

LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 5 | 31.5.2004



Suomalainen liikennelentäjä 80 vuotta

Onnea meille

7 kesäkuuta 1924 kiinnitettiin Gunnar Lihri Aeron ensimmäiseksi liikennelentäjäksi. Ammattikuntamme Suomessa viettää siis 80-vuotismäkäpäiväänsä. Liikennelentäjälehti onnittelee kaikkia lentäjäveljiä ja -sisaria, aktiivipalveluksessa, sekä jo eläkkeellä olevia.

Itse olen vasta lentäjäuran alkutai-paleella kuuden virkavuoden jälkeen. Tunneside ammattiin ja edeltäjiemme vahvoin perinteisiin on kuitenkin jo syntynyt. Sain kunnian eräessä tilaisuudessa vaihtaa ajatuksia kahden eläkkeellä olevan kollegan kanssa. Sain muistutuksen siitä, että viime aikojen epävarmoista ja tummasävyisistä tunneista huolimatta kuulun erittäin etuoikeutettuun joukkoon. Noista keskusteluista paistoi syvä positiivinen kaiho aktiiviuran aikoihin. Muistot, vaikkakaan eivät edes kovin monen vuoden takaiset, olivat kultaisia. Eivätkä vain reunalta.

Mietin itsekseni suomalaisen liikennelentäjän sielunmaisemaa tänä päivänä.

Tulin siihen johtopäätökseen että arvostan ja kunnioitan paljon joukkoa johon kuulun. Suomalaisen liikennelentäjän ammattitaito ja moraali on kova. Muutosten ja epävarmuuden aika on moraalialta varmasti koetellut. Kuitenkin palkitsevinta meille itsellemme on työn suorittamisen kunnialla, sen vaatimalla ammattitaidolla ja asenteella. Väitän, että liikennelentäjän lojaalius ammattiaan ja itse lentämistä kohtaan on vielä kovempaa kuin lojaalius työnantajalle. Erittäin arvokasta on myös kuulua lentäjäveljien joukkoon ja tuntea keskinäinen arvostus ja yhteisnautuvuus. Toivottavasti moni teistä voi allekirjoittaa ajatukseni.

Kuuden vuoden aikana olen myös saanut huomata, että kuuluminen Suomen Liikennelentäjäliittoon on myös ollut kiistaton etuoikeus. En sano tätä siksi että lehden tehtävä on tukea yhdistyksen toimia. Yhdistyksen toiminta on ollut koko liikennelentäjän ammattikunnan olemassaolon ajan ollut vahvaa ja perinteikästä. Ennen

kaikkea se on merkityksellistä, konkreettista työtä.

SLL:n vaalit ovat alkamassa. Tuleva toimihenkilöiden ja valtuutettujen joukko luotsaa meitä seuraavan vuoden ajan kohti seesteisempiä aikoja. Perinteitä ja elämyksiä meillä kaikilla on varmasti myös edessäpäin, ja kauan. Ollaan siitä ylpeitä, samoin sinivalkoisista väreistä koneissa joita lennämme. Koetetaan pitää asiat asioina. Ilmapiiri paranee vielä.

Tomi Tervo
päätoimittaja



LIIKENNELENTÄJÄ

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

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

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

Taitto ja kuvankäsittely: Matias Jaskari 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
Turvatoimikunta	4
M80-tyyppitoimikunta	5
ATR-tyyppitoimikunta	6
Miehistöruokailu	7
IFALPA:n Industry-seminaari	8
European Regional Meeting	14
POC tiedottaa	15
Hurry-Up -syndrooma	16
Aaltopeltiä: Caravelle	18
KukaMitäHäh? - Tutorit	22
SLL:n vaalit 2004	23
Vaalien ehdokasesittely	24
OKF tiedottaa	27
Pilots' Cup 1/2004	28

Positiivinen asenne auttaa jaksamaan

Hyvät liikennelentäjät, Kiihkein kesälomakausi on alkamaisillaan. Osa meistä, kuten vaikkapa allekirjoittanut, ovat jo ehtineet osan kesälomastaan viettää. Tiukan työrytmin keskellä loma tulee tarpeeseen ja antaa voimaa tuleville koitoksille. Erilaisten vaiheiden kautta pääsimme loma-asioissakin tyydyttävään lopputulokseen. Paljon opittiin tästäkin episodista, toivon mukaan ensi vuonna lomat saadaan jaettua yhä paremmin.

Lomani aikana kävi ilmi, että Liikennelentäjälehteä saatetaan käyttää julkisuudessa – myös jäsenkuntaamme vastaan. Jopa keskinäisiä sähköpostejamme on välitetty tahoille, jonne ne eivät kuulu. Toivon ja pyydän, että tulevaisuudessa asiamme pysyvät sisäisinä asioina. Jos liitollamme tai ammattikunnallamme on tarvetta julkisuudelle, sitä varmasti saamme. Yhdistyksen johto puheenjohtajansa välityksellä hoitaa tiedottamisen. Pidetään sisäiset asiat sisäisinä. Jos yksittäistä jäsentä kaivaa jokin asia, ota yhteyttä meihin ennen mediaa. Etsikäämme yhdessä meille parhain ratkaisumalli.

Jälleen kerran on vuosi kulunut äärimmäisen nopeasti – taas on aika yhdistyksen vaalien. On ollut ilo huomata, että yhteisistä asioista kiinnostuneita henkilöitä löytyy keskuudestamme. Kiitos, että asetutte ehdolle eri tehtäviin. Lisääkin ehdokkaita mahtuu, joten pikaisesti ehdolle! Takaraja ehdokkuuksille on 1.6.2004 – valtuuston kokous avaa vaalikokouksen, jonka jälkeen ehdokkaaksi ei enää voi ilmoit-

tautua. Vaalit järjestetään yhdistyksemme kotisivuilla 2.6-11.6 välisenä aikana. Tarkat tiedot SLL tiedotteessa 44-2004.

Tuleva toimintavuosi tulee varmasti olemaan työntäyteinen, ei mikään välivuosi... Työehtosopimuksemme päättyy tammikuussa 2005, ja siihen liittyen on paljon tehtävää. Pääpaino on asetettava järkevien työ- ja lepoaikojen sekä työpaikkojemme suojeluun ja lisäämiseen tähtääviin ratkaisuihin ja sopimuksiin.

Itselläni on visio siitä, mihin suuntaan sopimusta tulisi viedä – ja niinpä olen pitkällisen pohdinnan jälkeen päättänyt asettua ehdolle Suomen Liikennelentäjäliiton puheenjohtajaksi kolmannelle kaudelle vuosille 2004-2005. Vaaliteemanani ovat edellisessä kappaleessa mainittujen asioiden lisäksi POSITIIVISUUS.

Mielestäni meidän on aika jättää taaksemme negatiiviseltä tuntuva ilmapiiri, jonka ovat luoneet koko ilmailualaa ravisuttaneet muutokset myös omassa yhtiössämme. Meidän on muistettava, että Finnair on hyvä ja arvostettu lentoyhtiö, työnantajamme. Tehkäämme töitä yhteisen hyvän eteen, positiivisessa hengessä. Uskon, että positiivisuutemme tarttuu hiljalleen myös muihin Finnairilaisiin, ja sitä kautta yhtiömme on ylivoimainen kilpailijoihinsa nähden. Luomme itse pohjaa sille, että asiakkaamme palaavat kuljetettaviksemme yhä uudelleen ja uudelleen.

Kevätkesäisestä luonnosta sen huomaa – kasvuun ja voimistumi-

seen vaaditaan myönteiset olosuhteet. Yhteistyöllä kasvu on voimakkainta. Uskon kasvavaan Finnairiin.

Panu Mäki
puheenjohtaja
Suomen Liikennelentäjäliitto ry



Lähtöhetkellä sekaannuksia

*Turvatoimikunta kokoon-
tui jälleen toukokuussa
pohtimaan turva-asioita.
Lähtövalmisteluissa ilman
RC:iden mukanaoloa on il-
mennyt alkuhankaluuksia.*

Kokouksen aluksi turvatoimi-
kunta kävi perinpohjaisen
keskustelun yhtiön turvakult-
tuurista. Päätettiin yhdessä TTK:n toi-
menpiteistä asiaan vaikuttamiseksi. V.
Kokkonen hoitaa asiaa eteenpäin.

Alihankkijoiden toiminta ja lastaus

Käsiteltiin tapauksia, joissa alihank-
kijoiden toiminta ei ollut OM-A:n
mukaista.

Käsiteltiin myös joitakin lastauk-
sessa ilmenneitä ongelmia. Nämä asiat
tulivat TTK:n tietoon suoraan lentäjiltä
tai logikommenteista. V. Kokkonen
hoitaa myös näitä asioita eteenpäin.

RC-toiminnan muutokset

Käytiin läpi Turvatoimikunnalle suun-
nattujen logimerkintöjen pohjalta tapa-
uksia, joissa oli suuria ongelmia lähtö-
valmistelujen suhteen. Puheenjohtaja
pyytää jäsenistöltä edelleen lisää kom-
mentteja asiaan liittyen ja TTK seuraa
asiaa.

Miehistöruuat ja medical - asiat

T. Tervo on selvittänyt puhelinnume-
ron, johon soittamalla saa suoraan tie-
toja miehistöruokien koostumuksista,
mikäli lennolla aiheutuu sairauskoh-
taus. V. Kokkonen selvittää, voiko tä-

män numeron julkaista ohjaajille suun-
natussa dokumentaatiossa, ja kenen
toimesta.

T. Mäkeläisen ja M. Pyyhtiän eh-
dotuksesta V. Kokkonen vie yhtiölle
toiveen siitä, että medical-asioiden
häätänumerot ohjelmoitaisiin konei-
den Satcomien ja kännyköiden esiva-
lintoihin.

Critical parts of airport

Käsiteltiin S. Tammiston ECA-kokouk-
sen tiimoilta lähetetty viesti, jossa luon-
nosteltiin ECA:n kantaa "Critical parts
of airport" -asiaan. IFALPA:n seuraava
SEC-komitean kokous Amsterdamissa
ottanee asiaan kantaa. TTK seuraa asiaa
ja palaa siihen Amsterdamin kokouk-
sen jälkeen.

Muita asioita

- TTK perehtyi lentoturvaosas-
tolla käynnissä olevaan unitut-
kimukseen. Puheenjohtaja kehui
tutkimuksen laatua ja jatkaa asian
seuraamista.
- keskusteltiin jälleen Split Duty
-tulkintaan liittyvistä asioista. J.
Ekman seuraa asiaa.
- käsiteltiin tapauksia, joissa pax-
luku ei täsmännyt ja loadsheet
oli laskettu väärin. V. Kokkonen
selvittää asioita.
- käsiteltiin IFALPA:n tulevan
Huper-komitean kokouksen (22.-
24.6., Norja) agenda.
- R. Aakkula esitteli kiitotien
kitkamittauksessa mahdollisesti
esiintyvää ongelmaa, kun kon-
taminantti ei ole tasaisesti jakau-
tunut. TTK:n ALR-koulutuksen
saaneet jäsenet - Aakkula, Ekman
ja Kokkonen - hoitavat asiaa.

Mika Pyyhtiä
kokouksen sihteeri



Lukuisia lomalentoja listoille

Tyyppitoimikunnan perämiesjäsen vaihtuu. Jokisen Antin jalanjäljillä jatkaa Pohjan Jyrki. Kipparijäsenen hommia hoitelee edelleen Krögerin Petri.

Antille kiitos ja tsemppiä muihin askareihin. Kesäaikataulu on tuonut mukanaan vaihtelua reittikohteisiin. Charterkohteita on melko runsaasti. Osaan lennetään läpi kesän, toisiin sarjojen alkuja ja loppuja. Joitakin lomalentoja koudataan myös maakunnan kautta. Ainakin touko-kesäkuun kohteita ovat mm. DBV, VAR, SOF, BOJ, MIR, CND, CTA, SUF, AHO, MLA, KVA, JSI, AYT, PMI, RMI, VRN, NAP, KGS, SKG, LCA ja NCE. Dubliniin lennetään koko kesän. Lisänä on joitakin lentoja myös DUS,

ARN-BGO JA MMK. Muuten kohteet ovat tutut Itä-Euroopan kaupungit sekä kotimaan pompat.

Yöpyvät jatkuvat Rovaniemellä ja Oulussa. Oulussa hotelli on vaihtu-

nut Arinaan, ja yöpymisten kestoissa on näköjään vaihtelua lyhyestä yöstä pidempään "entisenlaisiin" oululaisiin. Osaan Oulun yöpyvistä liittyy myös siirtoma tuloa Kemin kautta Helsinkiin. Arina on uusi ja siisti Sokos-hotelliketjuun kuuluva "liikemieshotelli" aivan keskellä kaupunkia, perinteisin eduin.

Heinäkuusta eteenpäin olemme odottavalla kannalla. Carmen aloittaa jossain vaiheessa touhuamisen parinkien ja työlistöjen parissa. Vielä emme tiedä enempää esimerkiksi parinkien rakenteesta siitä eteenpäin. Työmäärät lukeutuvat samaan kastiin, mm. lomien jako vaikuttaa siihen oleellisesti.

Mikäli kysyttävää ilmenee, ottakaa yhteyttä. Hyvää kesää!

Petri Kröger ja Jyrki Pohja



Kuva: Lassi Tolvanen



Kotimaan hotelliasioita

ATR-tyyppitoimikunta tiedottaa hotelliasioihin liittyvistä mieliä askarruttaneista asioista.

Turun hotellin kanssa käytyjen keskustelujen jälkeen on Pay-TV:n hinnaksi muodostunut vastaisuudessa kolme euroa, eli alennusta normaaliin 75%. Kuitenkin, jos haluaa huoneestaan tv:n välityksellä käyttää internetiä, saa siitä vain 50% alennusta (edelleen ilmainen Crew-huoneessa).

Palveluntarjoaja vaihtui

Taustaa asialle: Aikaisempi ilmainen Pay-TV perustui hotellin ja palveluntarjoajan väliseen sopimukseen, jossa ho-

telli sai tarjota tietyn määrän Pay-TV:ta maksutta niin sanotuille "hyville asiakkaille", joihin myös me kuuluimme (sekä hotelli että palvelun tuottaja luopuivat omasta komissiostaan). Palvelun tuottaja vaihtui samalla kun hotellin viihdejärjestelmä uusittiin, ja he eivät halua tarjota kenellekään ilmaista Pay-TV:tä, vedoten vähentyneeseen Pay-TV:n käyttöön, ja vähentyneeseen rahavirtaan. Hotelli sai kuitenkin neuvottelujen kautta nipistettyä hinnasta tuon 3 egua pois (hotelli ei edelleenkään peri omaa puolikastaan, ja palvelun tuottajalle siis menee tuo 3 euroa).

Majoitusliike Mansessa

Tampereen hotellin toimivuudesta ja palveluista toivotaan infoa siellä yöpyneiltä miehistöiltä. Esim. miten toimii myöhäisaamiainen, ovatko vaihtoehdot hyviä / riittäviä? (vrt. Ramadan seiso-

va pöytä) Myös kokemukset muista hotelleista ovat tervetulleita (nimim. jos palautetta ei tule, ovat kaikki tyytyväisiä). "Ruusut / risut" mielellään sähköpostitse...

Tyyppitoimikunta yrittää saada Joensuussa miehistöjen käyttöön remontoituja huoneita (ainakin silloin kun alakerran yökerho ei ole auki - meteli alakerrasta kantautuu yläpuolella oleviin huoneisiin).

Itse jään tämän päivän jälkeen lomalle ja palaan sorvin ääreen kuu-kauden kuluttua (kännykkä kiinni, sähköposteja ei lueta), joten jos mieltä painaa niin soita / mailaa Atelle.

Tyyppitoimikunnan yhteystiedot: tuomas.kukkonen@slpilots.fi ja atte.jokinen@slpilots.fi.

Tuomas Kukkonen



Banaaneja ja bittihuolia

Ruokarintamalla on ollut hiljaista viime kuussa. Muutokset crewwebin valintaohjelmistossa aiheuttivat sen, että "syön aina"-valinnalla saattoi joutua vege- tai "en syö"-vaihtoehtojen uhriksi.

Toukokuun miehistökaapit ovat tuoneet mukanaan uutuuden: myslipatukat. Niiden suuresta suosiosta ja tavarantoimittajan ongelmista johtuen tuote saattaa olla satunnaisesti loppu. Tilalle on luvattu niille päiviä Paussi-keksejä.

Cateringiin on talven aikana palautunut satoja kiloja appelsiineja. Vihje on mennyt perille ja nyt "kapteenin" banaaneja on lisätty, eli jopa perämiehillä saattaa riittää virkaikä banaaniin.

Toive Hyla-maidon vaihtamisesta tavalliseen maitoon on välitetty eteenpäin, koska Hylan makeahko maku ei maistu kaikkien suussa hyvältä edes kahvin kanssa. Catering tutkii, onko tilalle mahdollista saada jokin muu tuote ilman kustannusten kasvamista.

Kuormakirjapalaute

Toukokuun alussa otettiin käyttöön uusi kanava miehistöruokapalautteen antamiselle. Miehistöruokakaapissa olevan kuormakirjan taakse voi riipustaa mielipiteensä ja havaitut puutteet. Kuormakirjan voi palauttaa kolmea eri kanavaa pitkin: se voidaan laittaa takaisin miehistökaappiin, antaa cabin-henkilökunnalle toimitettavaksi heidän palautekanaviaan pitkin tai lähettää sisäisessä postissa koodil-



la HE/41. Siis nopea kanava, joka ei vaadi oman vapaa-ajan uhraamista. Käyttäkää ihmeessä!

"Syön aina"-ongelmat

Tilausohjelmistoa ryhdyttiin parantelemaan huhtikuun puolella. Ja kun vanhaa ryhtyy korjaamaan, voi tulla eteen ennalta arvaamattomia ongelmia. Syön aina -valinta tuotti joukon vege- ja en syö -aterioita, vaikka tämän ei pitäisi olla mahdollista. Onneksi asiasta nousi melko pian meteli pulinaboksissa, ja vikaa päästiin paikallistamaan. Asian pitäisi olla kunnossa, eli vegevaihtoehto tulee eteen ainoastaan silloin, kun kaikki muut vaihtoehdot on käytetty. Laittakaa minulle viesti, jos näin ei ole.

Jälleen tutkitaan mahdollisuutta hajottaa automaattisesti yli 10 h päivien ateriat kahdelle eri lennolle. Lähinnä asia lienee kiinni verottajasta. Kerron asian etenemisestä, kun saan siitä lisää tietoa.

Kiitos kaikista viesteistä. Yritän vastata niihin suoraan lähettäjälle mahdollisimman pian ja laittaa asiaa eteenpäin. Mikäli asia koskettaa suurempaa joukkoa, laitan jonkun rivin aktiivit-listalle. Kaikki viestit ovat tervetulleita.

Lomia odotellessa,

Camilla Sommar-Rale
ruokavaltuutettu



Lentoliikenteen universaalit talousnäkymät

Industry-seminaari Sydneyssä

Täysistuntojen ja komiteatyöskentelyn lisäksi IFALPA:n vuosikokouksessa on aina tarjolla myös seminaareja. Tänä vuonna lentoyhtiöiden tilasta ja halpalentoyhtiöistä oli jälleen paljon asiaa.

USALPA:n päätutkija Ana McAhron-Schulz valotti lentoyhtiöiden nykytilaa eri puolilla maapalloa. Vuoden 2003 talous meni alamäkeä koko vuoden. Irakin sota ja SARS veivät (lento)liikennemääriä alaspäin (-2,4 %). Ne eivät suinkaan olleet ainoat tekijät vaan ainoastaan vahvistivat jo 2002 alkanutta alamäkeä, jossa yleisten suhdanteiden lisäksi "911" ja halpalentoyhtiöiden tuleminen olivat sysäyksiä tekijöitä.

Lentoyhtiöiden nykytila

Vuonna 2003 lentoyhtiöt tekivät tappiota noin \$6,5 miljardia, joista SARS:lle on arvioitu \$4 miljardin vaikutus.

Halpalentoyhtiöiden lisääntyminen ja kasvu sekä taloudellisen tilanteen aiheuttama markkinoiden ylikapasiteetti sekä lentolippujen hintojen pudotus jatkuvat. Ne ovat vieneet useimmat yhtiöt uudelleenorganisointiin tai ainakin tiukkaan kulujen karsintaan. Monet yhtiöt - Finnair iloisena poikkeuksena - ovat joutumassa tai joutuneet velkakierteeseen.

Velkakierre on tuttu ilmiö myös halpalentoyhtiöille. Vuosi 2004 näyttää jo hieman positiivisemmalta: taloudessa on nähtävissä elpymisen merkkejä, ja lentoliikenne on lähtenyt jälleen kasvuun - tosin varovaisesti. Polttoaineen hinnan nousu ja halpalentoyhtiöiden olemassaolo pitävät kuitenkin lentoyhtiöt varpaillaan. OPEC on mm. hylännyt aikaisemmin sopimansa tynnyrihinnan \$28 ja viimeisimmät arviot lähitulevaisuudessa liikkuvat jopa \$39:ssä. Lisäksi epästabiili maail-

manpoliittinen tilanne saattaa aiheuttaa yllätyksiä.

Maailmantalouden tilanne

Lentoliikenne on seurallut melko tarkkaan kansantalouden kehitystä. Koko maailman kansantalouden on arvioitu 2003 olleen 2 % ja ennuste vuodelle 2004 on 2,7 %. EU:n vastaavat arvot ovat 0,7 % ja 2 %. Euroalueen poikkeamat sovitusta taloudellisista linjoista ja lamaa vastaan taistelevat yksittäiset valtiot häirinnävät eurotaloutta vielä jonkin aikaa. Mm. Euroopan suurimmalla talousmahdilla Saksalla on ongelmia työttömyyslukujensa kanssa.

Euroopan yhteisön laajentuminen vie veroja ja työvoimakuluja alaspäin samalla kun uusia investointimahdollisuuksia syntyy. Näiden pitäisi luoda uutta kasvua - tosin pienellä viiveellä. Finnairin valitsema panostus Kaukoitään lienee viisas valinta,

sillä vahvimmin maailmassa kasvaa edelleen Kiina, jonka kasvun arvioidaan olevan 7,5 % seuraavien kahden vuoden aikana. Tosin Kiina jarruttelee jo kasvuaan inflaation pelossa. Japanin viimeinen kvartaali näytti 7 %:n kasvua, ja Singaporekin näki parhaat kasvuluvut kolmeen vuoteen. USA:n ja latinalaisen Amerikan kasvu on seuraavina





Air France oli vuoden 2003 harvoja voittojen tekijöitä Euroopassa.

vuosina 4 %:n luokkaa. Näin suurta kasvua ei latinalaisessa Amerikassa ole nähty sitten vuoden 1997. Kaikki em. mainitut GDP-arvot ovat hiljan ylöspäin tarkistettuja arvoja.

Näiden lukujen varjossa myös lentoyhtiöt näkevät kuluvan vuoden jo voitollisena - \$2-3 miljardia voittoa - joka on tosin vain kymmenys viimeisen kolmen vuoden tappioista. Liikennemäärät ovat nousseet alkuvuonna jo n. 6 % ja koko vuodelle ennustetaan 7 %:n kasvua (Eurooppa +7,5 %). Ongelmaksi on muodostumassa se, että lentoyhtiöt kilpailevat markkinaosuuksista kapasiteetin lisäyksillä, joka puolestaan kasvattaa kuluja, mutta samalla synnyttää ylitarjontaa, joka puolestaan pitää lippujen hinnat, ja siten tuotot, alhaalla.

USA ja Aasia elpymässä?

Vaikka EU:n kilpailukomissaari Mario Monti sanoi taannoin: "Only 3 to 4 airlines with global networks will remain after industry consolidation", ei näin dramaattista muutosta ole ainakaan vielä havaittavissa. Vaikka KLM / Air France (+ mahdollisesti Alitalia) -liittoutuma ilmentävät liikettä tähän suuntaan, ovat mm. Sabenan ja Swissairin haamut edelleen ilman sielunrauhaa.

Swiss, turvallisuus- ja talousongelmineen, liittyy Oneworldiin ja Belgian Virgin Express ja SN-Brussels etsivät yhteistä säveltä Belgiassa. Vaikka yhdistyminen ja yhteistyö ovat päivän trendi, on joukossa yksi poikkeus - SAS. Se on menossa täysin vastakkaiseen suuntaan hajottamalla jo olemassa olevaa liitosta. Nähtäväksi jää, miten siinä käy.

Tuloksia katsellessa vuosi 2003 oli vielä tappioiden vuosi, vaikka Euroopassa Austrian, BA, Iberia, Lufthansa ja varsinkin Air France tekivät voittoa. Mainitsemisen arvoista on, että näistä useat lentävät myös pikkujuteilla erillissopimuksella paikallisen lentäjäyhdistyksen kanssa - viimeisimpänä Austrian. Toivotaan, että USA:n ja Aasian voimakas elpyminen ulottuu myös Eurooppaan. USA:ssa suuret lentoyhtiöt tekivät voittoa jo kolmannella kvartaalilla 2003 - ensimmäisen kerran sitten vuoden 2000. Aasian liikenne elpyy myös voimakkaasti. Liikenteen uskotaan kasvavan 14 %. Rahdin kasvu näyttäisi yli 5 %:n kasvua ja aasialaiset tutkijat ovat maalailleet vuodesta 2004 jopa parasta vuotta kautta aikojen. Myös suurimmat aasialaisyhtiöt tekivät vuoden 2003 viimeisellä neljänneksellä jo voittoa - Thai kärjessä ja Singapore AL suurimpana

voiton kasvattajana edellisvuodesta. Cathay, jolla taas menee mukavasti, on jopa luopunut oman halpalentoyhtiön perustamisesta ja keskittynyt perinteiseen liikenteeseen.

Halpalentoyhtiöiden toiminta

McAhrn-Schulz vertaili mielenkiintoisella tavalla vanhoja "lipunkantajia" halpalentoyhtiöihin. Hän totesi mm, ettei perinteisestä lentoyhtiöstä voi tehdä halpalentoyhtiötä (Low Cost Carrier).

Perinteisten lentoyhtiöiden reittiverkosto, yhdessä mahdollisen liittoutuman kanssa, perustuu liiaksi jatkomatkustajiin: lyhyeltä - esim. kotimaan - lennolta ei pyydetä lipusta paljoakaan, mutta kate otetaan jatkolennoista ulkomaille. Kuluja leikatessa on suuri houkutus lopettaa näitä lyhyitä reittejä ja panostaa pidempään matkaan, koska sillä näyttää olevan parempi kate. Tosiasiassa käykin niin, että yhteyksien huononnettua omalle baselle, matkustajat valitsevat jonkin "point to point"-tyyppisen halpalennon kilpailijan kotikentälle ja jatkolennon sieltä. Hän käytti tästä toista esimerkkiä, mutta suomennettuna esimerkiksi HEL-FRA-HEL on edullisinta ostaa SAS:sta (tosin lennon lentää Lufthansa). FRA-

HEL-FRA lieene edullisin Finnairilla. Suomalaisen lentomatka kaukomaille on usein edullisinta suorittaa Keski-Euroopan kautta ja keskieurooppalaisen Suomen kautta. Miten niin kilpailu on vääristynyttä?

Toinen selkeä ero on työvoiman ikärakenne. Pitkään eläneet perinteiset lentoyhtiöt ovat olleet uraputkia, joissa

vaikutus ja palkkaero vanhimman ja nuorimman välillä on iso. Jossain maisa eläke saadaan osin yhteiskunnan maksettavaksi, jolloin edun merkitys kasvaa. Huonona puolena on se, että eläkeläiset saattavat mennä kilpailevalle halpalentoyhtiölle töihin - tuttu ilmiö meilläkin. McAhron-Schulz arvioi, että noin viiden vuoden kuluttua työnte-

jota halpalentoyhtiöillä ei ole. Tämä näkyy selkeästi kehittyneiden maiden turvallisuustilastoissa. Esimerkiksi viime vuonna matkustajaliikenteessä ei perinteisille matkustajayhtiöille sattunut yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta - uusille yhtiöille ja halpalentoyrityksille monia. Huolenaihe on suuri, sillä edelleenkin halpalento-

yhtiöt eivät panosta lentoturvallisuuteen kuten pitäisi. He uskovat, että palkkaamalla kokeneita kapteeneita hyvämaineisista yhtiöistä, turvallisuus tulisi itsestään mukana. Näin ei ole, koska yksittäinen kapteeni ei voi korjata esimerkiksi organisatorista tai SOP-turvallisuusongelmaa. Sama ongelma on nähtävissä kuluja karsivissa perinteisissä lentoyhtiöissä - aletaan karsia lentoturvallisuudesta ymmärtämättä mitä tehdään. Vanha sanonta "If you think safety is expensive - try an accident" kuuluu usein huonosti perinteisten lentoyhtiöiden usein vaihtuville



MetroJet on US Airwaysin Low Cost -versio. (Kuva: Lassi Tolvanen)

työskennellään pitkään - varsinkin pilottikunnassa. Kokemuksesta saa mak-saa. Halpalentoyhtiöt maksavat myös kokemuksesta - palkat kapteeneilla, jotka usein ovat eläkkeelle jääneitä urakapteeni, eivät ole lainkaan hullummat, mutta perämiehet ovat aivan untuvikkoja ja heidän palkkansa ei ole häävi. Samantyyppiseen ajattelumalliin perustuu SLL:kin jettisopimus, joka yhtiön jettipäätöksen venyessä vääristyy - ja aiheuttaa korjauspaineita - MD-80:ssä. Eräs ratkaisu on alentaa eläkeikää ja nuorentaa lentäjäkaartia. Eläkeikäällä pelaamisella on kuitenkin hyvät ja huonot puolensa. Alhainen eläkeikä on valtti, jolla saadaan kal-liit pilotit ulos samalla kun nuoria, halvempia, rekrytoidaan tilalle - ai-heutunut koulutuskierre kannattaa maksaa, koska sillä on monivuotinen

kijöiden vanhetessa alkavat ikälisät painamaan myös halpalentoyhtiöitä.

Kolmas selkeä ero on palvelu. Perinteisten yhtiöiden etiikka ei jätä matkustajaa "heitteille", kuten uudet röyhkeämmän lähestymistavan LCC:t saattavat tehdä. Lisäksi kenttäpalvelut (check-in, lounge, erityispalvelut) ja lennolla olevat tarjoilu kuuluvat business-matkaajan arkeen - matkustajalle, jota LCC ei näe. Palveluinfrastruktuurin kulut ovat isot ja siksi yleinen trendi tällä alueella on ulkoistaminen kentällä näitä palveluja tarjoavalle yhtiölle.

Tärkeimpänä erona perinteisen ja halpalentoyhtiön välillä säilyy lentoturvallisuuteen panostaminen. Perinteisten lentoyhtiöiden erittäin hyvä turvallisuustaso perustuu niiden pitkäaikaiseen panostukseen lentotur-

valisuuteen. Niillä on turvakulttuuri, johtohenkilöille, jotka eivät ole itse kasvaneet ja sisäistäneet lentoturva-

kulttuuria. Esimerkiksi USA:ssa "911": n jälkeen jokaisen suuren lentoyhtiön pääjohtaja on vaihtunut. Loppukaneettina McAhron-Schulz totesi, että oma LCC perinteisen lentoyhtiön alla tai rinnalla ei välttämättä ole oikea tai pitkäaikainen ratkaisu. Niillä on tendenssi syöpyä liian tiukkaan perusyhtiön lihaan, jolloin pääyhtiö joutuu kustantamaan monia "piilo-kustannuksia" huomaamattaan. Liian läheinen yhteistyö tuottaa muitakin kuluja. Monia mietitään jo lopetettavan - lähimpänä meitä Snowflake, joka on saanut ukaasin alkaa tuottamaan voittoa vuoden loppuun mennessä, tai muuten...

Halpamarkkinoillakin kilpailua

Mutta ei halpalentoyhtiöilläkään hyvin mene. Tiukka kilpailu on johtanut monen kaatumiseen, ja Euroopassakin yli 50 LCC:n joukosta moni vielä kaatuu. Ja vain kaksi niistä tuottaa voittoa. Esimerkiksi Ryanair on jo poistanut koneistaan liikkuvat selkänojat, niskaliinat ja ikkunaverhot. Samaan aikaan syntyy lisää kilpailua. Euroopan laajentuminen on synnyttämässä LCC-boomia, joka hyötyy Itä-Euroopan halvemmista työvoimakuluista. Wizz Air, SkyEurope, Air Polonia, Smart Wings ja GetJet ovat idän edelläkävijöitä. Vastaukseksi Ryanair ja Easyjet etsivät uusia kohteita - jopa basea Itä-Euroopasta. USA:sta alkanut LCC-trendi on vyörymässä Euroopasta nyt Aasiaan ja latinalaiseen Amerikkaan.

Perinteiset lentoyhtiöt vastaavat perustamalla omia halpalentoyhtiöitä: Delta - Song, United - Ted, Qantas - Australian Airlines, Garuda - City Link, Air New Zealand - Freedom Air, JAL - Japan Express, ANA - Air Japan, SAS - Snowflake, Finnair - Nordic Air jne. Osa yhtiöistä on tehnyt LCC:n sopien siitä lentäjiensä kanssa, ja osa taas ei. Ne, jotka ovat sopineet, toimivat. Ne, jotka eivät ole sopineet, ovat vaikeuksissa emoyhtiönsä pilottien kanssa. Näistä Euroopan viimeisin taisto käytiin Itävallassa. Lakossakin ollut pilottijärjestö sai työehtosopimuksensa mukaisen sopimuksen ja nyt vasta alkavat asiat sujua. Yhtiön harrastamasta väkisin runnomisesta tuli oikeustaistelujen jälkeen voitto piloteille. Itävallan liiton ACA:n puheenjohtajan Willie Mendlerin mukaan karpäsestä tuli dinosaur. USA:ssa toisena kuvaavana yksityiskohtana nykytilanteesta kertoi USALPA:n puheenjohtaja Dwayne Worth: USALPA edustaa yli 60 lentoyhtiön pilottia, mutta vain 12 yhtiöltä voi ostaa lentolippuja suoraan.

Eurooppalaiset normit

Euroopassa tapahtuu isoja muutoksia myös muilla alueilla. 1.5. EU sai oikeuden rangaista vääristyneestä kilpailusta, jolloin lentoyhtiöiden välinen yhteistyö joutuu suurenuslasin alle. Aggressiiviset LCC:t saattavat käyttää tätä vipuvartena kaatamaan isompiaan, mikäli kokevat vääryyttä tapahtuneen. EY on saamassa todennäköisesti oikeuden myös verottaa EY:n ulkopuolisia tukea saavia lentoyhtiöitä, mutta tämä asia on vielä tarkemmin määrittelemättä ja liikenneministerien päätöstä paitsi. Euroopan ja Amerikan välillä käydään myös kovaa keskustelua. Liikenneoikeudet ja slotit puhuttavat. Myös normiston harmonisointi jatkuu, mutta kohdannee aika-ajoin vaikeuksia.

Konsultin näkemys

Kansainvälisestä strategiakonsultointiyhtiöstä Booz-Allen-Hamiltonista tuli parikin edustajaa kertomaan näkemyksiään siitä, miten lentoyhtiön ja liikennelentäjäliiton kannattaisi toimia nykytilanteessa. Esityksien alustuksissa allekirjoi-

LeftFoot
Company
mainos
1/2 A4 pysty

tettiin edellisten esitysten näkemys nykytilanteesta, lisäten vielä noin 200 %:n vakuutusmaksujen nousu mukaan. Konsulttiyhtiö totesi kuitenkin, ettei tilanne välttämättä ole yleisesti niin paha kuin miltä se tuntuu: 1990-luvulle asti nimittäin lentolippujen katteet olivat monistakin eri syistä epärealistisen suuret. Lentoyhtiö pärjasi olemalla olemassa. Yhtiön näkemys mukaan olemme tällä hetkellä hyperkilpailutilanteessa, jossa ylitarjonta on suurusluokaltaan mieletön. Lippujen hinnat tippuvat nopeammin kuin kustannuksissa voi säästää. Huonossa markkinointiasemassa olevat yhtiöt tippuvat pois. Seuraavassa

Olemme hyperkilpailutilanteessa, jossa ylitarjonta on suurusluokaltaan mieletön.

vaiheessa tulee jo USA:ssa alkanut vakauttaminen. Maantieteellisesti hyvin sijaitsevat, mahdollisesti uuden konseptin omaavat, lentoyhtiöt jäävät, mutta liittoutumilla on tässä merkittävä rooli (tästä myöhemmin). Stabiiliin tilaan pääsevät heidän mukaansa kannattavat, ydinosaamiseensa keskittyvät, yritykset. Tilaa pitäisi löytyä niin LCC:lle kuin perinteisille reittiverkostoon perustuvillekin lentoyhtiöille. Todennäköistä on siis, että LCC:t pysyvät LCC:eina ja perinteiset yhtiöt perinteisinä. Muutos painisarjan vaihdosta on hyvin todennäköisesti tuomittu epäonnistumiseen - jopa konkurssiin. Murrosvaiheessa hyperkilpailun aikana monia lentoyhtiöitä syntyy, mutta vielä useampi kaatuu. Tällä hetkellä halpalentoyhtiön tulos on järjestään perinteistä yhtiötä parempi. Näin jatkunee investointianalyysien perusteella vielä jonkin aikaa, kun vanhemmat yhtiöt leikkaavat kustannuksiaan. Verrattaessa tarjotun istuinkilometrin kustannuksia ja keskimääräistä legin pituutta eri yhtiöiden kesken, ero tulee selkeästi esille. LCC:t lentävät keskimäärin lyhyttä legiä muihin nähden. Tilauslentoyhtiöt puolestaan pisintä keskimääräistä legiä. Perinteiset siltä väliltä. Kustannukset ovat perinteisillä yhtiöillä "luonnollisesti"

suurimmat / ASK - SAS oli Booz-Allen-Hamiltonin kaaviossa karannut täysin omaan kustannuskategoriaan. Finnairia ei kaaviossa näkynyt, mutta aiemmissa vastaavissa olemme olleet varsin lähellä BA:ta -lyhyemmällä legipituudella. BA oli edelleen melko hyvin sijoittunut. USA:n ja Etelä-Euroopan yhtiöt olivat silmiinpistävästi erittäin hyvissä asemissa - melkein omassa luokassaan. Johtuneeko työvoiman sivukustannuksista, mene ja tiedä.

Mihin reittiliikennettä harjoittavan perinteisen yhtiön tulisi keskittyä? Reittiverkoston olemassaolo ja hyvät jatkoyhteydet, esim. allianssin sisällä, ovat edelleen tärkeässä asemassa - varsinkin yhtiön tai allianssin "frequent traveller"-ohjelmissa oleville. Reittejä ei tarvitse luovuttaa LCC:lle jos omat jatkot ovat kunnossa. Kuitenkin liian suuri jatkoyhteyksien määrä kosta- tautuu, kuten jäljempänä todetaan. Mukavuutta hakevat business-matkustajat tuovat rahaa - varsinkin pitkällä matkoilla. Syöttöliikenne on pidettävä hyvänä ja omassa kontrollissa.

Sitten perehdyttiin todellisten esimerkkien avulla kustannusrakenteisiin. Menemättä yksityiskohtiin, lopputulos oli selvä. Perinteinen yhtiö ei voi pysyä kannattavana ilman merkittäviä muutoksia toimintamalleihin. Siis kannattavana - nyt ei puhuta kilpailusta LCC:n kanssa! Tyypillisen reittiverkoston omaavan yhtiön (major carrier, USA) muutos voisi pitää sisällään seuraavia asioita:

- Muuttaa koneenkäyttö matkustajien jatkoyhteysperusteisesta aikataulutuksesta enemmän koneen käytön optimoinnin suuntaan. Tällä voidaan saavuttaa 30 % parannus miehistön käyttöön ramp-toiminnan tuottavuuden kaksinkertaistamiseen! Tätä painotettiin erityisesti: Ruuhkahuiput tasataan = vähemmän työntekijöitä yms.

(Chicagossa AA säästi \$100milj tasoittamalla lähtöjään).
- Panostaminen IT-perusteiseen varausjärjestelmään, chekkaukseen ja porttitoimintoihin.
- Lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla keskittyminen "paikallisen" point-to-point-liikenteen dominointiin. Painottamalla "point-to-point"-palveluun saadaan koneen kääntöä yksinkertaistettua kun jatkomat kustajia ei ole. Toinen vaihtoehto on ulkoistaminen.
- Vähentää käytettävissä olevia konetyyppejä

Näillä eväillä pitäisi ko. yhtiön pystyä säästämään 70-80 % tavoitteestaan - ramp-toiminnan järjeistämisen ollessa merkittävin säästö. Koska esimerkissä käytettävä yhtiö on suuri yhtiö, jonka toimialuetta ovat USA:n suurimmat kaupungit ja niiden matkustajamas- sat, ei ko. toimintamalli sellaisenaan varmastikaan sovi omaan yhtiöömme, mutta pullasta voi ehkä poimia jonkin rusinan. Tällainen höylääminen on hel- pompi suorittaa lyhyille ja keskipitkille matkoille, koska koneen ilma-ajat ovat pienemmät ja siten "maakustannusten" osuus isompi.

Seminaarin lopuksi konsulttimme kiteyttivät lentoyhtiöiden kilvan gaselliin ja leijonaan. Aamuisin herätessään gaselli ajattelee: "Minun täytyy tänään juosta taas lujempaa kuin yksikään leijona, muuten kuolen". Leijona puolestaan ajattelee: "Minun täytyy taas tänään juosta lujempaa kuin gaselli tai muuten kuolen nälkään". Niin tai näin - oletpa leijona tai gaselli - tänään täytyy taas juosta.

Kannattavuuden "syklit"

USALPA:n lakimies Seth Rosen vertasi omassa esityksessään nykytilannetta historiaan. Lentoyhtiöiden kannattavuus tuntuu olevan syklistä kulkien maanosasta toiseen. Mutta onko esimerkiksi nykyinen kilpailu- ja markkinatilanne muuttamassa asioita? Hän vertasi aikoja aina len- toliikenteen vapauttamisesta (25v sit-



Perinteisestä lentoyhtiöstä ei voi tehdä halpalentoyhtiötä.

ten) tähän päivään. Moni asia ei ole enää entisellään - ja tuskin tuleekaan olemaan. Security-kustannukset ovat räjähtäneet, varsinkin USA:ssa, käsisistä (\$5miljardia / 2003). Osa LCC:eistä on ylittänyt kriittisen massan ja on muuttumassa kannattaviksi, saaden jo suuruuden etujakin. Nämä puolestaan ovat aiheuttaneet merkittävän katteen pudotuksen. Lisäksi IT - varsinkin netivarausjärjestelmät - ovat kehittyneet hurjasti (ja niihin on kaikkien lentoyhtiöiden ehdottomasti mentävä mukaan). Maailmalla tuntuu myös tapahtuvan nopeammalla tempolla kuin aiemmin (Persianlahden sota, 911, SARS, Irak jne). Osittain tämä on selitettävissä nopeammalla tiedonkululla, mutta yleisesti tuntuu siltä, että asiat vain tapahtuvat nopeammissa tahdissa. Lisäksi tapahtumien merkittävyys on kasvanut. Varmastikin nyt tuntuu siltä, että "Nothing's like the g'd ol days!". Vai onko tämä sykli sittenkin suurten muutosten aiheuttama poikkeus säännöstä? Pysyvätkö halpalentoyhtiöt hengissä kun ikää karttuu? Kannattamaton ylikapasiteetti ei voine olla pysyvä olo-tila. Stabiloituuko tilanne heikkojen kaaduttua? Miten liittoutumien käy? Mitä maailmalla tapahtuu?

Viesti jäsenliitoille tuli kuitenkin selväksi: Vain yhtenäisyydellä, määrätietoisella jämäkkyydellä, lentoturvallisuuden tinkimättömällä vaalimisella sekä tarkkaan harkituilla ja hallituilla väliaikaisilla joustoilla voidaan ylläpitää turvallinen ja kannattava toi-

mintä. Toisaalta me lentäjät olemme siinä mielessä hyvässä asemassa, että olemme avainasemassa, vaikkei siitä aina palkitakaan. Lentotyö ei maailmasta - ei edes siitä kolkasta, mistä sinä olet - heti lopu. Samaa mieltä oli myös Booz-Allen-Hamilton.

Jussi Ekman



Nordean
mainos
n. 3/5
pysty

Yhteiset työaikarajat haasteena

IFALPA European Regional Meeting pidettiin

Sydneyssä vuosikokouksen yhteydessä.

Tässä tiivistelmä kokouksen aiheista.

European regional meeting pidettiin lauantaiamuna Heritage Ball Roomissa, johon kaikki itsekuria omaavat kokousedustajat saapuivat virkeänä kuin peipposet tasan ilmoitettuun aikaan. Kokouksen puheenjohtajana toiminut Regional Vice-President Eur Technical Capt. Chrys Hadjichrysanthou kopautti kokouksen avatuksi kello 09.00 ja toivotti osanottajat tervetulleiksi lyhyellä alustuksella asiaan. Paikalla oli edustajia 28 Euroopan maasta.

Kustannuspaineet tunnetaan laajalti

Tämän jälkeen puheenjohtaja luovutti puheenvuoron kokouksen osallistujille, jotka vuoron perään kertoivat maansa päivän polttavista asioista. Yhteenvetona voidaan todeta, että

halpalentoyhtiöiden kasvaminen ja laajentuminen yhä uusille alueille on lisännyt kustannuspaineita joka puolella Eurooppaa. Yhä useammat lentoyhtiöt ovat joutuneet säästökuureille, joissa varsinkin tukitoimintoja on pyritty virtaviivaistamaan. Useissa yhtiöissä lentäjät ovat osallistuneet säästötaloksiin siinä missä muutkin, mutta ovat ydintyöntekijäryhmänä toisaalta selvinneet yleensä suhteellisen vähin muutoksin.

Suuren luokan neuvotteluja

Skandinaavisen SAS:n organisaatiossa on tapahtunut kohtuullisia muutoksia. SAS:n lentäjät kantavat kortensa kekoon yhteensä noin 30 % säästöillä työehdoissa. Reilu kaksi kolmannesta säästöistä muodostuu työn laadullisista asioista ja vajaa kolmannes palkkasääs-

töistä. Tosin palkkasäästöä syntyy mm. siitä, että SAS lentää kesän ajan kokeilumielessä Kööpenhaminasta kolmeen Yhdysvaltain itärannikon kaupunkiin kahdella ohjaajalla.

Euroopan mittapuulla tiukimmat neuvottelut käytiin kuitenkin kuluneena toimikautena Itävallassa, jossa kaksi suurta - Austrian Airlines ja Lauda Air - yhdistivät voimansa. Tuloksettomia neuvotteluja seuranneen työtaistelun yhteydessä Austrianin johto yritti jopa käyttää entisten itäblokin maiden operaattoreita lentojensa lentämiseen. Tämä jäi kuitenkin yritykseksi, sillä nämä operaattorit eivät täyttäneet Star Allianssin laatukriteerejä. Näiden entisten itäblokin, nykyisten EU-maiden lentoyhtiöiden taloudellisessa tilanteessa ja tulevaisuuden näkymissä tuntuu olevan huomattavia eroja. Osa yhtiöstä



on aivan kuralla toisten sinnitellessä nippa nappa pinnalla.

Työaika-rajat saatava kuntoon

Tulevaisuuden haasteena Euroopan alueella tulee varmasti olemaan yhte-näisten työ- ja lepoaika-rajien saami-nen inhimilliselle tasolle. Tämän het-kiset Subpart Q:n säännökset sallivat käytännössä työskentelyn fyysisesti heikommassa kunnossa kuin useim-pien maiden tieliikennelainsäädännön alkoholirajat! ECA onkin ottanut tiukan kannan työ- ja lepoaika-säännöksiin pyrkien lobbaamaan EU-parlamentin valmistelevia elimiä parhaansa mu-kaan. Siinä ohessa ECA aikoo myös virtaviivaistaa organisaatiotaan parem-min EU:n rakenteeseen sopivaksi.



"Hei kuule.. miten tuo puheenjohtajan nimi lausutaan?"

Kai Tuomikoski

POC:n Adventure-päivä Nuuksiossa 8.6.

Koska nykypäivän kiireisessä maailmassa vapaa-aika ei tunnu riittävän millään siihen, että ehtisi harrastella tarpeeksi kaikkea, niin päädyimme tarjoamaan ratkaisuksi kaiken tekemistä urakkaluonteisesti samana päivänä.

Nuuskion Kattilassa siis 8.6. Adventure-hengessä pikku ulkoilua.

Aikataulu on pääpiirteissään seuraavanlainen:

11.00 - 12.00 Juoksulenkki maastossa n. 10 km

12.15- 14.15 Maastopyöräilyä 20-30 km

14.30 - 15.15 Rullaluistelua 10-15 km + Melontaa

15.30 - 16.30 Juoksulenkki 7-10 km + Melontaa

15.30 - 18.30 Sauna + Melontaa

Sopii siis hienosti kovakuntoisemmille treenimielessä ja muille mukavana pikku ulkoiluna. Ideana on, että voit ko. aikataulun puitteissa harrastaa juuri sitä, mikä sattuu kiinnostamaan. Ilmoittele POC:n web-sivuilla, mikäli melonta onnistuu jo aikaisemmin.

Päivitettyä dataa siis osoitteesta www.sllpilots.fi/members/poc/nuuksio.jsp. Ilmoittaudu 31.5 mennessä osoitteeseen mikko.selander@finnair.com, jotta saunalla on oikea määrä pikkusuolaista ja virvokkeita.

"Get your ass up" - Mikko Selander

PS. Mahdolliset viime hetken säädöt ko. tapahtuman osalta ainoastaan POC- postituslistalla ja POC:n web-sivuilla! Käy siis ruksaamassa itsesi ko. jakeluun yhdistyksen "omat tiedot" -sivulta.

Kiire lisää virheriskiä

Viime aikoina olemme liikennelentäjinä olleet perustellusti huolissamme lennonvalmisteluun liittyvien työtehtävien lisääntymisen ja kasvavan aikapaineen vaikutuksista lentoturvallisuuteen. Lentoturvallisuuskeskustelussa ongelma ei ole uusi, ja sille on annettu nimi: Hurry-Up -syndrooma.

Alla on lyhyt yhteenveto 90-luvulla Yhdysvalloissa tehdystä tutkimuksesta, jossa analysoitiin 125 aikapaineeseen liittyvää vaaratilanneraporttia ilmailuviranomaisen tietokannasta. Tulokset esiteltiin kansainvälisessä ilmailupsykologian konferenssissa ja alla on vapaasti käännetty yhteenveto aiheesta. Merkillepantavaa tutkimuksessa on virheiden painottuminen juuri lennonvalmisteluvaiheeseen, ja toisaalta niiden realisoituminen vasta myöhemmissä lennonvaiheissa.

Hurry-Up -syndrooma

Hurry-Up -syndroomalla tarkoitetaan mitä tahansa tilannetta, jossa lentäjän suorituskyky heikkenee joko todellisen aikapaineen tai kiireen tunteen



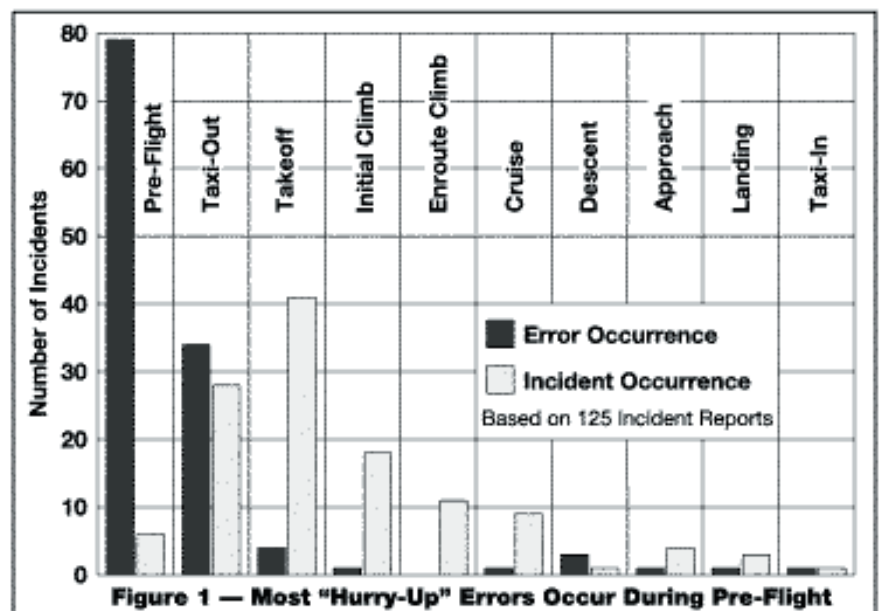
vaikutuksesta. Aikapaine saattaa olla ulkoisen syyn, kuten lennonjohtoselvityksen, yhtiön painostuksen, sääntilän muutoksen tai työaika rajoitusten aikaan saama, tai johtua henkilökohtaisista tarpeista kiirehtiä työtehtävissä.

Kaikista tutkituista vaaratilanteista etsittiin se vaihe, jossa vaaratilanteeseen johtanut virhe tapahtui (Point of Error Occurrence), sekä vaihe jossa tapahtunut virhe realisoitui lentoturvallisuutta vaarantavana tapahtumana (Point of Incident Occurrence). Alla olevassa taulukossa 1 on esitetty eri lennonvaiheissa tapahtuneet virheet ja vaaratilanteet 125:n tutkitun tapauksen perusteella.

Taulukosta on selvästi nähtävissä, että kiireen vaikutuksesta tapahtuneet virheet tehdään pääasiassa lennonvalmisteluvaiheessa. Rullauksen aikana tapahtuu seuraavaksi eniten aikapaineen aiheuttamia virheitä ja muissa lennonvaiheissa yhteensä ainoastaan alle

10 prosenttia.

Jokaisessa raportissa mainittiin yksi tai useampi tekijä, joka johti miehistön kokemaan aikapaineeseen ja tarpeeseen kiirehtiä. Suurimpana vaikuttavana tekijänä mainittiin korkea työkuorma, joka vaikutti 80 prosentissa tapauksis-



Taulukko 1.

ta. Seuraavaksi yleisimpänä esiintyi henkinen paine kiirehtiä (74%), ulkoisista tekijöistä johtuva myöhästyminen (55%), sekä ulkopuolisten tekijöiden aiheuttama sosiaalinen paine (39%).

Mihin kiireestä johtuvat virheet johtavat?

Inhimilliset virheet voidaan jakaa virheellisiin toimenpiteisiin (Error of Commission) tai puutteellisiin toimenpiteisiin (Error of Omission). Hurry-Up -syndroomaan liittyneistä virheistä 60 prosenttia oli virheellisiä toimenpiteitä (väärä korkeusvalinta, SID, heading, jne.) ja 40 prosenttia puutteellisia toimenpiteitä (järjestelmiä kytkemättä päälle, oikeat asetukset valitsematta, jne.). Virheellisen toimenpiteen vaikutukset näkyvät yleensä nopeammin kuin puutteellisen toimenpiteen, joka saatetaan huomata vasta kun toimenpidettä edellyttävä seuraava työvaihe alkaa. Tutkittujen tapausten valossa lennonvalmistelussa tapahtuneet virheet johtavat vaaratilanteisiin joko lento-onlähdön tai alkunousun aikana.

Minkälaisiin vaaratilanteisiin kiireessä tehdyt virheet sitten johtavat? Poikkeamat lennonjohtoselvityksistä ovat kaikkein yleisimpiä ja poikkeamat proseduurien liittyvistä toimenpiteistä toiseksi yleisimpiä. Kuten alla olevasta taulukosta 2 voi nähdä, loput vaara-

tilanteisiin liittyvistä ongelmista ovat tyypiltään moninaisia.

Johtopäätökset ja suositukset

Hurry-Up -syndrooman aiheuttavat virheet tapahtuvat todennäköisemmin niissä lennonvaiheissa, joissa työkuorma on korkea. Lennonvalmistelussa tapahtuvien virheiden määrä on kui-

vaikutuksesta tai työjärjestystä joudutaan muuttamaan erilaisista epäsäännöllisyystekijöistä johtuen. Toisistaan riippumattomat toiminnot mahdollistavat sen, että huomio siirretään hetkeksi toisaalle keskeneräisestä työketjusta, jolloin avautuu mahdollisuus virheille joita ei enää myöhemmin huomata.

Onkin suositeltavaa, että lennonvalmisteluvaiheeseen luodaan mahdollisimman jäsentynyt työjärjestys, jossa

Ulkoiset häiriötekijät ja epäoleelliset toiminnot tulisi minimoida valmisteluvaiheen aikana.

tenkin niin suuri verrattuna muihin korkean työkuorman vaiheisiin, kuten lähestymiseen, että pelkästään työkuormalla sitä ei voida selittää. Lennonvalmisteluvaiheen tulee jollain tavalla luonteeltaan poiketa muista lennon vaiheista.

Useimpiin lennonvaiheisiin liittyvät toimenpiteet tapahtuvat tarkasti suunnitellun ja säädellyn proseduurin mukaisesti. Jokaista toimenpidettä seuraa toinen toimenpide loogisessa järjestyksessä. Lennonvalmistelu poikkeaa tässä suhteessa merkittävästi muista lennon vaiheista. Lennonvalmisteluun liittyvät työtehtävät tapahtuvat monesti epälineaarisesti tai yhtäaikaaisesti, proseduurin mukainen työketju katkeaa moneen kertaan ulkoisen häiriötekijän

toimenpiteet tapahtuvat peräkkäisesti loogisessa järjestyksessä. Ulkoiset häiriötekijät ja epäoleelliset toiminnot tulisi minimoida valmisteluvaiheen aikana, sekä välttää tarpeettomia keskeytyksiä työketjussa. Lentäjien tulisi lisäksi olla herkkiä tunnistamaan aikapaineeseen liittyvät tunnusmerkit ja tietoisesti välttämään kiirehtimistä niissä tilanteissa, joissa työkuorma tuntuu kasvavan poikkeuksellisen korkeaksi.

Arto Helovuori



Incident Results (based on 203 citations from 125 reports)		
Factors	Citations	Percent
Deviation from ATC Clearance or FAR	60	48%
Deviation from Company Policy/Procedure	26	21%
Runway Transgressions	21	17%
Miscellaneous Other	20	16%
Aircraft Equipment Problem	15	12%
Altitude Deviation	14	11%
Fuel Errors	13	10%
Dispatch and Paperwork Errors	12	10%
Landing or Takeoff Below Minimums	11	9%
Track or Heading Deviation	11	9%
Totals	203	163%

Taulukko 2.

Aaltopellistä automatiikkaan

- 80 vuotta sinivalkeisia siipiä



SE.210 Caravelle IA / III ja SE.210 Caravelle 10B3 (Super Caravelle)

Vuosi 1956 toi tullessaan Finnairin ensimmäisen Convair 440 Metropolitanin, mutta kaukokatseisena Finnair asetti jo tuolloin toimikunnan tutkimaan "Konnan" seuraajaa Euroopan runkoreiteille. Vertailutyö käynnistettiin heti laajamittaisesti kattaen kaikki potentiaaliset (myös suunnitteluasteella olevat) potkuriturbiini- ja suihkukoneet. Listalta löytyivät Vickers Viscount 800, Lockheed Electra, Fokker F27 Friendship, Sud SE.210 Caravelle, Bristol Britannia, de Havilland Comet 3 ja 4, Convair 880, Boeing 707 ja Douglas DC-8. Pääohjaaja Puhakka sai mieluisan tehtävän koelentää useimmat ehdokkaat, joka sangen nopeasti pudotti kisasta pois selvästi pitkän matkan tyytit Britannian, CV 880:n, 707:n ja

DC-8:n. Ehkä hieman yllättäen kapteeni Puhakan valinta oli ranskalainen Caravelle. Niinpä toimikunta päätyi esittämään Finnairille ykkösehdokkaana Caravelleä ja hopeasijan sai nelimoottorinen potkuriturbiini Lockheed Electra.

Asia ei ollut sillä selvä, sillä yhtiössä löytyi lukuisia perinteisemmän potkuriturbiiniteknologian kannattajia. Soppaa sekoitti maailman liikenneilmailupiirien epävarmuus suihkukoneiden taloudellisuudesta lyhyillä ja keskipitkillä reiteillä. Ranska olikin ainoa läntinen lentokoneiden valmistajamaa, joka uskoi suihkukoneiden tulevaisuuteen lyhyemmillä legeillä. Samanaikaisesti SAS julkisti Caravelle-tilauksen ja Finnairia naitettiin SAS-konsortioon, jolloin

Finnairin tarve uuden lentokoneen hankinnan suhteen olisi poistunut.

Kaikesta huolimatta Finnairin johtokunta hyväksyi kolmen Caravelle-koneen kaupan joulukuussa 1957 ja heti seuraavassa kuussa hankintasopimus allekirjoitettiin. Lentoyhtiöt olivat edelleen laajalti epäilevällä kannalla lyhyen matkan suihkukoneoperaatioiden suhteen, niinpä Finnair oli vasta neljäs Caravelleen tilaaja Air Francen, SAS:n ja Varigin jälkeen.

Caravelle IA & III (Höyry-Caravelle)

Ensimmäisen Caravelle IA:n (OH-LEA) juhlallinen luovutustilaisuus oli Toulousessa helmikuun 21.1960. Yleisökilpailun tuloksena esikoinen

nimettiin "Sinilinnuksi". Seuraavana päivänä pääohjaaja Puhakka kipparoi Helsinkiin koneen, joka palveli Finnairia vuoteen -64 asti. Sen jälkeen se seikkaili Saksassa, Hollannissa, Ranskassa ja Italiassa ennen siirtoa Zaireen vuonna -84. Sinilinnun vaiheista tuttujen ja hutsujen... siis hutujen ja tutsien kulkupelinä ei ole tietoa.

Toinen kone, OH-LEB "Sinisiipi", saatiin kylmään Pohjolaan maaliskuussa ja molemmat koneet alkoivat palvelunsa Finnairin väreissä huhtikuussa Helsinki-Tukholma ja Helsinki-Kööpenhamina-Köln-Frankfurt -reiteillä. Pian reittiverkostoon liitettiin Amsterdam, Hampuri, Lontoo, Pariisi ja Malmö-Zurich. Sinisiipi sai kunnian olla ensimmäinen Finnairin kone, joka sai moottoriinsa linnun. Kone poistui Suomesta -64 ja viettää nykyään ansaittuja eläkepäiviä Le Bourgetin Musée de l'Airissa F-BJTR-rekisterissä.

OH-LEC "Sininuoli" saapui Seutulaan toukokuussa -60 kapteeni Juurikkaan komennossa. Yhtälailla kuin sisaruksensa, kone palautui Sud Aviationin tehtaille -64. Sininuoli päättyi Air Francen palveluvuosiensa jälkeen romutettavaksi Orlyssa 1980.

Caravellen edistyksellisyys näkyi monella sektorilla: takarunkoon sijoitetut, luotettavat Rolls-Royce Avon-moottorit kiidättivät matkustajia 800 km/h nopeudella ennenkokemattoman hiljaisessa matkustamossa, johon (2 + 3 istuinjärjestely) oli laitettu 16 ensimmäisen, ja 57 turistiluokan istumapaikkaa. Finnairin ennakkoluulottomuutta edusti myös Caravellen operointi kahdella ohjaajalla, joka teki yhtiöstä

maailman ensimmäisen kahden ohjaajan suihkukoneoperaattorin.

Konetyyppi osoittautui niin onnistuneeksi valinnaksi, että vuonna 1960 tilattiin neljäs yksilö, lähinnä moottoreiltaan uusittu Series III. Edelliset kolme konetta modifioitiin samaan versioon Finnairin omassa tekniikassa 1961, jolloin myös koneiden pyrstöt saivat ensi kertaa tavaramerkiksi muodostuneen siniristin.

Neljännän yksilön, OH-LED "Sinipiika", tulon myötä 1962 Finnair sai kapasiteettia myös säännöllisiin charter-lentoihin. Suihkukoneen nopeus mahdollisti tehokkaamman koneiden käytön, sillä reittilentojen välinen yö voitiin hyödyntää charter-lentojen toteuttamiseen. Meidän kaikkien rakastamat yö-malagat juontavat siis juurensa 40 vuoden taakse. Finnairista tuli samalla ensimmäisiä yhtiöitä Euroopassa, joka operoi charter-lentoja suihkonekalustolla. Sinipiika vaihtoi siviilit ilmavoimien sinisiin, kun siitä tuli 1964 Ranskan Ilmavoimien kalustoa.

Kotimaan sisäinen jet-operointi käynnistyi 1961, milläs muulla kuin Helsinki-Oulu -reitillä. Kuusikymmentäluvun alkupuoliskolla kansainvälisten reittikohteiden määrä lisäytyi mm. Milanolla.

Caravelle 10B3 (Super Caravelle)

Kuusikymmentäluvun alkuun mennessä suihkukoneet olivat osoittaneet konseptin toimivaksi lyhyillä ja keskipitkillä reiteillä. Niinpä Sud Aviationin

kilpailijoiden piirustuslaudoilta alkoi tulla toisen sukupolven kilpailijoita: BAC 111, Boeing 727, de Havilland Trident ja Douglas DC-9. Tämä sai Toulousessa vipinää punttiin. TWA:lle räätälöitiin Amerikan markkinoita silmällä pitäen modernisoitu Caravelle 10A Horizon, jonka 20 koneen tilaus myöhemmin peruttiin TWA:n taloudellisen tilanteen ja kotimarkkinoiden paineen alla. Sud Aviation jatkoi "Vellen" tuotekehittelyä ja tarjosi mm. Finnairille 10B-mallia. Parannuksiin lukeutuivat rungon pidennys metrillä, siiven modifioitu etureuna, kaksiosaiset laipat paremman lento-onlähtö- ja laskusuo-rituskyvyn saavuttamiseksi, uusittu ohjaamo suuremmilla tuulilaseilla, uudenmalliset matkustamon ikkunat sekä suuremmat rahtitilat. Konehuoneen puolella meluisa Avon-moottori sai väistyä reverssijärjestelmällä varustetun Pratt & Whitney JT8D-1-moottorin tieltä. Samalla Caravelleen löysivät APUs ja selkeästi parannettu ilmastointijärjestelmä.

Suomessa oltiin erittäin kiinnostuneita uusitusta Caravellestä, ja kun Sud Aviation räätälöi Finnairille 10B3-mallin, jäi enää tehtäväksi laittaa nimet paperiin kuuden koneen tilauksesta 1962. Ainutlaatuista lentokonekaupassa oli myös Sud Aviationin lupaus hyvittää vaihdossa Finnairin neljä vanhempaa Caravelleä, jotka palautuivat tehtaal- le. Alkuperäinen mallinimi Horizon III vaihtui matkan varrella Super B:ksi, josta muotoutui lopullinen Super Caravelle.

Koneiden toimitus myöhästyi alkuvuodesta -64 Ranskan lakkoilun ja

	Miehistö- & matkustamo-paikat	Moottorit	Kärkiväli	Pituus	Max t/o paino	Max nopeus	Kantama
SE.210 Caravelle IA / III	2+3 73-85	2 x 11,700 lb Rolls-Royce Avon RA.29/1 ja RA.29/3	34.3 m	32.01 m	46,000 kg	800 km/h	3,055 km
SE.210 Caravelle 10B3	2+3 82-107	2 x 14,000 lb Pratt&Whitney JT8D-1/ 7 / 7A	34.3 m	33.01 m	56,000 kg	814 km/h	4,129 km

P & W:n toimitusvaikeuksien vuoksi. Kesäksi -64 Sud Aviation tarjosi myöhästyneen toimituksen ajaksi Caravelle VI-R MSN-mallin (OH-LER), joka viipyi Suomessa vain viisi kuukautta.

Ensimmäinen Superi, OH-LSA "Helsinki" saapui Seutulaan heinäkuussa -64 ja aloitti työnteon seuraavassa kuussa lennolla Milanoon. Stadi lensi viimeisen sinivalkoisen lentonsa Ateenasta Helsinkiin maaliskuussa -81, jonka jälkeen se jatkoi palvelua synnyinmaassaan pitkälle 80-luvulle. Noin 700 km parantuneen kantaman avulla avattiin reitit mm. Ateenaan, Barcelonaan, Brysseliin, Dubrovnikiin, Luxemburgiin ja Malagaan. Finnair piti monena vuonna hallussaan Euroopan pisimmän, suoran reittilennon valttikaa, jonka Velle mahdollisti. Matkustamosta löytyi 12 ensimmäisen luokan ja 70 turistiluokan jakkaraa; chartereilla koneeseen saatiin mahtumaan 95 iloista lomalaista.

Toinen Superi, OH-LSB "Tampere" palveli Suomessa vuosina 1964-82. Mansen historiaan lukeutuu Finnairin ensimmäinen kaappaus. Lamminparras-niminen herra kaappasi koneen lennolla Oulusta Helsinkiin. Matkaa tehtiin takaisin Ouluun ja Helsinkiin, jonka jälkeen käytiin ihmettelemässä Amsterdamia ennen paluuta Helsingin kautta Ouluun, jossa hän antautui.

Wet-lease toiminta tuli myös Super Caravelle -miehistöille tutuksi, kun jo ensimmäisenä vuonna (-64) he lensivät KLM:n Amsterdam-Madrid ja Lufthansan Frankfurt-Nizza-Palma de Mallorca -reittejä. Töitä tehtiin myös Portugalin lippulaiva TAP:lle (Lissabon-Lontoo) sekä kotoisalle Kar-Air:lle.

Vuonna -64 saapui vielä OH-LSC "Turku", jonka uran huippuhetkiin lukeutuu sen viimeinen lento vuonna -81 Kööpenhaminaan mennessä Turun kautta nykyisen valioneuvos Pänkäläisen toimiessa perämiehenä. OH-LSD "Oulu" sai kunnian luoda lähes 20-vuotinen ura Finnairissa ja lentää yhtiön viimeinen Caravelle-lento 30.4.1983. "Perämeren Biarritz" päätyi Italian auringon alle Altarin väreihin

odottamaan eläkkeelle pääsyä. OH-LSE "Lahden" ura oli samanlainen kuin sisarustensa päätyen Ranskaan Air Charter International-yhtiöön. "The Business Cityn" viimeinen AY-lento oli Caravelle-saattohoitaja F/O Pänkäläisen käsissä HEL-TKU-CPH-TKU-HEL-reitillä. Viimeinen kuudesta vuonna -62 tilatuista Supereista OH-LSF "Pori" saapui muista poiketen 1966 ja poistui Bolognaan Altairille vuonna -84.

Vuonna 1965 tilattiin kaksi Superia lisää (OH-LSG "Jyväskylä" ja OH-LSH "Kuopio") ja vuonna 1967 peräti 95% Finnairin reittilennoista lennettiin suihkukonekalustolla, joka oli prosentuaalisesti Euroopan huippuluokkaa. "Nykäskylän" eksoottiseen elämään lukeutuu leasaus sveitsiläiselle Compagnie de Transport Aérienille (CTA) ja uran jäähdyttely Italiassa vuodesta -84 eteenpäin.

"Kalakukon" ura alkoi arvokkaasti tammikuussa -67 presidentti Kekkosen "Air Force One:na" valtiovierailulla Jugoslaviaan, Bulgariaan ja Egyptiin. Sinivalkoisten vuosien jälkeen kone suuntasi monen sisarensa lailla Ranskaan ACI:n palvelukseen.

Monen muun innovatiivisen parannuksen lisäksi Caravelle-perhe toi sinivalkoiselle pilotille automaattilaskeutumisen. Kehitystyön taustalla vaikuttivat Euroopan epävakaiset talvisäät ja lentojen peruuntumisista ja varakentille menoista aiheutuvat kustannukset. Caravellen Lear-Siegler L 102-autopilottijärjestelmän avulla päästiin 200 ft:n ratkaisukorkeuksiin, mutta paremmaksi piti panna. Niinpä yhteistyössä Sud Aviationin kanssa Lear-Siegler kehitti ILS:iin perustuvan Sud-Lear- autoland järjestelmän, joka asennettiin kaikkiin Finnairin Super Caravelleihin keväällä 1965. Taas kerran Finnair oli edelläkävijä koko maailmassa.

Omien Caravellejen lisäksi Finnair liisasi vuosiksi 1974-76 kaksi konetta tanskalaiselta Sterlingiltä: OH-LSI ja OH-LSK.

Seitsemänkymmentäluvun alku öljykriiseineen alkoi pikkuhiljaa puremaan Caravelleen. Kilpailevat tyy-

pit pystyivät tarjoamaan suurempaa kapasiteettia niin matkustaja- kuin rahtipuolellakin taloudellisemmilla moottoreilla. Mutta ensimmäisen DC-9-51:n saapuessa 1975, löytyi Caravellen hihasta vielä valtti: sen range oli parhaimmillaan lähes kaksinkertainen Ysin vastaavaan. Joten Vellen asemaa Etelä-Euroopan lennoilla ei mikään uhannut. DC-9-laivasto kasvoi vuosi vuodelta ja vuosina 1980-82 viisi Velleä suuntasi takaisin Ranskaan charterhommiin. Caravellejen lähtölaukaus kuultiin vuonna -83, kun Finnair sai Aeromexicon peruuntuneen DC-9-82-kaupan johdosta "sikalhalvalla" kolme KasiKakkosta. Toukokuun 1. 1983 viimeinen Caravelle-lento (OH-LSD "Oulu") laskeutui Finnairin väreissä Helsinki-Vantaalle Monastirista kapteeni Rajakankaan ohjaamana. Hän muuten keräsi Finnairissa eniten Caravelle-tiimaa, yli 9000 tuntia! Yksi aikakausi oli ohi, joskin kirjoittajan muistikuvan mukaan Finnairin kotimaan reiteillä operoi 80-luvun lopulla wetlease-sopimuksella Transweden Super Caravellejä, jotka saattoivat olla entisiä AY-kaunottaria?

Heikki Tolvanen



Matkan varrelta

Seuraava teksti on kapteeni Matti Sorsan tekstiä vapaasti käännettynä englanninkielisestä "Bluebirds"-kirjasta (painovuosi -85), joka on kunnianosoitus Finnairin Caravelle-vuosille. Hän toimi Caravelle-perämiehenä lähes viisi vuotta.

"Super Caravelle tulee aina olemaan mielestäni upea kone. Vaikka aloitin liikennelentämisen vasta joitain vuosia sitten, tarkemmin vuonna 1974, sain onnekseni mahdollisuuden olla viimeisiä pilotteja näillä nurkilla, joka sai lentää kuuluisalla DC-6:lla.

Työskenneltyäni neljä vuotta tuon klassisen mäntämootorikoneen ohjaamossa, oli aika vaihtaa suihkukoneeseen. Tällä hetkellä työmaani on tyypillisen liikennesuihkukoneen, DC-9:n, vasen jakkara, joten olen jo kerännyt jossain määrin kokemusta liikenneilmailusta. Tuon nelimoottorisen kaunokaisen ja luotettavan suihkutyöjuhdan väliin mahtuu elegantti lentokone - Caravelle.

Caravelle 10B3:sta voisi kirjoittaa lukuisia asioita, mutta on oltava valikoiva. Itse asiassa, minulle ei ole koskaan täysin selvinnyt miksi kaikki Caravelle-pilotit pitivät koneestaan niin paljon. Ehkä se johtui sen lento-ominaisuuksista, ohjaamon tilavuudesta, onnistuneesta mittaripaneloinnista tai sen joustavuudesta arkioperoinnissa. Viehätykseni juontui mahdollisesti siitä, mihin Super Caravelle kykeni niin hyvin - keskipitkät reitti- ja charterlennot. Ehkäpä paras selitys on kaikkien edellä olevien asioiden summa, suorituskykyinen lentokone mukavassa työympäristössä.

Henkilökohtaisesti, asettaessani Caravelle vuoteni kontekstiin ja vertaamalla niitä DC-6:een, MD-82:een ja DC-9:iin, sekä omaamalla muutaman selkeyttävän vuoden antamaan kokemuksen tuomaa viisautta, haluaisin nostaa kaksi seikkaa kiintymyksessäni Super Caravelleen ylitse muiden: siipi ja ohjaamon ergonomia.

Siipi oli Caravellen kaikki kaikessa. Mukavat lento-ominaisuudet, poikkeuksellinen kantama sekä joustavuus reittipintojen ja nopeuden valinnassa takasivat parhaat mahdollisuudet optimoida lennon kulku. Ja tietenkin koneen teliytyypinen laskuteline tarjosi meille mahdollisuuden niihin pehmeisiin laskuihin, jotka hivelivät egoa.

Ergonomia: nupit ja valitsimet sekä niin paljon muuta, mikä muodostaa ohjaajan työmaan; älyllinen määrä operatiivisia vaatimuksia, ihminen ja kommunikaatio. Mitä tulee hardwareen - mittaristot ja kytkimet - DC-6 kuului taatusti toiseen maailmaan, jossa se saa levätä rauhassa. Olen onnellinen saatuaani olla siellä, mutta onnellisempi ettei minun tarvitse palata siihen nostalgiseen, monimutkaisten järjestelmien kytkinviidakko. Ehkäpä minulta vain puuttui taito hallita kaikkia niitä komplekseja proseduureja, joihin oli syntynyt sudenkuoppia odottamaan

varomatonta sekä muistamaan ulkoa niin paljon tietoa.

Super Caravelle oli aivan eri maata. Kaikessa rehellisyydessä, myös arvostaen uskollista DC-9:äni, Caravellen ohjaamo on juuri sellainen kuin ohjaamon pitää olla. Mielestäni sen ohittaa vain 70-luvun laajarunkokoneet - TriStar, DC-10 ja 747 - sekä 80-luvun liikennekoneet - 757 / 767 ja Airbusin koneperhe. Mittaritaulujen selkeys ja vipujen logiikka sekä näyttölaitteiden sijoitus olivat huomattavia edistysaskeleita ohjaamoergonomiassa, tai kuten on tapana sanoa 'human factorsissa'. Siis Caravelle 10B3 oli virstanpylväs human factors -teknologian käytännön kehityksessä.

Palatakseen henkilökohtaiseen historiaani voin tietysti muistaa sen suuren askeleen mäntämoottorisesta liikennekoneesta oikeaan jettiin. Tärinän ja metelin puute, kiusallisen herkkien moottoreiden auringontarkan vahvistamisen poisjääminen ja tietenkin loistava suorituskyky ovat jättäneet lähtemättömän muiston ensimmäisestä lennostani Super Caravellellä. Yhtenä harmaana aamuna 'Gallandin enkeli' (= suihkumoottori, kirj.huom.) työnsi meidät Helsingistä taivaalle kohti jotain kotimaan kohdetta. Istuin jumpseatilla, hiljaisena observerina, aistien kaiken sen pehmeän voiman samalla kun silmäni liimautuivat pystynopeusmittarin lukemaan: 4000 fpm! Ollakseni rehellinen, en ole koskaan toipunut tuosta ensimmäisestä lentoonlähdestä ja suihkumoottorin ihme pitää minut nöyränä - yksinkertaista voimaa, teknologinen ihme.

Tietenkin 10B3:n suunnittelu on avoinna kritiikille monessa mielessä. Mutta se jos mikä oli lentäjän kone. Sitä olisi pitänyt kehittää edelleen ja sen vähemmän onnistuneita ominaisuuksia olisi pitänyt karsia. Se ei kumminkaan ollut Caravellen kohtalo ja nyt lennämme koneita, jotka omaavat huomattavasti tuotantotaloudellisemman luonteen. Kieltämättä tehokkaita työkaluja, mutta niistä puuttuu jotain olennaista, jota ei pysty helpolla hahmottamaan. Voimme kutsua sitä eleganssiksi tai ehkä vähemmän romanttisesti, mukavuudeksi.

Huippuaikoinaan Super Caravelle, kaunis ensimmäisen sukupolven suihkuliikennekone, kantoi ylpeänä lentämisen jaloa tunnetta - ihmisen ja luonnon yhteys teknologisessa paketissa. Tuo jalo tunne ei ehkä ole enää niin selvästi havaittavissa näinä korkean teknologian kustannustehokkaina aikoina, mutta se voi nousta uudestaan jonkun uuden lentokoneen hahmossa, kauan sen jälkeen kun viimeinen Caravelle on parkkeerattu. Upeat lentokoneet eivät koskaan kuole, niiden siivet voivat ruostua, tai niiden pilotit jäädä unholaan, mutta lentämisen upeus ei katoa koskaan."



Oppilaan ensikosketus yhdistykseen

Pientä mutta sitäkin pirteämpää tutor-toimikuntaa vetävät Pekka Hämäläinen ja Mikko Kupiainen. Toiminta pysyy varsin huomaamattomana työssäkäyvän näkökulmasta. Työ tapahtuu tulevien perämiesten parissa.

Moni muistaa sen yltäkylläisyyden illan, kun "ne linjalta tulleet kaverit" tulivat ja tarjosivat ruokaa sekä olutta. Sitten puhuttiin liikennelentäjän työstä, ja ne vastailivat kaikkiin mieltä askarruttaviin kysymyksiin mm. palkasta, ja siitä, minkälaisen Volvon saa ottaa. Loppuillasta saunottiin ja siellä uskalsi jo kysyä myös lentoemännistä ja kapteeneista.

Motivaatio kohentui viikoiksi, kun huomattiin että joku nuori kaveri on todistetusti päässyt Porista "oikeisiin töihin". Sisäoppilaitoksen nuhjuisissa kammioissa oppikirjojen ääressä vietetyt illat nakertavat moraalia, ja välillä siellä tuntee itsensä ammattikoululaiseksi. Päämäärä hämärtyy ja koko elämä pyörii tuulikorjauslaskelmien sekä kakkaran nitin ympärillä.

Pyrimme esittämään Porissa mahdollisimman monipuolisesti ja yksiselitteisesti liikennelentäjän työpäivään kuuluvat rutiinit. Tämän tarkoitus on,



Iloinen Tutor-toimikunta tunnelmallisessa ympäristössä Ilmailuopiston pubissa.

paitsi sammuttaa tiedonjanoa, myöskin auttaa orientoitumaan tulevaan työhön jo koulutuksen aikana. Kun sain tutor-toimikunnan vastuulleni, päätin kehittää juuri tätä osiota nykyaikaisemmaksi. Kalvosulkeiset ovat oppituntien jälkeen unettavia, eikä ketään oikeasti tässä vaiheessa kiinnosta esim. liiton kansainvälinen toiminta.

Yksi kuva on enemmän kuin sata jänistä, joten otin kameran kouraan ja napsin kuvia "normaalin" työpäivän kuluessa. ATR-perämiehen paikalta näki päivän aikana herätyksen kolmelta aamuyöllä, seitsemän lentoa, pari pesua, cateringin, tankkauksen, lastauksen, login täyttämisen, lumisateen, auringonpaisteen ja Turun taksikuskin. Kuvasarja näytetään dataprojektorilla valkokankaalle, ja tutor-ryhmä kertoo vapaamuotoisesti kuvien sisällöstä. Ryhmän jäsenet on valittu eri konetyypeistä, joiden erot tulevat tässä esiin.

Lähempänä työllistymistä astumme uudelleen kuvioihin. Viime vuosina olemme järjestäneet perämieskurssin päättäjäisten iltaohjelman. Tässä vaiheessa on puhuttu jo enemmän liitosta, sen merkityksestä ja jäsenten eduista.

Suomen Ilmailuopiston ensimmäinen oma kurssi on jo alkanut Porissa. Kaikki oppilaat eivät enää tule Finnairille, joten vähintäänkin ohjelman sisältöä on tulevaisuudessa muutettava. Mikäli liittoomme kuuluu tulevaisuudessa myös muiden yhtiöiden lentäjiä, toiminnalle on olemassa jatkoedellytyksiä. Pidän tutor-vierailua erittäin tärkeänä hengen kohottajana kurssin loppuvaiheilla, ja on sääli jos siitä joudutaan luopumaan. Myös ATPL-teoriat tullaan vastedes opiskelemaan Ilmailuopistolla, mikä venyttää "porilaisena" vietettävää aikaa entisestään.

Pekka Hämäläinen



AOL 22 rakensi opiston pihalle grillin jonka ympärillä on vietetty lukuisia makkarankäryisiä iltoja.

SLL:n vaalit 2.-11.6. 2004



Aänestäminen vuoden 2004 vaaleissa on mahdollista vain liiton jäsensivuille avattavan vaalikoneen välityksellä. Vaalikone avataan viimeistään keskiviikkona 2.6.2004 klo 0.00, ja avaamisesta ilmoitetaan vielä erillisellä viestillä tiedote-listalle.

Vaaleissa äänestäminen vaatii kirjautumisen SLL:n jäsensivuille, jonne avataan erillinen linkki, joka johtaa "Vaalit"-osioon. Mikäli olet unohtanut salasanasi, voit tiedustella sitä toimistonhoitajaltamme Anne Saukkoselta puhelimitse toimiston jäsenpalveluainakoina (ark. klo 9-12, p. 09-753 7220).

Mikäli sinulla on vaikeuksia äänestyksen suorittamisessa, toimistonhoitaja voi avustaa sinua vaihe vaiheelta puhelimitse. Jos sinulla ei ole tietokoneetta, jolla äänestää, voit äänestää myös liiton toimistotiloissa (Tietotie 13, Vantaa) olevalla tietokoneella arkisin klo 9-15 välisenä aikana, toimistonhoitajan läsnäollessa. Läsnäolo kannattaa vahvistaa ennen toimistolle menoa (p. 09-753 7220).

Vaalikone suljetaan perjantaina 11.6.2004 klo 12.00.

Vaaleissa tullaan valitsemaan 1.9.2004 alkavalle toimikaudelle:

- puheenjohtaja (1 vuodeksi)
- TES-luottamusmies (1v)
- YT-luottamusmies (1v)
- 7 valtuutettua (2v)
- 2 varavaltuutettua (1v)

Erovuorossa valtuustosta ovat tänä vuonna Jouna Heikkinen, Jarkko Punakivi, Pekka Puttonen, Mauri Pänkäläinen, Camilla Sommar-Rale, Kari Tikkala ja Timo Willberg, joiden tilalle valitaan valtuutetut. Luonnollisesti kukin heistä voi asettua ehdolle myös uudelleen.

Luettelo kaikista vaalien ehdokkaista löytyy SLL:n jäsensivuilta. Muutamien valtuustoehdokkaiden esittelyt myös tässä lehdessä.

Vaalitapa

Puheenjohtaja- ja luottamusmiesvaaleissa noudatetaan enemmistövaalitapaa. Jokainen jäsen voi siis antaa yhden äänen yhdelle puheenjohtajaehdokkaalle, TES- ja YT-luottamusmiehelle. Se ehdokkaista, joka saa eniten ääniä, valitaan.

Valtuutettujen vaaleissa noudatetaan suhteellista vaalitapaa yhdistyslain 29§:n 3 momentin 3 kohdan mukaan. Sen mukaisesti vaalissa jokainen annettu ääni jaetaan vaalilippuun merkittyjen ehdokkaiden kesken ensimmäisenä olevan ehdokkaan saadessa yhden äänen, toisena olevan puoli ääntä, kolmantena olevan yhden kolmasosan ääntä ja niin edelleen ja valituiksi tulevat määräytyvät ehdokkaiden saamien äänien mukaisessa järjestyksessä. Käytännössä tämä siis tarkoittaa sitä, että se, kenen nimen kirjoitat äänestyslippuun ensimmäiseksi, saa yhden äänen; toisena oleva saa 0,5 ääntä jne. Valituiksi tulevat 7 eniten ääniä saaneet. Kahdeksanneksi eniten ääniä saanut valitaan 1. varavaltuutetuksi ja yhdeksänneksi eniten ääniä saanut valitaan 2. varavaltuutetuksi.

Hallitus

Tomi Aalto

757F

SLL:n jäsenistö

Asetun ehdolle liittomme valtuustoon. Olen 34-vuotias B757 perämies. Kerran aikaisemmin valtuutettuna toimittuani veri vetää jälleen takaisin.

Tulevat valtuustovaalit ovat lähestyvien TES- neuvottelujen johdosta poikkeuksellisen tärkeitä. Kaikkien yhteinen huoli työ-, lepo- ja vapaa-aikojen tulevista sopimuskirjauksista on suuri. Jaksaminen ja työn mielekyys ylittävät tällä sopimuskierröksellä tärkeydessä kaikki muut aihealueet. Toki palkkauskin on aina tärkeä, mutta tällä kertaa palkan maksun oikeellisuus on ongelmista suurin. Asiaa voidaan mielestäni nähdä sopimuksen, ellei jopa neuvottelujen aloittamisen, kynnyskysymyksenä.

TES on paperi, jota tulee kehittää maailman muutosten mukana. Mikään asia ei saa olla kiveen hakattu. Molempien sopimuspuolten pitää nähdä toisilleen tärkeitä asiat ja tunnis-



taa niissä olevat neuvotteluvarat. Ammattiyhdistysjärjestönä meillä on kuitenkin tietyt perusasiat, joista ei voi joustaa. Työpaikkojen säilyminen on niistä tärkein. Muodissa oleva työn ulkoistaminen on uhista suurin. Tulevissa neuvotteluissa tämä ongelma on ratkaistava niin, ettei se enää nouse esille. Rajat ovat kaatuneet ja käsite "Suomessa operointi" on vanhentunut.

Suuri uhka on halvemmalla kustannustasolla operoivat kilpailijat. Tämän uhan jakavat työnantaja ja -tekijät yhdessä. Suunnittelun ja varsinaisen operoinnin rationaalisuus ovat molempien etu. Se vaatii joustoja. Kauppatavaraa ei voi kuitenkaan olla jatkuvat epänormaalit työajat. Tämä yhtiönkin on ymmärrettävä ilman rautalankaa. Kaikki mahdollinen energia tulee yhdessä suunnata lobbaamiseen, jotta riittävän rajoittavat työ- ja lepoajat tulevat viranomaiselta annettuina. Tämä kyllä nostaa kilpailijoiden kustannustasoa.

Tulevat neuvottelut ovat varmasti hankalat. Poikkeuksellisen pitkä päättyvä sopimuksemme on kassannut suuren joukon ratkaistavia asioita. Neuvottelukunta tarvitsee vahvan, tukea-antavan mutta myös kriittisen valtuuston avukseen.

Yllä mainitsemani aihealueet tulee ratkaista ja tällä kertaa meillä on asioita, joissa rima pitää ylittää korkealta.

Itse en ainakaan tyydy vähempään.

Jouna Heikkinen

M11F

Asetun ehdolle valtuustoon.

Olen ollut valtuutettuna 2001 - 2004.

Tein ylemmän korkeakoulututkinnon lopputyön lentäjien väsymyksestä 4/2004.

Väsymys ja sen vaikutukset eivät ole valintakysymyksiä, vaan koskettavat kaikkia, halusta ja sisusta huolimatta.



Jukka Kaleva

M11C



Tänä vuonna minulla tulee täyteen 30 vuotta Finnairin palveluksessa. En muista, että koskaan aiemmin liikennelentäjien työympäristö ja nuorten pilottien tulevaisuudennäkymät olisivat olleet niin voimakkaasti uhattuina kuin nyt.

Olen tyytyväinen hallituksemme ponnisteluihin mainittujen uhkien torjunnassa. Tärkeimpinä mainit-

takoon NAL-, Aero-, Lomalento- yms. tytäryhtiökuvioiden saattaminen sellaiseen malliin, että yksittäisen pilotin ei tarvitse pelätä putoamista tyhjän päälle tekemiensä valintojen seurauksena. Omassa ryhmässäni päällimmäisenä on lyhyiden rotaatioiden saaminen järkevään ja kestävään malliin.

Turva-asiat ovat aina olleet minulle tärkeitä; olinhan Turvatoimikunnassa vuosina 89-93 ja puheenjohtajana 90-93. Vaaliteemakseni voin siteerata yhtiön eettisistä periaatteista: "Lentoturvallisuus on toimintaamme ohjaava perusnormi. Siitä ei tingitä, ei edes minkään taloudellisen, toiminnallisen tai asenteellisen syyn perusteella."

Valtuustoon tuon mukamani näkemyksiä ja tietoa yhtiön ja yhdistyksen toiminnasta verraten pitkältä ajalta. Uskon, että mittavasta perspektiivistä on hyötyä, kun joudumme päättämään asioista, joilla on merkitystä pitkälle tulevaisuuteen.

Lähes kaksikymmentä vuotta sitten perustin rakennusalan suunnitteluohjelmistoja kehittävän firman ja vedin sitä vuoteen 2002 saakka. Tuona aikana opin paljon ohjelmistosuunnittelusta. Carmen on hyvä esimerkki siitä, miten yhtiö ottaa käyttöön ohjelmistoja, joiden käyttöönotossa tarvitaan myös yhdistyksen osallistumista. Yhdistyksemme tarvitsee myös ohjelmistoja monenlaisiin tarpeisiin, esimerkiksi vaikka äskeinen ansiovertailu TES-seurantaa varten. Oppimani taidot asetan nyt yhdistyksen käyttöön.

Ikäni puolesta voisin jo jäädä eläkkeelle. Valtuustossa haluan toimia siten, että nuorinkin pilotti voi luottaa pääsevänsä aikanaan eläkkeelle terveestä yhtiöstä. Tällä tavalla voin itsekkin luottaa siihen, että eläkkeeni on turvattu.

Jarkko Punakivi

757F

Tervehdys!

Ehdolla ja kaikki voimin. Varavaltuutetusta pääsin itse valtuutetuksi tänä keväänä ja innokas jatkamaan, jos se sinulle sopii.

Nimi löytyy otsikosta, ikää 29v ja posti B757 COP, taloon tulin -98.

Kotoisin Espoosta, mutta asun nykyään avovaimoni kanssa paritalossa Torpparinmäessä.

Juuri hankimme koiran ja pelargonioita takapihalle. Kahisevat tuulipuvut on tilauksessa.

Harrastuksiani on golf kesällä, salibandy talvella ja vapaan viikonlopun jälkeen minut löytää punttisalilta. Horoskooppini on leijona ja maku ehdottomasti punaviini ja raaka pihvi. Kirjoja en juuri ennäätä lukemaan.



Aktiivisuudesta: kaiken maailman oppilaskunnissa ja yhdistyksissä olen ollut historiassa. Yliopisto-opintoni ovat vielä hieman kesken. Tässä talossa olen kahtena vuonna järjestänyt Finnair Pilots' Cup golf kilpailun ja sormet syyhyä lisäduunia. Nytemmin olen hieman alkanut kiinnostua ay-politiikasta, jolla saralla olen valmis laittamaan itseni likoon sinun puolestasi liiton asioissa. Ota hihasta kiinni kysy ja vaikuta - olemmehan yhteisellä asialla

Sami Rolig

A32F

Hyvät SLL:n jäsenet!

Otan haasteen vastaan ja asetun ehdokkaaksi valtuustovaaleissa.

Nimeni on Sami Rolig ja teen töitä bussiperämiehenä. Nimeni löytyy virkaikäluettelon viimeiseltä sivulta. Laskennallista virkaikää on kertynyt nyt hieman yli vuosi ja liikennelentäjän uraa on jäljellä toivon mukaan ainakin 30 vuotta.

Ensimmäinen vuoteni talossa on ollut muutosten aikaa, enkä usko, että muutokset tähän loppuvat. Haasteita siis riittää, kun haluamme pitää työmme mielekkäänä ja turvalisena myös jatkossa. Vuodenvaihteen jälkeen umpeutuva työehtosopimus takaa sen, että työtä riittää myös etujemme



valvonnassa. Näihin tehtäviin tarvitaan mielestäni yhtä lailla pitkän linjan kokemusta ja näkemystä kuin myöskin uusia tuulia ja ideoita sekä halua työmme säilyttämiseen ja kehittämiseen nyt ja tulevaisuudessa. Luotettava ja yhtenäinen ilmapiiri on liittomme perusta.

Asun tällä hetkellä tyttöystäväni kanssa Espoon Olarissa ja kotoisin olen Rajamäeltä. Ennen Porin kurssin alkua ehdin opiskella Otaniemessä konetekniikkaa yhden vuoden ja perämieskurssin jälkeen harrastin tietojärjestelmätieteiden opiskelua Jyväskylän yliopistossa, kunnes kutsu kävi tyypikurssille.

Järjestötyöstä minulla on kokemusta pykälää kevyemmästä sarjasta eli opiskelijatoiminnasta. Varusmiespalveluksen aikana toimin Rannikkotyökistökoulun RUK:n oppilaskunnan hallituksessa ja kurssin loppuajan vt. puheenjohtajana. Ilmailuopistolla nykyään toimivassa oppilasyhdistyksessä olin perustajajäsenenä ja toimin ensimmäisenä puheenjohtajana.

Luottamustehtäviin olen aina ajautunut hyvin luonnollisella tavalla. On ollut työ, joka on tarvinnut tekijää. Olen valmis kantamaan korteni kekoon myös ammattiryhmämme puolesta. Ehdolle asetun vakavalla mielellä, mutta pilke ei ole kadonnut silmäkulmasta.

Camilla Sommar-Rale

M80C



Olen 41 v MD80-reittikouluttaja.

Ilmailu-urani alkoi Kuopion kurssilla 1982, josta jatkoin Porin 1-kurssille 1985. Tulin taloon 1987 DC9-COP:ksi, josta siirryin parin vuoden kulluttua nykyiselle työmaaleni aluksi COP:ksi. Puolta vaihdoin 1997. Eli olen siis pitkän linjan ysipilotti. Valmistuin töiden ohessa DI:ksi Otaniemestä 1996

usean vuoden opintojen jälkeen (vain 15 v) pääaineinani kemian tehdastekniikka, teollisuustalous ja yritysstrategiat.

Korporaation lisäksi minua työllistävät 10-, 8- ja 3-vuotiaat pojat harrastuksineen muiden kotitöiden lisäksi; mies on maailmalla eli olen käytännössä yksinhuoltaja.

Vapaa-aikani kuluu liikunnan merkeissä: talvella hiihdetään ja käydään jumpassa, kesällä golfataan, rullaluistellaan, lenkkeillään ja pyöräillään aina, kun aika sallii.

Takana on kaksi vuotta valtuustotoimintaa ja vuosi ruokavaltuutetun töitä. Halu jatkaa mukana yhdistystoiminnassa on suuri. Erityisen huolestunut olen jaksamisestamme eli työ-, lepo- ja loma-asioista. Yritän ajatella kaikissa asioissa inhimillistä puolta, ehkä joku sanoo sitä naiselliseksi piirteeksi. Mutta tarvittaessa löytyy kovuutta.

Muistakaa käydä SLL:n sivuilla äänestämässä, nyt on mahdollisuus vaikuttaa.

Timo Willberg

757F

Tervehdys, jäsenistö!

Olen 34-vuotias B757 -perämies. Virkavuosia yhtiössä takana hiukka vajaat yhdeksän, jakautuen aluksi 3 vuotta DC-9:ssa, sitten 3v MD-80:ssa ja nyt vajaat 3 vuotta B757:ssa. Asun Etelä-Espoossa Haukilahdessa ja perheeseen kuuluu vaimo ja kaksi lasta, 5v tyttö ja 2v poika.

Valtuustovuosia on takana neljä, ja virtaa jatkaa on edelleen. Valtuustopaikan lisäksi luottamustoimiani SLL:ssa ovat olleet Tutor-toimikunnan puheenjohtajuus, M80-tyyppitoimikunta 2 vuotta ja B757-tyyppitoimikunta 2,5 vuotta, jossa jatkan edelleen. Hotellivaltuutettuna toimin noin kaksi vuotta ennen toimen siirtämistä luottamusmiesten toimenkuvaan. Yhdistyksen ulkopuolisena luottamustoinena toimin rivitaloyhtiömme taloyhtiön hallituksessa.

Asetun edelleen ehdolle valtuuston jäseneksi. Pääajatuksenani on jäsenistön edun määrätietoinen ja jämäkkä ajaminen. Metsä on nähtävä puilta, ja ne asiat mitkä todella ovat meille merkittäviä, on hoidettava meitä tyydyttävällä tavalla. Tämän hetken tilanteesta esimerkkinä

lähinnä eläkeratkaisu, johon on löydettävä ratkaisu SLL:n esityksen pohjalta, yötyö- ja aikaeroväsymyskysymykset ja lomalentokuviot sekä ns. "express-liikenne"-asiat. Tärkeysjärjestyksessä seuraavina tulevat loma-asiat ja Aero-kuvion kehityksen seuranta.

Asioita on ajettava päämäärätietoisesti eteenpäin, eikä pelättävä hauiksen näyttämistä tarpeen tullen. Toki pitää muistaa että elämän on aina jatkuttava, eli sapelinkalistelusta huolimatta on pysyttävä siinä pöydässä missä meidän tulevaisuudestamme keskustellaan. Muuten olemme ajaneet itsemme samaan asemaan kuin muutama ammattijärjestö; luemme seuraavan päivän Hesarista mitä meidän osaltamme on päätetty.

Johtoajatuksena on mielestäni edelleen pidettävä työpaikkojen säilymistä ja sopimista asioista tarvittaessa pieniä joustoja tehden jotta tämä tavoite säilyy. Virallista linjanvetoahan ei ikinä ole tehty, mutta ellei aivan poikkeuksellisiin oloihin jouduta, pitäisin linjana sitä että yhtään liikennelentäjää ei irtisanota. Tämähän on edessä mikäli päästämme nykyistä liikennettämme lipumaan käsistämme pysyvästi muille yhtiöille.

Vilkasta äänestysintoa!

OKF tiedottaa

Kuntohuippu alkaa hioutua kohdilleen ja tulevat koitokset lähenevät.
Muistattehan pyytää vapaat Jukola -karsintaan / OKF-mestaruuskisaan sekä JUKOLAN VIESTIIN!!!
Ajankohdat ovat alla. Lahnajärven ulkoilmasuoritusluokista tulee infoa tuonnempana, eli lähempänä kesää! Ja kaikki uudet tulokkaatkin ovat tervetulleita!
Kysymyksiä jos tulee, voitte laittaa sähköpostia tai soittaa, 040-5103525.
Ps. Onneksi sairastin flunssani lomalla...

Toimintakalenteri 2004

- 4.6 Jukola-harjoitus ja OKF:n mestaruuskisa, Lahnajärvi
- 19.-20.6 Jukolan Viesti 2004, Ikaalisten Nouseva Voima, Kankaanpään Suunnistajat
- 4.-9.7 Kainuun Rastiviikko, Suomussalmen Ra (o)
- 19.-24.7 FIN5, Keravan Urheilijat (o)
- 22.8 Pihkarastit, Pihkaniskat (o)
- xx.9 OKF-yöimestaruuskilpailut
- xx.9 OKF-kauden päätöstahtuma
- 25.11 Syyskokous, Vantaa
- (o) = oma kustannus

Ilmoittautumisen yhteydessä mainittava:
Nimi, sarja, lisenssinumero, EMIT-numero

Mikko Pihlajamäki

Pilots' Cup 1/2004

Kauden ensimmäinen Pilots' Cup -osakilpailu pelattiin mukavassa puolipilvisessä säässä Wiurilan kentällä maanantaina 24.5.

Ennakko-odotukset ylittäen peräti 54 pelaajaa osallistui avauskisaan. Sponsorina toimi Lexus Kaivoksela. Parikilpailun pelimuotona oli scramble ja kaikkien pelaajaparien pelitasoitukset olivat välillä 1...7 lyöntiä. Vaikka kausi on vasta aluillaan, niin tulostaso oli hyvä. Kymmenen joukkuetta alitti tasoituksilla kentän par-luvun, viisi pelasi tasan parissa ja 12 joukkuetta pelasi yli.

Lähimmäs lippua pelasi Juha Hiltunen (isä) 2.34m lipusta ja pisimmän draivin voitti Vesa Hiltunen (poika) noin 290 metrin tykityksellä,

joten Hiltusten perheessä saadaankin nauttia loistoautoilusta peräti kahtena viikonloppuna!

Tulokset:

1. Vesa Hiltunen / Kalle Kaijärvi
64 - 1 = 63 netto
2. Saku Launonen / Tapio Soinisalo 69 - 4 = 65 netto
3. Perttu Halmetoja / Riku Aakkula 71 - 3 = 68 netto

Kuriositeettina mainittakoon, että voittajat Vesa ja Kalle olisivat voittaneet myös ilman tasoitustaan, jota saivat nippa nappa yhden kokonaisen lyönnin!

Seuraava kisa pelataan Vuosaarella torstaina 17.6. Lähdöt kahdelta tiiltä

alkaen klo 12:30 ja pelimuotona on greensome. Aamupäivällä opetusta golf-ammattilaisilta. Lisäinfoa ilmoitustaululta ja golf-postituslistalta.

Antti Jokinen



Autotalo
Laakkosen
mainos
1/2 A4