure.org)
- 28.7.-1.8. Kuumailmapalolennon SM-kilpailut, Hämeenlinna (www.ilmailuliitto.fi/kuumailmapallosm/)

Elokuu

- 1.8. Military Pageant Air Display, Old Warden, Bedfordshire (www.shuttleworth.org)
- 7.-8.8. German Airshow 2004, Baden-Airpark, Karlsruhe / Baden-Baden (www.german-airshow.de)
- 8.8. Sanicole International Airshow, Hechtel, Belgia (www.sanicole.org)
- 12.-15.8. Airbourne 2004, Eastbourne, East Sussex (www.eastbourneairshow.com)
- 29.8. Ruotsin Ilmavoimien päälentönäytös, F-17 lennosto, Ronneby, Ruotsi (www.airshow.mil.se)

Syyskuu

- 4.-5.9. Duxford 2004 Air Show, Duxford, Cambridgeshire (www.iwm.org.uk/duxford/airshow2004.htm)
- 4.-5.9. Air 04 Payerne, Payerne, Sveitsi (www.air04.ch)
- 4.-5.9. Czech International Air Fest CIAF 2004, Brno, Tšekki (www.airshow.cz)
- 4.-6.9. Canadian International Air Show, Lake Ontario, Toronto (www.cias.org)
- 16.-19.9. US National Championship Air Races, Reno Stead Field, Nevada (www.airrace.org)
- 18.-19.9. Biggin Hill Battle of Britain Air Fair 2004, Biggin Hill, Kent (www.airdisplaysint.co.uk)

Lokakuu

- 6.-10.10. Japan Aerospace 2004, Yokohama (www.aero-space.jp)
- 10.10. Autumn Air Show, Duxford, Cambridgeshire (www.iwm.org.uk/duxford/airshow2004.htm)

Marraskuu

- 1.-7.11. 2004 Airshow China, Zhuhai, Guangdong (www.airshow.com.cn)

Joulukuu

- 6.-9.12. Dubai Helishow 2004, Dubai (www.dubaihelishow.com)

Heikki Tolvanen

IFALPA:n 59. vuosikokous Sydneyssä



Mukana olivat pj. Panu Mäki, OCCC-vastaava Kai Tuomikoski (Oneworld-kokous oli vuosikokouksen alla, joten kaksi kärkeä yhdellä iskulla), Turvatoimikunnan pj. Vesa Kokkonen ja kirjoittaja. Piikkiitkän matkan uuvuttamat edustajamme huilasivat kaksi paikallista yötä ennen kiivastahtista kokousrumbaa. Avajaiset olivat Sydneyn oopperatalon ulkoterasilla. Cocktailtilaisuudessa esiintyivät aborginaalitantsiryhmä, Deborah Cheetham - eräs Australian tunnetuimmista oopperatähdistä, sekä iskelmäbandi. Ilta huipentui upeaan ilotulitukseen.

Varsinainen kokous alkoi Kalle Palanderillekin tutulla Australian

Tänä vuonna vuosikokouspaikka oli Sydneyssä "down under". Järjestelyt olivat jälleen kerran esimerkilliset. Etäisyyden vuoksi matkaan lähti kooltaan pieni, mutta sitäkin kokeneempi miehistys.

kansallishymnillä, jonka McDonald Collegen lapsikuoro meille esitti. Sen jälkeen Australian ilmailuviranomaisen CASA:n edustaja Bruce Byron piti avauspuheen, jossa hän kiitteli IFALPA:a, erityisesti sen teknisiä komiteoita, pyyteettömästä työstä lentoturvan edistämiseksi. Taustojensa lisäksi hän kertoi myös lyhyesti niistä monista muutoksista, joita Australiassa on tapahtu-

nut. Vastineessa IFALPA:n Presidentti Dennis Dolan lupasi järjestön jatkossakin auttavan ilmailuviranomaisia eri puolilla maailmaa.

Credential committee totesi liikennelentäjiä olevan paikalla vajaa 300. Edellisissä kokouksissa on ollut normaalisti läsnä noin 500 lentäjää, joten

Sydneyn sijainti "kaukana kaikesta" oli selkeästi vaikuttanut osallistujamäärään. Valtakirjoja oli annettu 10, joista Venäjän CPAR:n SLL:lle antama valtakirja herätti ansaittua huomiota. Se oli selkeä kiitos ja luottamuksen osoitus liittoamme kohtaan niin Venäjältä kuin IFALPA:ssakin. Kiitos välittynee näin Kari Voutilaiselle ja PEC-edustajillemme Pasi Motsakoville ja Matti



Sivoselle. Observoija-statusella olivat läsnä Kiina, Taiwan, IFALPA:n eläkeläisjärjestö Alfa-omega, ECA, Flight Safety Foundation, ICAO, Helicopter Assc. Australiasta, kansainvälinen naislentäjien yhdistys sekä CASA. Avajaistäysistunnon jälkeen siirryimme komiteatyöskentelyyn. D- ja E-komiteoiden asioista erilliset artikkelit seuraavassa. Näiden jälkeen artikkelit myös Sydneyssä pidetystä Fatigue Risk Management -seminaarista, Airport Liaison Representative -toiminnasta sekä IFALPA-tapahtumaa edeltäneistä OCCC- ja Interalliance Meeting -kokouksista.

Jussi Ekman
IFALPA Director



Komitea D Jättöpyörteistä fraseologiaan

D-komitean asiat liittyvät seuraavien teknisten komiteoiden työskentelyyn: Rules of the Air/Air Traffic Control, Communications, Meteorology, Regional and Implementation.



Tänä vuonna oli merkillepantavaa se, että 94:stä teknisiin asioihin liittyvästä paperista lähes puolet (44) olivat IFALPA:n olemassaolevien policy-statementien poistoja. Tämä tarkoittaa sitä, että ko. policy on saatu tyydyttävälle tasolle vastaavaan ICAO:n Annexiin. Toisin sanoen IFALPA oli kuluvana vuonna saanut poikkeuksellisen paljon aikaan. Saksalaisen ATC-komitean puheenjohtajan Cristian Denken vuosiraportin lisäksi hyväksyttiin mm. seuraavia asioita.

Air traffic control

- IFALPA kannattaa jättöpyörreilmäsimien kehittämistä, mutta pitkäaikainen "no encounter" -politiikka vaatii laitteelta hyväksi todettua toimintaa, ennen kuin IFALPA antaisi lupaa pienentää pyörreanalukituksen mukaisia porrastuksia lentoonlähdessä ja laskussa.

- IFALPA on saanut läpi ICAO:n Annex 10:een parannetun määritelmän markereiden sijainneista ja NDB-majakoiden morse-tunnusten lähetystahdista.

- Koska seuraava aihe liittyy selkeästi AFIS-toimintaan, niin laitettakoon tähän tarkennettu IFALPA-policy suoraan englanniksi: "Air traffic separation

based solely on cockpit displays of traffic information may not constitute a safe mode of operation. The pilot community should not support the transfer of separation responsibility to pilots in any but the most regulated conditions. The possibility of pilot-induced mid-air collisions under an airborne-based separation scheme may represent an increased risk that has not been recognised by the developers of airborne separation procedures. For a multitude of human factors and technical reasons, the Federation does not recognise the ability of flight crew to perform airborne based separation on a safe and orderly basis using existing ICAO procedures or technology. Therefore, the Federation believes that, without validated ICAO-developed operational procedures and ICAO-recognised technology separation responsibility should remain with the controller on the ground."

- Lisäksi asiaan liittyen ratifioitiin uudelleen vanha sääntö, joka sitoo myös SLL:oa: "When an adequate A.T.C. System (see 'Definitions') is not available in a given area, or at a given location, all commercial flying

there should cease. Limited flying may be conducted where necessary in accordance with a contingency plan conforming to the principles as set out below." Tätä seuraavat toimintaamme ohjaavat kriteerit.

- IFALPA haluaa, että PAPI, VASI ym. visuaaliset liukukulmaindikaattorit asennetaan samaan kulmaan kuin ILS, MLS, GNSS tai PAR.

- Pinnanläpäisyjen ehkäisemiseksi IFALPA suosittelee, ettei kahden ohjaajan lentokoneissa käytettäisi yhtiön jaksoa tai kirjoitettaisi ACARS:ia nousussa tai liu'ussa.

- IFALPA haluaa ACAS:n (esim. TCAS) RA-tiedon välittyvän lennonjohtajan tutkanäytölle vähintään kerran sekunnissa tapahtuvalla läheteellä. Ennen kuin järjestelmä otetaan käyttöön, tulee kuitenkin huomioida ne inhimilliset asiat, joita asiaan liittyy. Varsinkin kun viive tutkanäytöllä saattaa olla suurikin (väistöliike jo menossa).

- IFALPA on saanut tahtonsa läpi lyhennetyistä radiokutsuista.

Fraseologia

IFALPA perää edelleen englannin kieleen perustuvaa standardifraseologiaa käytettäväksi kaikkialla. IFALPA on myös saanut hätäkutsuja koskevaa materiaalia läpi ICAO:oon.

Numeroiden osalta IFALPA tarkensi politiikkaansa fraseologiasta seuraavasti:

- Nyt ICAO Annex 10 sanoo: "para 5.2.1.4.1.2 states that all numbers used in the transmission of altitude, cloud height, visibility and runway visual range (RVR) information, which contain whole hundreds and whole thousands, shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word HUNDRED or THOUSAND as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word THOUSAND followed by the number of hundreds followed by the word HUNDRED."

- IFALPA-politiikka on hiukan tarkempi: "IFALPA considers that all numbers shall be transmitted by pronouncing each digit, except that whole hundreds up to 900 shall be pronounced as the number of hundreds followed by the word HUNDRED, and, as prescribed in the ICAO text,

whole thousands shall be pronounced digit by digit followed by the word THOUSAND. Numbers containing thousands and whole hundreds shall be pronounced digit by digit THOUSAND digit HUNDRED."

Esimerkiksi:

10 ONE ZERO

75 SEVEN FIVE

100 ONE HUNDRED

583 FIVE EIGHT THREE

1,300 ONE THOUSAND THREE HUNDRED

11,000 ONE ONE THOUSAND

11,500 ONE ONE THOUSAND FIVE HUNDRED

38,143 THREE EIGHT ONE FOUR THREE.

- Lisäksi: "IFALPA considers that all numbers including Aircraft Call Signs, Flight Level, Heading, Wind direction/speed, Transponder code and Altimeter setting should be transmitted by pronouncing each digit, except that whole hundreds up to 900 should be pronounced as the number of hundreds followed by the word HUNDRED, and, as prescribed in the ICAO text, whole thousands should be pronounced digit by digit followed by the word THOUSAND. Numbers containing thousands and whole hundreds should be pronounced digit by digit THOUSAND digit HUNDRED."

Meteorologia

IFALPA haluaa windshear-varoitusten (ATIS tai ATC), jatkuvan kunnes ilma-alus tai meteorologi kertoo wind-shearin hävinneen. Huomatkaa siis omassa toiminnassanne: Jos kuulette ATIS-tiedotteessa windshear-varoituksen, mutta ette sitä itse havaitse, niin ilmoitus ATC:lle.

IFALPA vastustaa lentopaikkakoh- taisia automaattisia säähavaintoja ja niiden perusteella tehtäviä ennusteita. IFALPA:n mielestä paikallinen meteorologi on paras vaihtoehto.

Lisäksi seuraavat asiat ansaitsevat maininnan:

- IFALPA on saanut tahtonsa läpi lentokoneesta maa-asemille automaattisesti lähetettävistä säätiedoista (tuuli, lämpötila ym).

- IFALPA toteaa AIREP:n vanhentuneen datalinkkien yleistyessä.

- IFALPA on saanut tahtonsa läpi siitä, miten RVR-arvot ilmoitetaan.

- IFALPA poisti kansioistaan vanhentuneet oktat pilvien määrän ilmoittamisessa.

- IFALPA on tyytyväinen saatuaan meteorologiset tiedot kulkemaan ATC:lle haluamallaan nopeudella.

- Guidance leaflet windshear-asioista poistetaan IFALPA:n Annex 3:sta johonkin loogisempaan paikkaan (selviää myöhemmin).

- IFALPA vaatii tarkennuksia RVR-mittalaitteiden huolto- ja tarkistusjaksoihin.

- IFALPA haluaa parannuksia vulkaanisten pilvien korkeuksista ja sijainneista lentokenttien ja väylien suhteen.

- Koska suoritusarvot ovat selkeästi riippuvaisia tiheydestä, halutaan kiitotiekoh- taisia lämpötilamittauksia.



D-komitean "Black Starit"

Punaiset ja mustat tähdet, eli isoja puutteita sisältävät FIR:t ja lentokentät, jaettiin komiteatyöskentelyn sijasta nyt kaikille (myös lehdistölle) avoimen pääistunnon aikana. Kohteet ovat lähes samat kuin aiemmin. Nizzassa on uusi menetelmä tulossa tämän kuun 15. päivä.

Ensimmäinen ATS-asia oli julkilausuma: Afrikan ATM/CNS -ongelmista johtuen IFALPA vastustaa RVSM:n ja muiden separaatioiden pienentämistä pinnan 290 yläpuolella. Deficiency-raportit indikoivat, ettei ko. alue ole vielä valmis RVSM:ää varten.

Seuraavat ilmatilat ja lentokentät ovat Finnairin käyttämiä lentoreittejä ja lentokenttiä, jotka saivat statuksen "Critically deficient - Black". Käsittelen asiat englanniksi epäselvyyksien välttämiseksi alan termistön moninaisuuden vuoksi. Ne sisältävät paljon hyödyllistä informaatiota, mutta huomioon tulee ottaa, että *alla olevat asiat ovat siis IFALPA:n mielipiteitä ja toivomuksia. Toimintaohjeet eivät ole sitovia, joskin useat niistä esiintyvät esim. Jeppesenissä. Alla oleva kirjoitus ei kumoa mitään olemassa olevaa ohjetta eikä niitä tule sekoittaa virallisiin menetelmiin, joita yhtiö virallisen järjestelmänsä kautta jakaa!*

1) Tripoli

Special Operating Measures:

In-flight Broadcast procedure (IFBP) should be applied in all FIRs within the region defined.

NOTE: With the designation of most of the African FIRs as Critically Deficient, Black Star, IFALPA recognises that this classification does not acknowledge the individual states where the infrastructure is acceptable or even good. The need for the application of the IATA In-Flight Broadcast Procedures even in those countries, due to the inefficient ground-to-ground communications facilities to neighbouring states, justifies the designation of the area as Critically Deficient, Black Star.

2) Kabul FIR

IFALPA Deficiency	Action Required/Remarks
Air/ground communications unreliable	Deficiency is due to out-dated equipment and lack of maintenance.
Flight plan details are seldom received by Kabul ATCC	Deficiency is due to lack of co-ordination and implementation of ATS direct speech circuit between adjoining States.

Special Operating Measures:

1. Flight level changes should not be initiated except in an emergency.

2. The authorities should be urged to publish appropriate warnings in their National AIP.

It is noted that improvements are being made within Afghanistan.

3) Myanmar, Yangon FIR

IFALPA Deficiency	Action Required/Remarks
Flight plan details are seldom received by Rangoon ATCC	Lapse is due to lack of co-ordination and implementation of ATS direct speech circuit between adjoining States in Bay of Bengal area.
HF Communications unreliable and very poor	Certain areas in the south have selectively been improved. Coverage does not extend to FIR Boundaries.
VHF Communications coverage insufficient.	

Note:

Rangoon/Calcutta - action in hand to implement ATS direct speech with satellite technology.

Rangoon/Dhaka - after installation of tone calling system, tests awaited to implement the circuit.

Improvements have been made in technology and ATC Training.

Special Operating Measures

1. Flight level changes should not be initiated except in an emergency

2. The Authorities should be urged to publish appropriate warnings in the National AIP.

4) Cyprus, Northern Portion of Nicosia FIR and adjacent airspace

IFALPA Deficiency	Action Required/Remarks
Clearances issued by ERCAN not co-ordinated with adjacent centres, especially Nicosia, Beirut and Damascus.	Member Associations operating in the area should bring the maximum amount of pressure on the Authorities concerned by ensuring that every ATC incident is reported to the appropriate ATC centre and copied to IFALPA.
Numerous ATC incidents due to conflicting FL allocations by the ATC centres involved.	The Principal Officers should use every available means to draw attention to the critical deficiencies in the airspace concerned and their effect on the level of safety.
Lack of adequate ATS communications.	

Special Operating Measures:

All Member Associations should inform their members as well as other national pilots by the most suitable means of the of the existing critical deficiencies, so that Flight Safety within the Northern portion of Nicosia FIR and adjacent airspace can be assured. (lisäksi viitataan ohjeisiin, jotka löytyvät Jeppesenin destination-osan etusivuilta)

5) France, Nice (LFMN)

In order to avoid the mid-air collision risk introduced by simultaneous arrivals and departures when the indirect "Blue bay" procedure is in force, a semi-direct approach has been designed around high terrain. Starting April 15, 2004, this new approach procedure, called "Saleya" will be introduced for RWYs 22R/L. The so called "Blue bay" indirect approach will be withdrawn at the same time.

Although IFALPA was invited last year to comment on this new procedure, almost none of our remarks were taken into consideration. In particular, the following flaws have been identified, and still need to be addressed:

- Last segment, flown under visual conditions, consists of two turns - 35 degree right and 80 degree left - inducing a very high workload for the crew. This workload is even increased by the lack of a continuous descent profile, and the minimum terrain clearance on the right of the base leg (while RWY is the left).
- The lack of adequate visual guidance makes this approach even more difficult.
- During two simulator evaluations in 2003, ALL pilots had to go around on their first attempt. However, despite continuous demand from IFALPA and SNPL (French ALPA), the local authorities do not consider simulator training as a necessity.
- While the transition to visual is to be performed at 1500ft, 5 NM from the airport, the published minima (8km/1500ft) provide no additional margin
- When weather conditions are below the "Saleya" minima, and RWY:s 04 are not usable (max. tailwind component 6kt), landing in NCE will be impossible. Crew have to be aware of such possible closure of the airport, and carry extra fuel accordingly.

Note: These procedures are regarded as potentially dangerous and have only been implemented to minimise the noise level over Antibes or increase airport capacity. Nice should not be considered as an alternate unless the crew has had previous experience of this airport.



IFALPA Deficiency	Action Required/ Remarks
Whilst carrying out the noise abatement circling approach for RWY 22, the requirement to maintain 2500 ft until abeam the landing threshold results in a high rate of descent on the remaining visual profile.	
Mandatory circling VOR/DME App. The 04 parallel runways use a non-precision approach although full ILS is available. The associated missed approach procedure requires flying towards mountainous terrain	In case of missed approach, a 120° right turn is required to avoid terrain. However, this turn is not allowed before flying 5nm after the decision point.
Whilst carrying out the "Blue Bay" circling approach for RWY 22, the requirement to maintain 2500 ft until abeam the landing threshold results in a high rate of descent on the remaining visual profile. Furthermore, the low altitude crossing with departing traffic is a cause for frequent near-misses.	
Mandatory circling VOR/DME App. The 04 parallel runways use a non-precision approach although full ILS is available.	In case of missed approach, a 120° right turn is required to avoid terrain. Moreover, the reduced 500 ft climb associated with the turn seriously interferes with cockpit automation.

Jussi Ekman

“Jos et nuku niin kuolet”

Fatigue Risk Management - seminaari Sydneyssä

*FRM ei ole Qantasin viral-
linen ohjelma, mutta yhtiön
pilotit ovat olleet läheises-
sä yhteistyössä yhtiön ja
Australian ilmailuviran-
omaisen (CASA) kanssa,
tarkoituksena määrittää uu-
pumuksesta johtuvat riskit
ja kuinka hallita niitä.*

Kapteeni Stan Prout AIPA:sta (Australian & International Pilots Association) esitteli aluksi FRM-ohjelman, joka perustuu v. 1965 tehtyyn tutkimukseen “miehistöjen uupumus kansainvälisillä lennoilla”. Ohjelman toteuttamisesta vastaa projektipäällikön vetämä työryhmä ja sitä ohjaa ohjauskomitea. Työryhmällä on käytettävissään tiede-ekspersteistä koostuva asiantuntijaryhmä.

Työ on jatkuvaa neuvottelua ja sopimista esiintulleista ongelmista. Tuloksena ei ole “tiukkapipoisia” sovellutuksia vaan tapauskohtaisia ratkaisuja. Tiivistetty toimintaohje on: pilottien työvuorot tulee laatia niiden rasittavuus ja erityisvaatimukset huomioon ottaen, EIKÄ määräysten tai työsuojimusten sallimiin maksimityö-aikoihin ja minimilepoaikoihin.

Vastuu- ja vakuutus- kysymykset nousseet pinnalle

Australian toisen pilottiyhdistyksen (AFAP) puheenjohtaja Richard Higgins oli samoilla linjoilla. Hän valotti hie-
man uupumukseen liittyvien oikeuden-
käyntien historiaa. Kaikki sai alkunsa
liikenneonnettomuuksista, lähinnä rek-
kakusien aiheuttamista. Eräässäkin
tapauksessa työnantaja oli pakottanut
kuljettajan ajamaan 50 tuntia 80 tunnin
aikana. Seurauksena oli luonnollisesti
nukahtaminen rattiin ja onnettomuus,
josta kuljettaja joutui syytteeseen. Hän
voitti kuitenkin asian oikeudessa ja
työnantaja tuomittiin. Uupumus ei
ole pelkästään turva-asia, vaan sillä
saattaa olla merkittäviä oikeudellisia
seurauksia.

Vakuutusyhtiön (Zurich Risk Engineering) edustaja toi esille, että vakuutusyhtiöt alkavat entistä enem-
män kiinnittämään huomiota uupu-
mustekijöihin, ja kunkin teollisuusalan
toimenpiteet ja historia vaikuttavat
vakuutusmaksuihin. Vakuutettavan
yhtiön uupumuksen hallintaohjelma on
erityisessä tarkkailussa vakuutusmak-
sua määritettäessä. Tätä palvelemaan
on kehitetty erityinen tietokonepoh-
jainen ohjelmisto. Tiivistettynä hänen
sanomansa oli: “We are committed to
assessing and grading fatigue”.

Ilmailumääräysten mallikas “peruskorjaus”

Australian ilmailuviranomaisen (CASA) edustaja Cary Thorensen (Chief Operating Officer, myös riippu-
mattoman Aviation Safety Forumin pj.)
kertoi meneillään olevasta ilmailulain
ja -määräysten “peruskorjauksesta”,
jossa peruselementtinä on kaikkien
osapuolien kuuleminen - tapa, joka on

käytössä esimerkiksi Yhdysvalloissa.
Työaika-rajat määritettäessä on otetta-
va huomioon mm. muu lainsäädäntö,
tieteelliset perusteet ja yhtiöiden eri-
laiset toiminta-alueet. Viranomaisen
tiedostaa väsymyksen vaikutuksen
lentotyöhön. Viimeisen 12 kuukauden
aikana onkin korjattu lentotyöaika-
rajoissa olleita vääristymiä. Tässä työssä
on periaatteena ollut jaettu vastuu:
lainsäätäjä, työnantaja ja työntekijä.
Hän korosti operatiivisen palautteen
tärkeyttä säännösten kehittämistyössä.
Hänen mukaansa ne toimintaa rajoit-
tavat määräykset, joilla ei ole turval-
lisuuspohjaa, ovat turhia. Kaikkien
osapuolten on objektiivisesti pyrittävä
kartoittamaan turvallisuusrisikit.

Uusia menetelmiä tutkimukseen

Professori Philippa Gander, joka toi-
mii Sleep/Wake Research Centerissä,
luennoi unen laadusta ja siihen vaikut-
tavista tekijöistä. Hän kävi läpi myös
menetelmiä, joilla näitä on testattu
todellisissa lento-operaatioissa.

Pitkillä koneiden luovutuslennoilla
voitiin käyttää tarkempaa ja kallimpaa
mittausjärjestelmää (PSG = polysom-
nygraphy), joka edellyttää antureiden
kiinnittämistä tutkittavien ihoon. Sitä
on siis varsin hankala käyttää norma-
leilla lennoilla - matkustajat saattaisivat
kauhistua “johdotettujen” pilottien
siirtyessä lepotiloihin. Näin saatua
tuloksia verrattiin ranteeseen kiinni-
tetyllä, kellon tapaisella Actigraphy
-mittarilla saatuihin tietoihin. Tulokset
olivat pitkälle yhteneviä mutta tapaus-
kohtainen hajonta suuri. Actigraphy,
joka reagoi liikkeeseen, määrittää hyvin
unessa olon mutta ei pysty erittelemään
liikkumatonta valvetilaa unesta. Se ei

myöskään paljasta unen eri vaiheita yhtä hyvin kuin PSG.

Univajeen pahenevat seuraukset

Unitutkimus on nopeasti kehittyvä alue ja siksi kehitetyt matemaattiset mallit eivät ole vedenpitäviä ja lisäksi ne perustuvat keskimääräisyyksiin ja jättävät yksilölliset seikat huomioon ottamatta. Mallit ovat kuitenkin käyttökelpoisia osa uupumuksen hallintaohjelmissa.

Professori Ganderin esitelmästä jäi mieleen ennen muuta eräs mielenkiintoinen seikka.

Univaje lisää nälän tunnetta, ja siitä johtuen kertyy vyötärölle varsin helposti

ylimäärisiä senttejä - no niin, nyt sekin selvis.. Nukkumisen tehokkuutta oli vertailtu hotellissa ja koneen bunkassa. Hotellin vertailuarvoksi saatiin lähes 90%, kun bunkassa se oli vain 72%. Pahentuessaan univaje vaikuttaa aineenvaihdunnan lisäksi esim. hormonitasapainoon, heikentää immuunijärjestelmän tehokkuutta, lisää ärtyisyyttä,

vähentää keskittymiskykyä, hidastaa reaktioaikoja, huonontaa koordinaatiokykyä, puurouttaa ajattelukykyä, jne. Tuntuuko tutulta? Äärimmäisenä johtopäätöksenä oli: jos et nuku niin kuolet!

Välipitämättömyyteen ei ole varaa

Viimeisenä puhujana oli professori Drew Dawson (Center for Sleep Research, UniSA). Hän kuvaili erilaisia lähestymistapoja uupumukseen. Välinpitämätön tapa on lähinnä historiallinen, eikä

perustu tosiseikkoihin, ei ole tieteellisesti perusteltavissa, on joustamaton eikä

perustu riskianalyysiin, mikä voi johtaa järjestömiin ratkaisuihin. Välittävä menettelytapa taas voidaan teoreettisesti ja tieteellisesti perustella. Se on toiminnallisesti joustava ja riskianalyysiin perustuva. Hänen mukaansa on siirryttävä tiukoista lentotyö- ja lepoajoista uupumisriskin huomioonottavaan turvajärjestelmään. Päämääränä on

vähentää uupumusriippuvien onnettomuusriskien määrä siten, että se on myös operatiivisesti hyväksyttävissä. Tähän on liitettävä tieteellisesti ja laillisesti hyväksyttävissä oleva kehys, ja tulokset täytyy olla todennettavissa.

Suomen tilanteesta parannettavaa

Todella tuhtia tekstiä. Itsekään en aina ymmärtänyt. Sen kuitenkin tajusin, että meillä Suomessa ei ole koskaan ajateltu tai puhuttu asioista tällä tavoin. Viranomais määräykset ja meidän TES: kään eivät toimi tehokkaasti uupumuksen ehkäisemiseksi. Niihin kumpaan-kaan ei varmaan ole helppoa saada muutoksia, jotka toimisivat turvallisuuden lisäämiseksi - ei ainakaan lyhyellä tähtäimellä. Sen sijaan olen sitä mieltä, että tiedon edellen välittäminen ja joustava yhteistyö kaikkien osapuolten kanssa tuo parhaan tuloksen. Tässä työssä SLL:llä on merkittävä rooli.

Vesa Kokkonen
Turvatoimikunnan puheenjohtaja

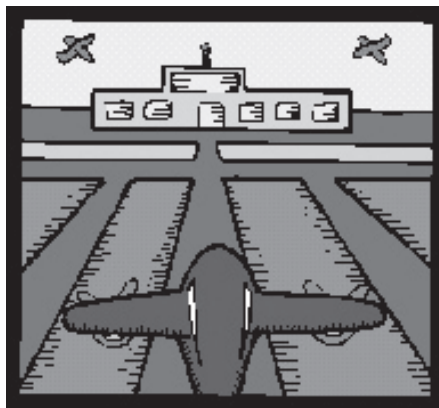
Suomessa ei ole koskaan ajateltu tai puhuttu asiasta tällä tavoin.



Edustaja Ekman valmistautuu tehokkaasti FRM-seminaariin.

ALR-ohjelma Pilottinäkökulmaa lentokenttien suunnitteluun

Meille kaikille tulee nopeasti mieleen lentokenttiä, jonne on ikävä operoida. Joillekin kentille taas on mukava ja helppo lentää. Oletko koskaan miettinyt, mitkä asiat tekevät lentokentästä pilottiystävällisen tai ikävän?



tokennttiin liittyvää koulutusta. Nyt Airport Liaison Representative-, eli ALR-koulutus on osa IFALPA:n virallista koulutusta.

SLL:kin sai edustajansa

IFALPA:n 59. vuosikokouksen alla saivat Turvatoimikunnan puheenjohtaja Vesa Kokkonen ja allekirjoittanut ALR-koulutuksen. Vastaavan koulutuksen on jo saanut Aerodrome and Ground Equipment (AGE) -edustajamme Riku Aakkula. Koulutuksen ensimmäinen osa kesti päivän ja sen tarkoituksena oli perehdyttää ALR-ohjelman yksityiskohtiin ja antaa valmiudet arvioida mikä tahansa lentokenttä pilottinäkökulmasta. Toinen osa on eräänlainen diplomityö, jossa sovelletaan opit käytäntöön ensimmäistä kertaa yhteistyössä AGE-komitean kanssa. Vasta sitten saa IFALPA:lta täydet ALR-valtuudet toimia itsenäisesti.

Monipuolista koulutusta

Koulutus oli rivipilotinkin kannalta varsin antoisa. Saimme pikakertauksen IFALPA:n Annexeihin ja tutustuimme lähemmin ICAO:n Annexeihin 14 ja 19.

Kertasimme maalaus- ja opastemerkinät (nämä kannattaa jokaisen kerrata esim. Jeppesenin tai ohjaamokarttakirjan - Atlas - avulla), niissä käytettävän logiikan ja tyypillisimmät puutteet. Palo- ja pelastusasioissa opimme jo täysin uuttakin asiaa - asioita, joita lentäjien olisi hyvä tietää, mutta joita ATPL-koulutus ei täysin kata. Näistä asioista olisi hyvä puhua esim. PT-päivillä. Kiito-, rullaustie- sekä asematasovaatimukset, estevara-asiat ja suoja/turva-alueet tulivat kerrattua. Luontoasioissa keskityimme lintutörmäysasioihin (kriteerit, kontrollointi, ehkäisevät menetelmät), mutta alligaattorit ja siatkin tulivat läpikäytyä. Meluasioihin, navigointilaitteisiin, ATC-menetelmiin maassa (mm maa-liikennetutkan ominaisuudet) luotiin pikasilmäys. Perusteellisemmin paneuduttiin mm. rakennusten ja maaston aiheuttaman turbulenssin mallintamisen menetelmiin - Asiaan, joka Helsinki-

Voisiko tietotaitoamme hyödyntää Helsingissä - ilmaiseksi?

Vantaallakin konkretisoituu kun kiitoteiden välistä terminaaliala aletaan suunnitella. Tuttua asiaa oli talvioperointi (pesut/pesukoordinointi ja kitkamittaus) ja tässä asiassa SLL jakoikin perustietoa niille, joille se ei ole arkipäivää.

A380 vaatii kentältä paljon

Yllättäväksi aiheeksi osoittautui A380. Tuo lähitulevaisuuden (2006) jättiläinen aiheuttaa monenlaista päänvaivaa lentokenttien ylläpitäjille ja käyttäjille - myös pienimmissä koneissa. ICAO:n F-luokan kone vaatii rullaus-, kiitotie ja asematasolta paljon. Esimerkiksi kiitotien ja rullaustien etäisyysvaatimus (190m) ei tänä päivänä joka paikassa täyty, ja jommankumman siirtäminen etämmälle toisesta ei ole

IFALPA on kymmenien vuosien ajan luokitellut puutteelliseksi todettuja lentokenttiä punaisin tai mustin tähdin ja vääntänyt sitten parannuksia ko. kentille puoliväkinen erilaisia keinoja käyttäen. Vaikka tarkoituksiperät ovat hyvät, johtaa tällainen toiminta lentokenttäviranomaisten varsin ennakkoluuloiseen asenteeseen IFALPA:aa kohtaan. IFALPA haluaa muuttaa omaa vaikutuspistettään aikaisemmaksi ja ennaltaehkäistä "tähtien" syntyminen. Muutamilla lentokentillä lentäjät ovat olleet aktiivisesti mukana suunnitelmassa kentän uudistuksia (menetelmiä, opasteita, jne), jotta niille saataisiin loppukäyttäjän kannalta mukava operointiympäristö. Vaikuttamalla jo suunnitteluvaiheessa paikan päällä voimme ehkä ehkäistä vahingossa tapahtuvia suunnittelukukkasia. Tällaisesta toiminnasta onkin positiivisia kokemuksia maailmalta - Hong Kong, Singapore ja useat kentät USA:ssa ovat käyttäneet "lentäjäkonsultteja". Euroopassa lentäjät ovat olleet alusta asti mukana suunnittelemassa (mahdollisesti) Amsterdamin edustalle keinotekoiselle saarelle rakennettavaa lentokenttää. Positiiviset tulokset herättivät IFALPA:n antamaan len-

E-komitea - talous ja jäsenyydet

E - komitean eli talous- ja jäsenasioita käsittelevän työryhmän puheenjohtaja kapteeni Toby Gursansky avasi kokouksen toivotamalla kaikki tervetulleiksi. Tämän jälkeen pidettiin esittelykierros, sillä komiteaedustajissa oli paljon ensikertalaisia, minä mukaan lukien. Komitean istunto oli käytännössä läpihuutojuttu, sillä varsinaiset SCAMPI-edustajat olivat tehneet erittäin perusteellista työtä kokouksen aihealueita valmistellessaan.

Varsinaisen kokouksen aluksi IFALPA:n Vice President of Finance, sveitsiläinen Patrick Sutter, kertoi menneestä tilikaudesta. Kuluneen vuoden aikana järjestön pari vuotta kuralla

ollut taloudenhoito on saatu kuntoon mutta samalla lentäjäjärjestöjen pienenevä jäsenmäärä merkitsee yhä pieneneviä jäsenmaksuja. Järjestön suurimpana haasteena tulee olemaan alati kasvavien halpalentoyhtiöiden lentäjien saaminen siipiensä suojaan. Samoin entisten itäblokin maiden ja Kiinan lentäjien järjestäytymisen eteen tehdään paljon töitä.

Tässä kokouksessa entisistä itäblokin maista Georgian lentäjähdistys otettiin IFALPA:n jäseneksi. Georgian haki jäsenyyttä jo viime kokouksessa, mutta silloin Georgian edustajan valtakirja oli hieman vaillinainen ja näin ollen jäsenyys lykkääntyi tähän kokoukseen saakka. Komiteassa käsiteltiin myös

IFALPA:n tulevien vuosien budjetit, jotka päätettiin lähettää ehdotetun kaltaisina täysistunnon hyväksyttäväksi.

Muista komiteassa käsitellyistä aiheista mainittakoon IFALPA:n jäsenilleen tarjoama lupakirjavakuutus, joka viime vuonna päätettiin ulkoistaa. IFALPA:lla on edelleen määräysvalta vakuutuksen sisältöön mutta markkinointia hoitaa ja taloudellisen vastuun kantaa ulkopuolinen yhtiö. Lisäksi mainittakoon, että seuraava SCAMPI-komitean kokous pidetään 10 - 11. marraskuuta Dublinissa.

Kai Tuomikoski

aivan yksinkertainen asia. Esimerkiksi Frankfurtissa on A380-modifikaatioiden arvioitu maksavan 90 milj. euroa. "Kapeista" rullauksesta johtuen A380 rullaa käyttäen ainoastaan sisempiä moottoreita (ulommat moottorit kulkevat nurmikon päällä FOD-alttiilla alueella). Tämä aiheuttaa jet blast -vaaran takana tuleville, sillä 550 000kg 20 pyörällä (osa pääpyöristä on kääntyviä) vaatii tehon käyttöä. Ahtailla kentillä, joilla ei ole laajentumisvaraa (esim. JFK) voi A380 aiheuttaa pahankin ongelman muulle liikenteelle. Esimerkiksi Helsinki-Vantaan olisi syytä miettiä valmiiksi menetelmät (rullausreitit, parkkipaikat, muun liikenteen rajoitukset, ground handling yms.) mikäli A380 poikkeaa vieraaksemme esimerkiksi matkustajan sydänkohtauksen tai jonkin muun syyn takia.

RIPS

Mielestäni antoisin osa koulutusta oli RIPS - Runway Incursion Prevention Strategies - strategiat, joiden avulla lentokenttäsuunnittelussa ja ohjaamo-

työskentelyssä voidaan ehkäistä kiitotieellä tapahtuvat yhteentörmäykset ja vaaratilanteet. Vaikka koulutuspaketin pääpaino oli lentokenttäsuunnittelussa, niin se antoi paljon eväitä jokapäiväiseen lentäjätyöhön. Lisää Runway incursion-asiaa löytää esimerkiksi osoitteesta www.faa.gov/runwaysafety.

Käytännön ALR-toiminta

Lentokenttäyhteyshenkilön työ alkaa tyypillisesti tutkimalla kohdekentän tiedot AIP:n, Jeppesenin ja muiden lähteiden avulla. Kentän yleiskuvan avulla



pyritään mm. löytämään riskialueet runway incursion:ia ajatellen ("hot spots"). Sen jälkeen on aika ottaa yhteys kentän ylläpitäjään ja tutustua kenttään muutaman tunnin vierailulla perehtyen mm. opasteisiin, kiitotien lähiympäristöön, palo- ja pelastuslaitokseen ja sen kalustoon, harjakalustoon/-menetelmiin jne. Tutustumisen tarkoituksena on paitsi evaluoida kenttä, myös kerätä ja välittää tietoa siellä operoiville lentäjille. Tyypillisimmillään ALR-työ on jatkuvaa edustamista lentokentän operoinnista vastaavassa komiteassa, jossa muutoksista päätetään. Yhtiömme lentäjäedustajat tekevät luonnollisesti omaa työtään, mutta olisikohan esim. Helsinki-Vantaalla olemassa sopivaa foorumia, jossa ALR-koulutuksen ja -yhteydet omaavan lentokentän loppukäyttäjän tietotaito voitaisiin hyödyntää - ilmaiseksi?

Jussi Ekman

Yhtiö syyteuhan alla Sveitsissä

Oneworld Cockpit Crew Coalitionin kokouksessa kuultiin ilmapiirin kiristyneen sopimusasioissa muuallakin. Sveitsissä Swiss:n onnettomuuden tutkinta sai uuden, yllättävän käänteen.

Kokous järjestettiin kenguruiden luvatussa maassa, Australian Sydneyssä IFALPA:n yleiskokousta edeltäenä päivinä. Vaikeahkoista kulkuyhteyksistä huolimatta kokouksissa olivat edustettuna kaikki lentäjähdistykset chileläisiä ja irlantilaisia lukuun ottamatta. Chileläiset kollegamme ovat olleet paitsiossa jo muutamasta kokouksesta paikallisen yhtiön Lan Chilen hajotettua yhdistyksen voimatoimin. Irlantilaiset puolestaan ovat omien sanojensa mukaan ydinsodan kynnyksellä eikä paikallinen yhtiö Aer Lingus päästänyt yhdistyksen edusmiehiä kokoukseen. Suomen lippua kokouksessa edustivat puheenjohtaja Panu Mäki ja allekirjoittanut.

Yhteisiä ongelmia

Edellinen tilikausi näyttää olleen hyvin vaihteleva Oneworldin jäsenyhtiöiden välillä. Osa yhtiöistä on tehnyt historiansa parasta tulosta, kun toiset ovat kamppailleet henkiinjäämisestään. Oman Finnairimme tuloksessa ei tässä joukossa, kuten ei monessa muussakaan, ole mitään hävettävää. Lohduksemme saimme ko-

kouksessa huomata, ettemme ole ongelminemme yksin: jatkuva sopimusehtojen koettelu ja rikkominen tuntuu levinneen globalisaation myötä jokaiseen Oneworldin jäsenyhtiöön. Liekö syynä sitten juuri allianssiin kuuluvien yhtiöiden säännöllinen yhteydenpito vai joku muu, mutta yhteiset ongelmat tuntuvat syventävän myös pilottiyhteisön välejä ja yhteistoiminnan muotoja.

Yhteistyö tiivistyy

Yhtiöiden globalisoituessa ja muodostaessa liittoumia tulevat myös ammattiyhdistykset yhä enenevässä määrin kansainvälistymään. Myös OCCC tulee syventämään yhteistyötään entisestään ja tulevaisuudessa aiomme keskittyä työehtojen syvällisempään vertailuun mm. työ- ja lepoaikojen osalta sihteerimme Kristian Rintalan tekemien graafien inspiroimina. Toisaalta kokouksessa kävi myös ilmi, että meille niin ajankohtainen kaikkien töiden ulkoistaminen ja halpalentokonseptilla toimivien yhtiöiden perustaminen ajaa liittoja yhdistämään voimansa myös maiden sisällä.



Kokouksen jälkeen on jo varaa hymyillä.

Sveitsin tapahtumat

Palatakseni työ- ja lepoaikoihin, niin sveitsiläiset kertoivat maan viranomaisten tutkivan Swiss:n ex-johtajan Andre Dosén osallisuutta Crossairin muutaman vuoden takaiseen Avro-onnettomuuteen Zürichin kentän lähistöllä. Tutkinnassa on todettu silloisen Crossairin lennättäneen miehistöjään liian tiukoilla rotaatioilla, jolloin miehistöille ei jäänyt mahdollisuutta riittävään lepoon. Näin ollen onnettomuuden aikainen Crossairin johto Dosé mukaan lukien on vaarassa joutua syytteeseen. Syyteuhan alaisena Dosé päättikin erota Swiss:n pääjohtajan tehtävästä ja tällä hetkellä Swiss:n pääjohtajan tehtäviä hoitaa hallituksen puheenjohtaja Pieter Bouw.

Kokouksen antina Nigel Demery HKAOA:sta nimettiin uudeksi sihteerivarainhoitajaksi, APA:n Rob Bakerin kaksivuotisen toimikauden päättyessä tähän kokoukseen. Lisäksi päätimme järjestää seuraavan kokouksen Zürichissä 7 - 8. lokakuuta. Suurin osa kokouksen osallistujista jäi kaupunkiin vielä IFALPA:n kokoukseen, ja niinpä jatkoimme illanviettoa hilpeällä porukalla.

Kai Tuomikoski



Puheenjohtajamme ja American Airlinesin Ivan Rivera.

Allianssien kehitysnäkymiä

Päivää ennen varsinaista IFALPA:n kokousta pidettiin Interalliance meeting, jossa olivat edustettuina kaikkien kolmen liittouman - Oneworldin, Starin ja Skyteam/Wingsin - edustajat.

Vielä edellisenä vuonna liittoumia oli neljä, mutta Air Francen ja KLM:n fuusioituttua jäljellä on enää kolme pääliittoumaa. Lisäksi mukana oli koko joukko tarkkailijoita eri lentoyhtiöistä, jotka enemmän tai vähemmän kuuluvat ym. liittoumiin. Interalliance meeting:ssä OCCC:tä edustivat puheenjohtaja Gary Duggan Australian ALPA:sta ja sihteeri/varainhoitaja Rob Baker Allied PA:sta. Lehtereillä tarkkailijoina olivat muiden OCCC:n edustajien kanssa Panu Mäki sekä allekirjoittanut.

Oneworld kolmantena liikennemäärissä

Kokouksen aluksi IFALPA:n Research Officer Ana McAhron-Schulz piti kattavan esitelmän eri liittoumien viime aikaisista toimenpiteistä sekä niiden tulevaisuuden suunnitelmista. Kaikki liittoumat tuntuvat olevan saman halpalentoyhtiöiden aiheuttaman kustannuspaineen alla. Toisaalta yksittäiset lentoyhtiöt ovat tulleet tarkemmiksi allianssien suhteen ja tämä näkyykin lukuisina muutoksina kumppanuussuhteissa. Kuluvan vuoden aikana mm. Mexicanan odotetaan liittyvän osaksi Oneworldia.

Star on onnistunut kuluneen vuoden aikana säilyttämään liikennemäärissä mitattuna ykkösaseman liittoumista,

mutta Skyteamin ja Wingsin yhdistyttyä ero on kaventunut marginaaliseksi. Samalla mittarilla mitattuna kotoinen Oneworldimme sijoittuu kolmanneksi. Vastaavat osuudet liikennemääristä ovat prosentteina 21,2 - 21,1 - 16,8. Loput eli 40,9 % meneekin sitten liittoutumattomien yhtiöiden piikkiin. Vuoden 2004 ennusteiden mukaan liittoutumien keskinäinen järjestys tulee säilymään, mutta liikennemäärät kasvavat samalla kun liittoumat saavat lisää jäseniä.

Ana McAhron-Schulzin esityksen jälkeen US ALPA:n lakimies Seth Rosen piti esitelmän Skyteamin rakenteesta, liikeideasta ja toimintaperiaatteista. Kokonaisuutena allianssit näyttävät hyvin pitkälle samanlaisilta kaikkine toimintoineen. Sinänsä tämä ei ole mikään yllätys, sillä tietotaito vaihtuu allianssien kesken jäsenten loikatessa leiristä toiseen.

Uusia yhteistyömuotoja

Kaikki liittoumat aikovat panostaa yhteisiin hankintoihin sekä palveluiden että tavaroiden, kuten polttoaineen, osalta kustannussäästöjen toivossa. Yhteisostoilla tuntuukin oleva huomattavan suuri kustannusvaikutus, sillä esimerkiksi Oneworld-yhtiöt kertovat säästäneensä n. 300 milj. USD viimeisen kolmen vuoden aikana pelkästään yhteisostoilla. Jo tällä hetkellä kaikki liittoumat tekevätkin yhteistyötä niin sähköisessä lipunmyynnissä kuin maapalvelusopimuksissakin. Tulevaisuudessa yhteishankinnat tullevat kattamaan mm. niin kone- kuin varaosahankinnatkin.

Halpikset liittoutuvat keskenään

Lipunkantajayhtiöiden esimerkkiä seuraten myös halpalentoyhtiöt ovat alkaneet muodostaa liittoumia keskenään. Alkuvaiheessa ne näyttävät kuitenkin

kattavan vain markkinoinnin ja lipunmyynnin mutta yhteistyön oletetaan syvenevän myös tältä osin. Samoin rahtiyhtiöt ovat alkaneet liittoutumaan; näistä esimerkkeinä mm. Skyteam Cargo Alliance ja WOW, jolla ei niistä huolimatta ole mitään tekemistä Oneworldin kanssa. Rahtiyhtiöiden liittoumat tuntuvat tosin olevan aika hataria ja loikkauksia liittoumien välillä sattuukin aina silloin tällöin. Tulevaisuudessa rahtiliikenteen odotetaan kasvavan matkustajaliikennettä nopeammin, joten myös liittoutumat tullevat lisääntymään.

AF:n ja KLM:n fuusio liittojen näkökulmasta

Seuraavaksi vuorossa oli varmasti kaikkien osanottajien mielestä kokouksen mielenkiintoisin anti, eli Air Francen Teppo Tapani Tyrmin ja KLM:n Henk de Vierin esitelmä kyseisten yhtiöiden fuusiosta ja siihen liittyneistä komermivenkeistä. Molempien yhtiöiden liitot olivat aloittaneet bilateraalisien yhteistyön heti saatuaan tiedon liittoutumisesta. Osoituksena molempien yhtiöiden henkilöstöpolitiikasta mainittakoon, että tiedon liittoutumisesta järjestöt olivat saaneet noin viikkoa ennen fuusion julkistamista.

Yhteistyön syyksi liitot mainitsivat mm. yhtiöiden halun käyttää lentäjiä toisiaan vastaan sekä mahdollisesti tulevaisuudessa tapahtuvan operaatioiden yhdistämisen. Yhteistyön liitot aloittivat palkkaamalla konsulttiyhtiön selvittämään kulttuurien välisiä eroja. Samalla liitot päättivät perustaa yhteistyönsä mm. kulttuurien väliseen ymmärrykseen, henkilökohtaisiin suhteisiin, luottamukseen ja kirjallisiin sopimuksiin.

Alkuvaiheessa liitot tekivät mutual assistance -sopimuksen auttaakseen toisiaan mahdollisessa lakkotilanteessa. Samalla he aloittivat kolmikantaneuvottelut (molempien yhtiöiden

lentäjät - AF - KLM) molempien yhtiöiden kanssa mahdollisen tulevan kasvun jakamisesta. Samaan aikaan lentäjäyhdistykset aloittivat neuvottelut seuraavan vaiheen, eli yhden ja yhtenäisen virkaikälistän, kokoamiseksi. Molemmat osapuolet tunnustivat, että tämä tulee olemaan koko fuusion vaikein vaihe, mutta samalla molemmat olivat erittäin vakuuttuneita lopputuloksen onnistumisesta.

Yhteistyö on nouseva trendi

Tämän jälkeen SAS:n tanskalaisen lentäjäyhdistyksen edustaja kertoi heidän selvinneen loppujen lopuksi hyvin pienillä muutoksilla nykyisiin työehtoihin. Prosessi on tosin osittain kesken, joten jotain pientä saattaa kuullemma vielä olla tulossa. Eri liittoutumien edustajien raportit olivat hyvin



Teppo Tapani Tyrmi Air Francelta.

samansuuntaisia kaikkien keskittyessä yhä enenevässä määrin liittojen väliseen yhteistyöhön. Tästä yhteistyön voimasta mainittakoon esimerkkinä Austrian Airlinesin johdon viimevuotisen lakonaikaiset toimenpiteet, jolloin yhtiö yritti lennättää peruuntuneita vuorojaan itäeurooppalaisilla yhtiöillä. Nämä yhtiöt eivät kuitenkaan olleet käyneet läpi laatuauditointia ja näin ollen toiminta jäi yritykseksi

Austrianin amerikkalaisen partnerin Unitedin kuultua toimista.

Kokouksen parasta antia oli varmasti ranskalaisten ja hollantilaisten esitelmä toimista yhtiöiden fuusioituessa. Fuusioihin varautuminen tulee jatkossa olemaan myös muiden liittoutumien kokousten asialistoilla, sillä hyvin valmisteltuhan on jo puoliksi tehty. Samansuuntaiset neuvottelut saattavat olla edessä myös meillä, sillä onhan Finnair käytännössä Nordic Airlinkin omistaja. Kokouksessa saadusta materiaalista on varmasti hyötyä näissä mahdollisissa neuvotteluissa.

Kai Tuomikoski

Matkan varrella tapahtui...



Galaillallinen oli konferenssin kohokohta.

Neuvotteluja käytiin myös kahvitauoilla.
Kuppilatiimaa?



Too fast, too furious?

Tuomikoski oli tyytymätön Sydneyn
lauttaliikenteeseen.



Miehistöannosten alkulähteillä

Camilla Sommar-Ralen järjestämä Catering-tutustumiskierros järjestettiin 7.4. Ryhmämme sai perehdytyksen miehistöruokien tuotantoprosessiin. Lisäksi keskusteltiin yhdessä keinoista kehittää järjestelmää eteenpäin.



Valmiina kokkisotaan: Tervo, Mannerkoski, Rolig, Malmgren ja Markkula.

Milla itse joutui työvelvoitteiden takia jättämään tilaisuuden aamiaisen jälkeen, mutta muiden kanssa jatkoimme kierrosta ja nautimme vielä lounaan. Emäntinä ja isäntinä toimivat markkinointipäällikkö Maarit Keränen, laatuassistentti Vanessa Molloy, keittiöpäällikkö Mikko Rautiainen sekä jaospäällikkö Eija Manninen.

Ruokauudistus - mistä se lähti?

Aluksi hieman parin vuoden takaisen miehistöruokauudistuksen historiaa. Ruoka-annokset olivat, kuten monet muistavat, yksipuolisia - muutamaa aamiaista kierrätettiin kuukausia - sekä laadultaan paljon nykyistä huonompia. Tähän kiinnitettiin aikanaan pilottipiireissään huomiota. Samoihin aikoihin myös verottaja tarttui ruokailuumme kovalla kädellä. Näiden seikkojen johdosta alettiin luoda nykyjärjestelmää, jossa ruokaa ei tullut enää jokaiselle välille, mutta ruoan laatua samalla parannettiin sekä luotiin mahdollisuus vaikuttaa omiin ruokavalintoihin. Ruokauudistuksessa mentiin kaikkien läsnäolijoiden mielestä merkittävästi parempaan suuntaan. Järjestelmää ei ole onneksi kuitenkaan jätetty laake-

reilleen lepäämään. Parannuksia on saatu aikaan uudistuksen jälkeenkin. Catering ansaitseekin kiitoksen rakentavasta asenteesta uudistusehdotuksille. Tämän saimme huomata myös tilaisuuden kuluessa. Esiin nousseisiin kehitysehdotuksiin suhtauduttiin avoimin mielin; niitä luvattiin selvittää ja viedä eteenpäin. Mainittakoon että Lentotoimintaryhmä - eli miehistöt - on kaikista cateringin asiakkaista kolmanneksi suurin.

Kehityskeskustelua aamiaispöydässä

Esille tuotiin lukuisia yksittäisiä asioita, kuten tonnikala- ja kanakolmioleipien samankaltainen ulkonäkö. Tälle saataneenkin parannus värikoodaamalla kalaleipä sinisellä tarralla. Oulun postikoneelle saataneen jatkossa vetä, sekä ATR:n Tampereen ja Turun lennoille kahvin höysteeksi ainakin allekirjoittaneen kaipaamaa sokeria. Capt. Malmgren esitti varsiselleristä jämäkän mielipiteensä, jonka johdosta sen käyttöä vähennettäneen. Softwarepuolen parannuksista esille nousivat mahdollisuus saada Crewwebin ruokatilaussivulle aterian kuvaus, jottei

sitä tarvitsisi hakea erikseen Intranetin puolelta. Lisäksi mietittiin, voisiko kuormakirjan tiedot (nimet, ateriat, määrät), saada CIS:iin, jotta mahdollisiin puutteisiin voitaisiin hakea korjausta jo lennonsuunnitteluvaiheessa. Myös näitä ehdotuksia luvattiin tutkia. Selvittely on edelleen kesken, mutta alustavana vastauksena LTR:stä on tullut ainakin huoli CIS:n hidastumisesta



Maarit Keränen kertoi miehistöruokajärjestelmästä.

entisestään, jos tietoa sinne lisätään. Ikävää, jos näinkin käyttökelpoisen tiedon saanti CIS:iin kaatuu teknisiin puutteisiin.

Myös "syön aina" -vaihtoehdon kehittämistä ehdotettiin, siten että jokainen voisi luoda itselleen profiilin tyylin "kaikkea paitsi kalaa". Sekin ehdotus luvattiin tutkia ja esittää software-guruille, mutta vastausta ei ole saatu vielä tämän jutun ilmestyessä.

Uudet ruuat, uusi palautejärjestelmä

Uutta 12 viikon ruokalistaa ollaan ottamassa käyttöön. Cateringissa oltiin erittäin kiinnostuneita kuulemaan mielipiteitämme uusista ruuista. Pohdimme joukolla myös, kuinka palautteen antamista voisi helpottaa. Ratkaisuksi syntyi kuormakirjan (joka siis sisältää tiedot, kuka on tilannut mitään), taakse tuleva palautekaavake, jonka voi täyttää heti lennolla, ja joka palautetaan miehistöboksien mukana takaisin cateringiin. Idea sai myös LTR:n kannatuksen, ja se otettaneen käyttöön lähiaikoina. Antakaa ihmeessä palautetta, sitä todellakin luetaan.

Tutustuimme valmistusketjuun

Kierroksella tutustuimme ruoka-annosten valmistusketjuun, alkaen ruoka-aineiden varastoinnista aina kuljetusautoon saakka. Yleinen mielikuva, joka allekirjoittaneelle jäi, oli että ruokiemme turvallisuudesta pidetään huolta. Varastointi on huolellista, pestyt ja pesemättömät elintarvikkeet pidetään tiukasti erillään. Varastoon tulevien tuotteiden saapumispäivämääristä catering pitää omaa seurantaan. Kautta ketjun, hygieniataso vaikutti hyvältä ja toiminta järjestelmälliseltä. Mainittakoon että vesi on melko kalkkipitoista; se ostetaan ILL:n omista lähteistä, ei valtakunnan jakeluverkosta. Valmistusketju ei tietenkään takaa ruokien kelvollisuutta, jos säilytys koneessa on puutteellista. Jokaisen tuleekin, kuten Hotekin jutussaan



Mikko Rautiainen selvitti keittiöiden toimintoja.

mainitsee, käyttää tervettä harkintaa niiden tuotteiden kanssa, jotka ovat seisseet pitkään esim. lämpimässä ohjaamossa.

Hygieniatodistus pitää tasoa yllä

Cateringille on myönnetty ns. hygieniosaamistodistus, joka tarkoittaa jokaisen vakituisen työntekijän käymää hygieniakoulutusta vuoden loppuun mennessä. Hygieniaa valvotaan tarkastuksilla. Lisäksi vaaditaan oma-valvontasuunnitelma joka käsittää mm. säilytyslämpötilojen valvonnan ja tilastoinnin. Jokaisesta valmistetusta annoksesta säilytetään näyte kolme viikkoa valmistuspäivästä mahdollisten ruokamyrkytys epäilyjen tutkimiseksi. Eri päivinä valmistetut ruuat säilytetään eri kylmiöissä. Catering halusi myös painottaa meille, että ruokia ei koskaan kierrätetä. Kerran cateringista lähteneet, sinne mahdollisesti palautuvat ruokat käsitellään palautusjätteenä (pl. kuivamuonat kuten puuropussit jne.)

Myös Turvatoimikunnalle veimme terveiset, että käynti cateringissa lisäsi luottamustamme ruokia kohtaan. Toki, mikään järjestelmä ei ole virheetön, ja epäselvyyksistä tulee aktiivisesti raportoida. Tahtoa korjata puutteet

tuntui vierailumme perusteella löytyvän. Ajoittain jaksolla kuultu "hau-dankaivajan ääni" ääni ei siis kerro koko totuutta...

Jos epäilyttää...

Kala-annokset tarjoillaan viimeistään kahden, muut annokset kolmen vuorokauden kuluessa valmistuksesta. Valmistuspäivän voi tarkistaa päällä olevasta värillisestä tarra- tai kynämerkinnästä:

pinkki = maanantai
ruskea = tiistai
vihreä = keskiviikko
valkoinen = torstai
punainen = perjantai
keltainen = lauantai
sininen = sunnuntai

Tomi Tervo

Kaikki ruoat nyt vähälaktoosisia

Viime tarinan jälkeen ruokarin-tamalla on tapahtunut joukko uudistuksia, toivottavasti kaikkien mielestä parempaan suuntaan.

Osasta kerroin jo aktiivit -listalla, mutta jotain uuttakin löytyy tuonnempana. Lisäksi kourallinen kollegoja, jotka ovat kiinnostuneet siitä, mitä suuhunsa laittavat, vieraili cateringissä. Vierailu oli varmasti antoisa, koska suunniteltu aika ei riittänyt kaikkien asioiden puimiseen. Päätoimittaja oli myös paikalla, ja vierailusta on erillinen artikkeli tässä lehdessä.

Pientä tilastoa

Catering toimittaa vuorokaudessa n. 700 miehistöateriaa, joista ylivoimainen listaykkönen on kana, seuraavana kala, sitten liha ja hännänhuippuna kasvis (enimmillään 50 annosta päivässä). Miehistökaappeja (eli kaappi, jossa soppakaukalot, hedelmät, ym.) menee vuorokaudessa n. 140 kpl. Minulta on usein kysytty, luetaanko logi- ja RRJ-kommentit vai päätyvätkö ne kuuluisaan ö-mappiin. Viime kuun lopulla olleessa ruokakokouksessa käsiteltiin menneen puolen vuoden virallisia teitä tulleet palautteet, joita oli kaikkiaan 385 kpl (logikommenttien osuus 89). Eniten kieltä oli kirvoittanut ruokien puuttuminen, mikä ei liene kenellekään yllätys. Cateringin ohjeistuksessa on ollut virhe, joka piti olla kuntoon hoidettuna, mutta tuossa aamupäivällä postia selatessani taas näkyi olevan sama ongelma lomalennoilla, eli tais-telu jatkuu.

TKU-TRE -kaapit

ATR:n lyhyille lennoille on toimitettu maaliskuun alusta yksinkertaistettua miehistökaappia. Meitä kiinnostaa kaapin sisällöstä lähinnä teepussit, 2 kpl vesipulloja sekä Hyla-maito. Kaappiin pitäisi tulla myös palasokeria sekä lusikoita pikapuoliin, elleivät ne siellä jo

ole. Tällainen kaappi on tulossa myös postilennoille.

Vähälaktoosinen ruokalista

Huhtikuun ruokalista muuttui viime hetkellä täysin vähälaktoosiseksi, eli nyt voivat kaikki lievistä oireista kärsivät vapaasti syödä mitä vain. Catering pyysi raporttoimaan välittömästi, jos jokin tietty ruoka aiheuttaa oireita, että he pääsevät selvittämään virheellisen ruokakomponentin. Erityisruokavaliolaiset saavat luonnollisesti edelleen omat erikoisannoksensa. Samalla siirryttiin käyttämään 12 viikon ruokalistaa, eli sama ruoka tulee seuraavan kerran vastaan 12 viikon kuluttua. Sama liha-, kana- ja kala-annos on tarjolla kolmena peräkkäisenä päivänä, kasvisannos vaihtuu päivittäin kuten ennenkin. Catering on pyrkinyt annoksissaan yhä enemmän kotiruokalinjalle ja vähentänyt myös rasvan käyttöä. He toivovat kovasti sekä myönteistä että kielteistä palautetta, myös siitä, miltä ruoka maistui. Ja kana tulee muuten Suomesta tai muualta Euroopasta.

Voita leivälle

Kun sämpylöiden välistä poistettiin levite ja tilalle tuli pussillinen levitettä soppakaukaloon, sain vihdoinkin puhuttua osan Viola-juustonapeista aidoksi voiksi. Siis miehistökaapissa pitäisi olla 4 kpl voinappeja, 4 kpl Viola-juustoja sekä 8 kpl Flora/Becel-levitettä. Nyt sämpylät ovat kaikkien laktoosiongelmaistenkin nautittavissa. Kiitos ymmärtäväisyydestä, kukaan ei ole valittanut ylimääräistä vaivannäköä, kun joutuu itse voitelemaan sämpylänsä. Leipävalikoiman laajentuminen on saanut positiivista palautetta. Viikonloppuisin on ollut satunnaisesti hiukan yksipuolinen sämpylävalikoima, joka johtuu sämpylöiden ennakoitua suuremmasta menekistä, minkä takia on jouduttu turvautumaan muualta

hankittuihin sämpylöihin. Tavoitteena on, että joka lennolla on tummaa, vaaleaa ja kolmioleipää liha-, juusto-, kala- ja lintutäytteellä. Kalakolmioleipiin on tulossa sininen tunnistetarra. Pitäkää puolenne, kun tulette koneelle, että saatte mitä haluatte. Ruokaleipä, siis jälkiuuniviipaleet, on vaihtumassa perunalimppuun (muistaakseni Pälkäneen limppu). Olin asiaa vastaan muistaen edellisten Pommerin palojen saaman arvostelun, mutta katsotaan hetki ja maistellaan.

Kylmä annos muuttuu 5.5.

Toukokuun alussa kylmät annokset joutuvat ainakin tilapäisesti tauolle joutuen matkustaja-ateriauudistuksesta. Tilalle tulee leikkelelautanen (muistuttaa jonkin verran viime vuosituhannelle meillekin jaossa olleita annoksia), joita tarjoillaan myös matkustajille. Kuvassa annos näytti laihanpuoleiselta, mutta ehkä se sopii pikkunälkään esim. yölennolla. Kommentit annoksesta ovat erittäin tervetulleita.

Uusi raportointikanava

Madaltaakseen meidän raportointikynnystämme catering ehdotti, että laittaisimme kommenttimme miehistöruokakaapissa olevan kuormakirjan taakse. Kuormakirja jätetään miehistökaappiin, josta se päättyy suoraan cateringiin, missä tiedot siirretään RRJ:hin. Eli nyt on raportointi helppoa, menee nopeasti perille eikä vie vapaa-aikaa.

Camilla Sommar-Rale
ruokavaltuutettu



Pilots` Cup alkaa taas

Tervehdys, kaikki golfarit. Sattuneesta syystä allekirjoittaneelle on langennut autuus järjestää vuoden 2004 Pilots` Cup. Kaksi edellistä vuotta hoiti kisat Punakiven Jakke loistavasti. Siitä Jakelle vielä kerran suuri kiitos. Vaikka viiden golfkisan järjestely onkin mitä helpoin ja mukavin homma (?), on viimevuotisen kisan perusteella toiseksi järjestäjäksi lupautunut Antti Jokinen. Nuorta voimaa tarvitaankin, sillä siirryn itse tänä vuonna senioreihin ja draivit tulevat jäämään vääjäämättömästi silloin tällöin alle 300 metrin.

Pistäkää kisapäivät kalenteriinne ja muistakaa pyytää vapaata.

1.toukokuu: Wiurila. Maanantai 24.5. klo 10.00.

2.kesäkuu: Vuosaari. Torstai 17.6. klo 12.30. Opetusta n. klo 10

3.elokuu: Kytäjä. Keskiviikko 4.8. klo 09.00

4.elokuu: Peuramaa. Keskiviikko 25.8. klo 10.00

5.syyskuu: Espoon Golfseura, Kauklahti. Perjantai 10.9. klo 10.00

Eri autoliikkeet ovat jälleen kerran lupautuneet sponsoreiksi, joten osanotto on joka kisassa meille maksuton. Yrittäkää siis edes näytellä olevanne autoista kiinnostuneita, vaikka autojen vaihtoon onkin vielä kolme vuotta aikaa.

Muistakaa merkitä SLL:n jäsensivulta, osiosta "Omat tiedot" itsenne harrastelistalle "Golf". Näin varmistatte saavanne kaikki golfia koskevat tiedotteet.

Ilmoittautumiset vanhaan malliin ilmoitustaululla crew-huoneessa. Tiedustelut joko sähköpostilla tai kännykällä.

Tervetuloa myös golf-teemailtaan SLL:n saunaan torstaina 29.4. klo 18.00. Tarkoituksena on sopia Pilots` Cupin pelimuodoista, pistelaskusysteemeistä, kisan järjestelyistä, tulevaisuuden näkymistä yms. Tarjoilua tarpeen mukaan.

Ilmoittautumiset minulle tai Jokisen Antille.

Yhteystiedot: pauli.pursiainen@kolumbus.fi, puh. 0400-449349 / Antti.Jokinen@hut.fi puh. 040-5544661

Nyt swingiä hiomaan!

Pauli Pursiainen

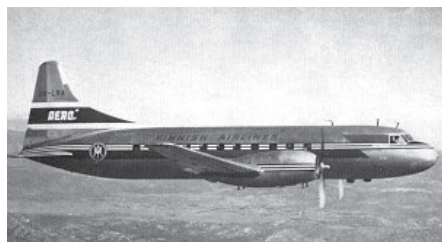
CarWash
mainos
1/2 A4

Aaltopellistä automatiikkaan

80 vuotta sinivalkoisia siipiä

Convair CV-340 "Convairliner" ja CV-440 "Metropolitan"

Viisikymmentäluvun alku oli Suomelle voimakkaan kehityksen aikaa, niin taloudellisesti kuin poliittisestikin. Sotakorvausten kiihdyttämä teollistuminen alkoi vaurastuttaa yhteiskuntaa ja ulkovaltiot tunnustivat Suomen puolueettomuuspolitiikan. Suuri kansallinen ylpeyden aihe olivat Helsingin olympialaiset 1952. Samaan aikaan avattiin Seutulan lentokenttä olympialiikenteelle, mutta Aero pystyi siirtämään toimintansa Malmilta vasta myöhään syksyllä. Aero/Finnair pyrki parhaansa mukaan kускаamaan kisaturisteja kahdeksalla Kolmosella, mutta konetyyppi alkoi auttamattomasti olla vanhentunut laajempaan kansainväliseen liikenteeseen.



Kolmosten seuraajan valintaprosessi käynnistyi jo 1948. Alustavasti kaavailtiin 36-paikkaista lentokonetta, mutta matkustajamäärien kolminkertaistuminen neljässä vuodessa nosti tarpeen 40-45-paikkaiseksi. Työpöydällä kävivät kääntymässä Bristol 170 Wayfarer, British Armstrong Whitworth A.W.55 Apollo (britit rakastavat pitkiä nimiyhdistelmiä), Airspeed A.S.57 Ambassador, S.O.30 Bretagne ja

Ilyushin Il-12. Lähimpänä valintaa oli kumminkin naapurimaan 32-paikkainen SAAB Scandia, josta ei koskaan muodostunut kaupallista menestystä. Yhdysvaltojen tekninen etumatka kallisti vaakaa jenkkikoneiden puolelle. Tyrkyllä oli DC-3:n paranneltu versio DC-9 (mallinimi oli siis jo tuolloin käytössä, vaikkei se päätynyt valmistukseen), Martin 2-0-2, sekä Aeron mieluisin vaihtoehto Consolidated-Vultee Aircraft Companyn CV-240. Vuonna 1949 Aeron pääjohtaja Grandell suuntasi rapakon taakse neuvotellakseen konekaupoista, mutta joutui palaamaan tyhjin käsin. Suomen dollarivaranto oli niukka ja rahapussin suu tiukalla. Niinpä Aeron ei auttanut kuin odottaa parempia aikoja. Ne koittivatkin 1951, kun Aeron onnistui rahoittaa kolmen Convairin hankinta.

Innostuneille piloteille oli tiedossa todellista Amerikan herkkua: "Konna" oli paineistettu, modernilla rungolla ja mäntämoottoreilla sekä hydraulijärjestelmällä varustettu työkalu. Ilmanopeus Kolmoseen nähden lähes tuplaantui, kun matka taittui 450 km/h:n vauhtia. Uutta teknologiaa edustivat myös reverssit, RMI:t sekä pneumaattikka ja sähköiset jäänestojärjestelmät. Luksusta löytyi myös 44-paikkaisen matkustamon puolelta, jossa istuttiin 2+2 istuinjärjestelyllä nykyisiä business-luokan penkkejä isommissa laiskanlinnoissa. Uutta olivat myös paineilmakäyttöiset, sisäänrakennetut matkustajaportaat.

Tyyppin valmistuminen myöhästyi hieman suunnitellusta aikataulusta ja helmikuussa 1953 kapteenit Olli Puhakka ja Olavi Siirilä nousivat San Diegon lentokentältä pitkälle siirtolennolle Kansas Cityn, Detroitin, Ganderin ja Keflavikin kautta kohti uutta, kylmää kotimaata. OH-LRA:n odyssia kesti viikon, josta pari päivää tuhraantui Keflavikissa sumun vuoksi. Lento oli samalla ensimmäinen suomalaisten pilottien Atlantin ylitys suomalaisella lentokoneella. Ensimmäinen reittilento (samalla Aerosta tuli myös konetyypin ensimmäinen käyttäjä Euroopassa) suoritettiin huhtikuun 19. välillä Helsinki-Kööpenhamina-Düsseldorf. "Romeo-Alfa" modifioitiin 440-statukseen (kts.alla) Helsingissä vuonna -56. Finnairin käytöstä se poistui vuonna -71 ja päättyi San Diegon ja Lähi-idän kautta Khmer-hallituksen menopeliksi Kambodzaan, jossa se tuhoutui raketti-tyhökkäyksessä.

Vaikka konetyyppi osoittautui pian luotettavaksi ja taloudelliseksi, se koettiin varsinkin takaosaltaan aika meluisaksi. Niinpä valmistaja tarjosi Finnairille vuonna 1955 monilta osin parannettua mallia CV-440 Metropolitan, jota päätettiin tilata. Ensimmäinen yksilö, OH-LRD, saapui Suomeen helmikuussa 1956, pinnassaan ensi kertaa tavaramerkiksi muodostuva valkoinen yläosa. Jälleen Finnair oli konetyypin ensimmäinen operaattori Euroopassa. "Romeo-Delta" operoi viimeisen reittinsä (Kuopio-Mikkeli-Helsinki) Finnairin väreissä huhtikuus-

Kone	Ohjaamo- ja matkustamopaikat	Moottorit	Kärkiväli	Pituus	Max t/o paino	Max nopeus	Kantama
CV-340	2 +2 crew	2 x 2,500 hv	32.11 m	24.13 m	22,226kg	450 km/h	1200 km
CV-440	44-52 pax	Pratt&Whitney					

sa -80, jonka jälkeen sen jäljet johtivat takaisin synnyinmaahansa.

”Konnan” avulla Finnairin reittiverkosto kasvoi ripeään tahtiin: Pariisi -53, Lontoo -54, Hampuri ja Amsterdam -55. Yksi merkittävin reittilisäys oli Moskova alkuvuonna -56. Finnair oli ensimmäinen ei-kommunistinen lentoyhtiö, joka sai reittioikeudet Neuvostoliiton pyhimpään. Vaikkeivät lennot Venäjälle tänä päivänäkään ole koskaan täysin rutiinia, olivat ne vielä 50-luvulla suuria seikkailuja. Ohjaamossa piti olla paikallinen radisti, jota oli avustamassa venäjän kieltä taitava lentoemäntä tulkin ominaisuudessa. Lentosuunnistuksessa

OH-LRC:n ura alkoi yhtä surullisesti kuin isoveljensä: sen ensimmäinen kosketus Suomen maankamaralle tapahtui Porissa (taas varakentälle) 25.3.1953. ”Romeo-Charlie” häipyi Finnairin palveluksesta -71 ja se ”kiersi vähän maailmaa” päättyen 80-luvulla Manilaan. (lisäksi OH-LRG-katso alempana)

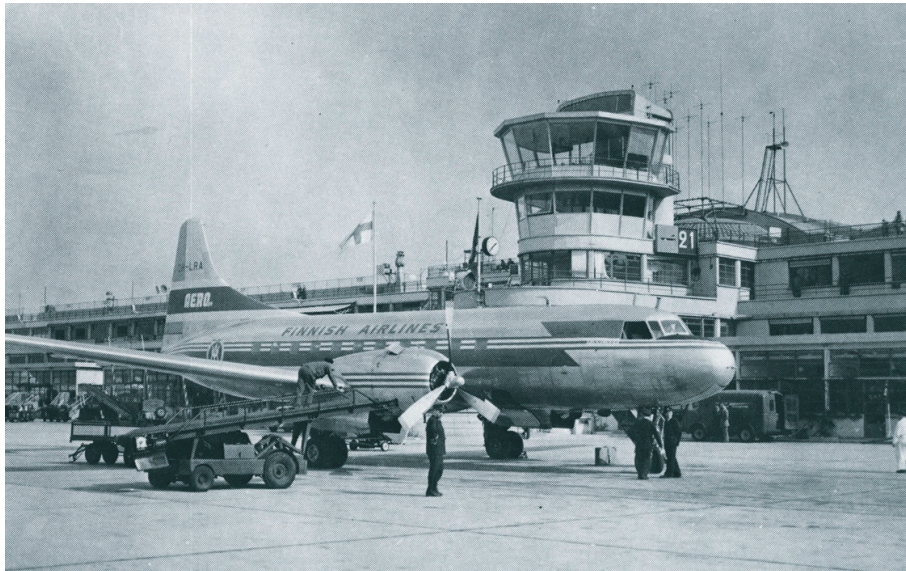
Tehdasvalmisteisia CV-440-sarjalaisia oli Finnairin palveluksessa yhteensä viisi kappaletta. OH-LRE kuskattiin rapakon yli helmikuussa -57. Reilun kahdenkymmenen palvelusvuoden jälkeen ”Romeo-Echo” lensi viimeisen Finnair-reittinsä Helsingin ja Mikkelin välillä tammikuussa -80 (mikäköhän Mikkelin-taika Convairien viimeisiin

Matkan varrelta

Aeron lentäjät saavuttivat 50-luvun Euroopassa legendaarisen maineen ”pilotteina, jotka laskivat säällä kuin säällä”. Noina aikoina kyse lienee ollut yhdistelmä Suomen huonoissa säässä opittua lentotaitoa ja osittaista riskinottoakin. Siitä seuraava tarina ”Ylitse maan ja veen”-kirjasta:

”Amsterdamin lentokentällä vallitsi täydellinen sumu ja lento-toiminta oli lamassa. Useat koneet lensivät yli, toiset laskeutuivat toisille lentokentille ja muutamat lentoyhtiöt peruuttivat kokonaan kyseisen lentovuoron. Myös Aeron Convair lähestyi kenttää aikataulun mukaisesti lentokapteeni H:n ohjaamana. Kone pyysi laskulupaa ja tuota pikaa levisi tieto kautta lento-aseman: ”Finnair aikoo laskeutua”. Koko liikenevä henkilökunta riensi ulos ja pian oli käynnissä melkoinen vedonlyönti, enimmäkseen vastaan. Tällä välin lähestyi Convair jo kiitorataa, moottorien pauhu voimistui ja kone laskeutui. Mutta tähän eivät tapahtumat suinkaan päättyneet. Koko kenttä oli niin puuromaisen sumun kahleissa ettei kapteeni tiennyt sijaintiaan kentällä, eikä voinut valita kiitotietä rullatakseen asemarakennuksen luo. Ja niin kävi, että lentoasemalta oli lähetettävä soihtuun varustettu jeep etsimään Convairia, joka sitten saatiin perille turvallisesti! Vastaanottojoukko oli näkemisen arvoinen, kertoi lentokapteeni myöhemmin, ja lentäjiä katsottiin kuin aaveita. Mutta löytyipä samppanjapullo tunnustukseksi ainutlaatuisesta suorituksesta.”

Huomionarvoista on, että tuohon aikaan lähestymismenetelmät olivat NDB-lähestymisiä.



jouduttiin turvautumaan perinteisiin menetelmiin, sillä reittimajakat kytkettiin usein pois päältä. Korkeaoktaanista polttoainetta kuljetettiin säiliöautolla Vnukovon kentälle Suomesta asti, sillä paikallista litkua ei uskaltanut juottaa ”Konnan” moottoreille.

CV-340-sarjan koneita Aero / Finnairilla oli vielä kolme: OH-LRB saapui ensi kertaa Suomen kamaralle 18.3.1953, päättyen heti varakentälle Poriin Helsingin sijasta. Kevästä -68 kevääseen -69 kone oli wetleasillä Linjeflygillä Ruotsissa ja lensi viimeisen lentonsa loppuvuonna -80 Kuopiosta Mikkelin kautta Helsinkiin. Konetta voi käydä ihailmassa Suomen Ilmailumuseossa Helsinki-Vantaalla.

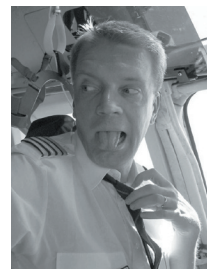
lentoihin liittyy?). Heti maaliskuussa kapteenit Boijer ja Vuorensola mui-luttivat koneen takaisin Amerikan Yhdysvaltoihin uudelle omistajalle. OH-LRF saapui puolestaan Helsinkiin elokuussa -57. ”Romeo-Foxin” uralle mahtui vaurioituminen Ivalossa -62, kun codeshare-kumppani Varangflyn Cessna 185 törmäsi siihen. Vuosina 1961-63 kyseinen lentoyrittäjä syötti neljäpaikkaisella Cessnalla matkustajia Kirkkoniemestä Ivaloon Finnairin reitille Helsinkiin. Koneyksilö jatkoi uraansa vuodesta -72 eteenpäin Norjassa ja USA:ssa. OH-LRG (alun perin CV-340) nautti ensimmäisistä vuosistaan Italian auringon alla Alitalian väreis-sä. Vuonna 1960 kone muunnettiin

Suomen rekisteriin ja operoi viimeisen kerran sinivalkoisin siivin joulukuussa -79 reitillä.. arvasitte oikein: Helsinki-Mikkeli-Helsinki! Kone löysi tiensä takaisin Yhdysvaltoihin. OH-LRH:n taival Suomessa alkoi helmikuussa -58 Kar-Airin väreissä OH-VKN -rekisterissä. "Romeo-Hotel" vaurioitui lunastuskuntoon 21.8. -63 laskeutuessaan Seutulaan voimakkaan ukkosmyrskyn aikana. Finnair hankki raadon omistukseensa ja rakensi sen lentokelpoiseksi alkuvuoteen -67 mennessä. Kymmenen vuoden päästä oli

aika hyvästellä toinen isäntä Kuopio-Varkaus-Mikkeli-Helsinki lennon jälkeen ja suunnata nokka kohti Norjaa. Kaksi isäntää lisää ja matka jatkuu rapakon yli takaisin alkuperäiseen kotimaahan. OH-VKM oli myös alunperin Kar-Airin hankinta. Kone saapui Suomeen kesällä -57 ja koki kovia vain kaksi päivää pikkusiskoaan aiemmin yhtäläillä laskeutuessaan Seutulaan ukkosmyrskyn aikana. "Kilo-Mike" selviytyi nokkapyörän pettämisellä ja koneen korjaustöiden jälkeen se leasattiin Finnairille vuonna -64. "Konnan"

ura Suomessa tuli täyteen -73, jolloin kone lähti ensinnä Kanadaan ja sieltä USA:han.

Heikki Tolvanen



Jos sairaus yllättää

Ilmailulääkäri Olavi Hämäläinen kommentoi viime aikoina esillä olleita lääketieteellisiä kysymyksiä koskien mm. ripulitapauksia töissä.

Ripulitauksista lyhyesti; jos on ripulitauti, ei saa lentää, koska uhkana on akuutti inkapasitaatio johtuen nestehukasta ja mahdollisesta kuumeesta. Imodium taas on ripulin hoitoon käytettävä lääke, jota otetaan ripulioireeseen kaksi kapselia ja sen jälkeen jokaisen ripuliulostuksen yhteydessä yksi kapseli lisää. Näin Imodiumin käyttö on luonnollisesti lentotyössä mahdotonta käytännössä, koska sairaus, johon sitä käytetään, estää lentämisen. Meillä on ollut akuutteja lennonaikaisia inkapasitaatioita ripulitauksista johtuen, ainakin toisessa tapauksessa oli jo oireilua ennenlentoa. Siitä sai "pyyhkeitä" sekä pilotti että yhtiö.

Älä epäröi ottaa yhteyttä

OM-A:ssa on kirjattuna periaatteet lääkkeiden käytöstä ja lentokunnosta

yleensä. Listaa sallituista / kielletyistä oireista ja / tai lääkkeitä ei pystytä katavasti tekemään. Epäselvissä tapauksissa, ja muutoinkin hyvin herkästi, pitää ottaa yhteyttä ilmailulääkäriin, ensisijaisesti yhtiön omaan ilmailulääkäriin (minuun), myös muut AME -oikeudet omaavat lääkärit saavat antaa neuvoja lääkityksestä. Ilmailulaitos julkaisee listaa, nimet ja yhteystiedot saa myös Terveyspalveluista, Ilmailulaitoksen lupakirjajaouksesta tai Psykosta.

Ilmailulaitoksen PEL "Lääkkeet ja lentäminen" on jaettu kaikille piloteille, myös antihistamiinien käyttöä koskeva tiedote on jaettu. OM-A:ssa on yleisohjeet. Peruskurssilla, perämieskurssilla ja kapteenikurssilla käydään sairaus- ja lääkeasiat myös läpi.

Yleispätevää ohjetta ei ole

Oma kantani on, että lentäjällä ei tarvitse, eikä voi, olla täydellistä toimintaohjetta kaikkiin lääketieteellisiin tilanteisiin ja lääkkeiden käyttöön. Sitä varten ovat olemassa ilmailulääkärit, joille nämä asiat eivät suinkaan ole aina itsestään selviä, vaan hekin joutuvat konsultoimaan toisiaan ja perehtymään alan teoksiin ja lehtiin. Tämä ei tietenkään poista pilotin omaa vastuuta omasta lentokunnostaan ja sen arvioinnista.

Myös migreenin ilmoitusvelvollisuudesta on esiintynyt epätietoisuutta, jonka vuoksi tiedustelin asiaa kuukausia sitten Ilmailulaitoksesta, josta ei pystytty antamaan yksiselitteistä vastausta, koska tilanteet ovat erilaisia oirekuvaltaan, vaikeusasteeltaan ja esiintymistiheydeltään yms. En uskalla spekuloida asiaa vielä sen enempää, koska ILL:n ja Suomen Ilmailulääketieteellisessä kokouksessa viime viikonloppuna oli asiaa käsitelty, jotta saataisiin aikaan jonkinlainen suositus. Palaan kyllä asiaan, kunhan ILL ilmoittaa kantansa.

Olavi Hämäläinen
ilmailulääkäri



Luistovoidetta ja vetoa nurkista

Hernekeittoa ei tarvinnut syöttää väkisin, kun ulkoilman nälkäiset alppikanuunat päästelivät talven aikana kertyneitä höyryjä POC:n rinnetapahtumassa Messilässä.



Nämä hymyt eivät johtuneet hernekeitosta.

Tapahtuman luonteen mukaisesti paikalle saapui sankoin joukoin lapsiperheitä, ja pian oli nuoti- on ympärys mustanaan kypäräpäistä metrinmittaista makkaranpaistajaa. Taisipa joku isi saada luvan kokeilla maastureitakin, vaikka niitä käskivät- kin enimmäkseen "sinkut", jotka sitten vertailivat nuotiolla kuka oli päässyt pahimpaan paikkaan.

Maaliskuun kahdeksas valkeni pikkupakkasessa, taivaan ollessa tasaisen harmaa. Tunnelma kohosi pian sitäkin värikkäämmäksi, kun auton nokka suunnattiin kohti Messilän hiihtokes- kusta. Hollolan helmi oli saanut ylleen paksun lumipeitteen edeltävien viikko- jen aikana, joten rinneolosuhteet olivat enemmän kuin kohdallaan.

Lunta olikin maiseman kaunistuk- sena erityisen paljon, rinnepäällikön mukaan n. 20 cm enemmän kuin maa- liskuun alussa keskimäärin. Kaikki rinteet olivat auki ja hyvässä kunnossa. Vesijärven rantaan oli höylätty myös näyttävä lumilauta-street talon kokoi- sine hyppyreineen, joista Kai "Ripsey" Tuomikoski veteli laudallaan henkeä- salpaavia ilmalentoja. Päivän mittaan pari ilmojen sankaria pääsi punakel- taisen auton kyytiin, makuupaikalle (eivät omia autoja, toim. huom.).

Kun Salpausselän harjun valtavat korkeuserometrit olivat pehmentäneet laskijoiden reidet, olikin ruoka-aika. Läheisestä Jokelan kartanosta tilattu hernekeitto oli tehty alkuperäisin me-

netelmin lihaa säästämättä ja pitkään hauduttaen. Soppa sai niin paljon ke- huja että ansaitsisi varmasti "Suomen paras hernekeitto" -tittelin. Suurkiitos kokin valintaan johtaneesta vihjeestä Ahon Aleksille.

Jos joku malttoi laskemisen lomassa tutustua todellisiin vapaa-ajan autoi- hin, oli siihen kolme hyvää vaihtoehtoa. Vehon edustajat toivat paikalle Mitsubishi Pajeron 3,5l V6 bensako- neella, sekä Mercedes Benz ML 270 tur- bodiesel. Bilian edustuksesta vastasi Volvo XC90 D5. Joka nurkasta vetävillä autoilla käytiin etsimässä kaikki ympä- ristön metsäautotiet. Olosuhteet testaa- miseen olivat hyvät. Pehmeää lunta ja jäätä riitti niin, että kaikki autot jäivät

jonnekin kiinni, jos vain viitsi yrittää. Ylivoimainen etenijä oli Pajero, joka olikin maas- tokelpoisin pitkällä joustoilla ja monipuolisilla tasauspyö- rästön lukoilla varustettuna. Edustusautoluokan voitti Volvo, joka oli sisältä kuin limusiini konsanaan. Mersu taas ei esittelyjä kaipaa, sak- salaista jämäkkyyttä tyylik- käissä ulkokuorissa.

Ulkoilman kyllästämä kevätpäivä kului kuin siivillä, ja au- rinkokin pilkahteli pariin otteeseen paksun pilviverhon takaa. Kiitos kai- kille osanottajille loistavan tunnelman luomisesta ja tervetuloa myös tuleviin tapahtumiin!

Ai se kevään ensimmäinen ruske- tus? Kyllä se aurinko ruskettaa pilven läpikin!

Pekka
Hämäläinen



Hallittu X-tyyli, esittäjä tuntematon.

Autotalo
Laakkosen
mainos
A4