

LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 6 | 22.6.2004



Luxemburg 10.6.2004

Lepoa ei mitata rahassa

Työaika-rajat ovat venyneet ja paukkuneet viime kuukausina muutamalla kaikkien tuntemalla reitillä. Venyneet, ja lähestulkoon paukkuneet, ovat myös hallituksen ja valtuuston työmyyrien pinnat, kun ratkaisuja tilanteeseen on haettu. Yksinkertainen johtopäätös - me tarvitsemme kunnolliset eurooppalaiset työaika-normit. Mieluusti pian.

Kansallinen viranomainen, eli Ilmailulaitos, sai viime vuoden aikana uuden roolin työaika-rajotusten regulatiivisena, vastuullisena määrittäjänä. Uudella asetelmalla haettiin ratkaisua tyhjyöhön, jossa työaikoja säädeltiin vain yhtiön tasolta, pohjautuen vain yhtiön velvollisuuteen harjoittaa lentotoimintaa turvallisesti. Tarve kasvoi, mutta eurooppalaiset normit hämöttivät vasta visionäärien horisontissa. SLL:n taustatukemat kansalliset rajat valmistuivat vihdoon viime vuonna, ja ne poikivat keväällä julkaistun OM-A:n työaikaluvun. Sudenkuoppia jäi kuitenkin tielle. Lentäjien mielestä rajat olivat keskeneräisiä, ja sisälsivät lukuisia

aukkokohtia. Lisäksi Finnairin - muista yhtiöistä en tiedä - hakemat rajojen pidennys-poikkeukset lähes järjestään hyväksyttiin. Herää kysymys, onko Ilmailulaitos sisäistänyt perinpohjin uuden roolinsa työaikojen vartijana, sekä sen että lentoyhtiöt voivat nyt vierittää kaiken vastuun "väsymyksen rajan" ja "turvallisen operoinnin" määrittämisestä sen harteille? TES:mme sisältää varsin mallikkaat raamit työajoille, mutta sen tehtävä ei itse asiassa ole edes sitä tehdä. Suomessa on lentoyhtiöitä joiden TES ei ota mitään kantaa työaikoihin. Porsaanreiät voivat silloin olla uhka. Eurooppalaiset rajat tulevat - eivätkä vähiten pilottien inputin tuloksena - nähtävästi lopulta olemaan hyvinkin kelvolliset. Toistaiseksi päätös kuitenkin siirtyi EU:ssa ainakin Hollannin puheenjohtajakaudelle saakka, mm. lentäjien vastustettua liian pitkät työvuorot mahdollistavaa esitystä tämän kuun alussa.

SLL:n tekemää työtä inhimillisten työaikojen puolesta tulee jatkaa konsensuksen hengessä. On muistetta-

va, ettei mikään rahallinen korvaus koskaan korvaa liian vähäistä lepoa. Tämä periaate on ollut SLL:n johdon tekemien ratkaisujen perustana. Vaikka SLL:nkin intressinä on yhtiön talouden hyvinvointi, ei meidän tule tuntea, että olisimme työ- ja lepoajanäkemyksillämme vastuussa yhtiön kilpailukyvyystä pidempiä päiviä teettäviin yhtiöihin nähden. Eikä koskaan turvallisuutta uhraten. Jos jossakin, niin tässä asiassa sen kuuluisan yhteisen köyden on löydettävä.

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
Valtuuston väläyksiä	4
Luottamusmiehen palsta	6
Turvatoimikunta	8
SLL:n vaalien 2004 tulokset	9
Takarivin matkustaja	11
ADO-komitean kokous	12
Mr. Iversen's speech	16
Aaltopeltiä - DC-8-62/-62CF	18
Matkan varrelta	20
Mielipide	21
SLL:n tiedotteita	22
POC:n Multisport-päivä	23
Pilots' Cup 2/2004	24

Hyvää kesää, arvon liikennelentäjät!

Kesä on täällä - vaikei sitä ulos katsoessa oikein ymmärä. Olen hankkinut teltan ja pari makuupussia, ja odotan, että voisin viedä nelivuotiaan poikani elämänsä ensimmäiselle telttaretkelle. Tarkoitus ei ole kuitenkaan pakastaa meitä...

Yhtiö tuntuu menevän pakkasella. Jollain keinolla pakkasen täytyy muuttaa plus-lukemiksi, ja keinoja tähän etsitään koko ajan. Edellisessä puheenjohtajan palstassani sanoin, että uskon kasvavaan Finnairiin. Kasvua varten tulee muuttua ja muuttaa asioita, ja se vaatii myös uskallusta tehdä investointipäätöksiä. Vain kasvun kautta plussaa voidaan saada.

Yhtiön johto käsittelee tätä kirjoitettaessa parin päivän kuluttua erästä kalustohankintaa. Mittavaa ratkaisua ja investointia - kyseessä on syöttöliikenteemme tulevaisuus. Liikennelentäjäliiton neuvottelukunta ja yhtiön edustajat ovat istuneet useita neuvotteluja etsiessään yhteistä säveltä siitä, mitä tarvitaan tämän päätöksen tueksi. Olemme lopulta saavuttaneet ratkaisumallin, jonka mukaan yhtiön on helpompi elää ja kasvaa. Yksittäiselle liikennelentäjälle, kuten kaikille Finnairilaisille, ratkaisumme takaa valoisamman tulevaisuuden. Siksi toivon, että yhtiön korkein johto tekee ainoan oikean ratkaisun - tilaa

uudet koneet. Intialaista sananlaskua lainaten "Viisas tekee ensiksi sen, minä hölmö tekee viimeiseksi."

Yhdistyksen vuotuiset vaalit ovat jälleen takanapäin. Haluan kiittää kaikkia äänestäneitä liikennelentäjiä - on hienoa nähdä, että haluatte vaikuttaa siihen, ketkä ovat päättämässä yhteistä asioistamme. Vielä enemmän haluan kiittää teitä kaikkia, jotka olitte eri virkoihin ehdolla. On mahtavaa huomata, että asioiden hoitomme kiinnostaa.

Suomen Liikennelentäjäliitto on vahva, vaikutusvaltainen ja yhtenäinen ammattijärjestö. Olen iloinen voidesani toimia yhdistyksemme puheenjohtajana.

Toivotan kaikille jäsenille iloista ja onnen hetkillä täytettyä kesää!

Panu Mäki
puheenjohtaja
Suomen Liikennelentäjäliitto ry



Miamiin kolmas ohjaaja

Ohessa on lyhyt tiivistelmä valtuuston touko- ja kesäkuun kokouksissa käsitellyistä asioista. Valtuusto keskusteli mm. pitkään jäsenistöä jälleen puhuttaneista lomasioista.

Miehistönkäytön toiminnan seurauksena joissakin ryhmässä ei voida antaa kuin pari viikkoa kesälomaa. Näinkin toimitaessa on luvassa erittäin työntäyteisiä kuukausia. Liiton hallitus on moneen kertaan ilmoittanut LTR:n johdolle, että valitut menettelytavat ovat erittäin lyhytnäköisiä ja että ne huonontavat entisestään jo entisestäänkin huonoa työilmapiiriä. Ensi kesän lomajaosta tulee tätäkin vuotta haasteellisempaa, jos tämän kesän lomajakoon tyytymättömät lentäjät vaativat ensi kesäksi keräämiään säästölomia, joita on varastoituna yhteensä 22 miestyövuoden verran.

MIA ja LPA -lennot eivät mahtuneet rajoihin

Talviaikataulukaudella 2003-2004 operoidut MIA-lennot osoittivat, että lentoja ei voitu operoida TES:n työaika-rajojen mukaisesti kahdella ohjaajalla. Valtuusto päätti, että talvikaudesta 2004-2005 alkaen lennot on suunniteltava kolmella ohjaajalla.

LPA:n lentoja koskien on aiemmin on hyväksytty TES-poikkeusanomus, jonka mukaisesti lennolla voidaan ylittää TES:n maksimi työaika-rajaa 10 minuutilla ja näinollen lentää pairing edestakaisena, kahdella ohjaajalla. Poikkeusanomuksessa mainittu 14h 10min työaika on kuitenkin ylittynyt jokaisella lennolla. Valtuuston päätöksen mukaisesti 1.7.2004 alkaen TES-poikkeusanomuksen mukaista aikaa ei voida enää ylittää. Käytännössä LPA-lennot on suoritettava miehistöä vaihtamalla.

Split Duty -määritelmä kummastuttaa

Yhtiön uuden split-duty-määritelmän mukaan liikennelentäjällä voitaisiin teettää 26 tunnin mittainen työrupeama siten, että välissä olisi käytännössä

vain noin 6 tuntia aikaa lepäämiseen. Lentoturvahallinnolta kysyttiin kantaa tämän tulkinnan oikeellisuudesta ja kanta oli myönteinen. Onneksi edellämainittu työrupeama ei Finnairin lennoilla ole mahdollista, koska TES on OM-A:ta rajoittavampi. Mm. Aeron lentäjillä ei tällaista suojaa kuitenkaan ole. Hallitus jatkaa asian selvittelyä.

Vaalit olivat menestys

Valtuusto päätti, että toimihenkilövaalit pidetään tänä vuonna ainoastaan sähköisessä muodossa liiton Internet-sivujen välityksellä. Äänestysprosentti nousi vaaleissa kirkkaasti EU-vaaleja korkeammalle ja äänioikeuttaan käytti 404 jäsentä (65%). Viime vuonna äänestysprosentti oli vain 38%, joten aktiivisuus on noussut kohisten. Vaalien toteutuksesta vastasivat Timo Tuomi ja Tomi Kallio. Vaalit onnistuivat ilman teknisiä kommelluksia, joten sähköinen vaalitapa taitaa toistua jatkossakin. Tämän vuoden vaalitulokset on jo julkaistu tiedote-listalla ja ne löytyvät myös tämän lehden sivuilta.

TES-poikkeuksia

Valtuusto on hyväksynyt joitakin TES-poikkeusanomuksia. B757-lentosarja MAN-SSH-MAN (7 lentoa aikavälillä 30.5 - 11.7.2004), on hyväksytty lennettävän kolmella ohjaajalla, vaikka konetyypissä ei olekaan mahdollisuutta vaakasuojaan lepoon.

Yksittäinen B757-YK-lento 11.6.2004 LCA-ASM-POR-DH HEL, jossa työaika ilman siirtoa olisi 12h45min ja siirron kanssa 13h35min, on hyväksytty lennettäväksi kolmella ohjaajalla. Lisäksi koneen etuosasta vähintään yksi



kokonainen rivi pitää olla eristetty verholla miehistön lepotilaksi.

ATR:n kapteenivakanssia haettaessa vähimmäiskokemusvaatimus on vastedes 36kk ja sidonnaisuusaika 24kk. Määrättäessä kokemusvaatimus on edelleen 48kk ja sidonnaisuusaika 12kk. Tarkemmat yksityiskohdat erillisestä tiedotteesta ja/tai luottamusmieheltä.

Välitilinpäätös julkistettiin

Taloudenhoitaja Jaakko Nieminen esitteli välitilinpäätöksen. Jäsenmaksutuotot ovat olleet budjetoitua suuremmat ja pitkäaikaiset lainat on maksettu pois. Eri toimistovaihtoehtoista on tehty laskelmia ja Lentoasemakiinteistöltä on saatu tarjouksia toimistotilojemme ostosta ja / tai vuokrauksesta. Hallitus jatkaa taloudenhoitajan kanssa selvitystyötä. Valtuusto päätti yksimielisesti, että Technopoliksen kanssa tehdyn esivuokrasopimuksen annetaan raueta.

Uusia jäseniä ja nimityksiä

Liiton varsinaista jäsenyyttä anoivat Antti Johannes Eirtovaara (A32F), Mikko Kullervo Haanpää (A32F) ja Tuomo Juhani Järvinen (A32F). Mauno Kalaja (B75C) haki ulkojäsenyyttä takautuvasti 17.4.2004 alkaen. Kaikki jäsenanomukset hyväksyttiin 1.6.2004 pidetyssä kokouksessa.

Yhtiö on pyytänyt 4 varsinaista ja 4 varajäsentä perustettavaan aloitetuimikuntaan. SLL:n edustajiksi valittiin Hannu Markkula (varajäsen Mauri Pänkäläinen), Timo Willberg (Jaakko Nieminen), Jarkko Punakivi (Kari Tikkala) ja Jouna Heikkinen (Camilla Sommar-Rale).

Lisäksi mainittakoon että M80-tyyppitoimikunnan perämiesjäseneksi on



Antti Jokisen seuraajaksi valittu Jyrki Pohja.

Muita asioita

Carmen-järjestelmää ollaan ottamassa käyttöön kesä-heinäkuussa ja Interbids-koulutuskierrokset on jo aloitettu. Poikkeuksena MD11-ryhmä, jonka kohdalla Carmeniin siirrytään vasta myöhemmin syksyllä.

Valtuustoa puhutti pitkään toukokuinen A-piste-ohjelma, jonka lähdeaineistona oli käytetty mm. LL-lehden artikkeleita. SLL:n hallituksella, valtuustolla tai lehden toimituksella ei ole mitään tekemistä em. ohjelman kanssa.

Valtuusto päätti yksimielisesti muistaa kaikkia pilottien listantekijöitä samppanja- ja kukkatervehdyksellä kesän kunniaksi. Tyyppitoimikunnat vastaavat siitä, että tervehdykset toimitetaan perille.

Mukavaa kesää!

Nauttikaa kesästä ja lomista. Ottakaa rauhallisesti ja rentoutukaa itsellenne parhaalla tavalla, on se sitten grillin, tietokoneen, kirjan tai veneen ääressä, sillä...

O quid solutis est beatius curis? "Mikä on onnellisempaa kuin päästä eroon huolista?"

Kristian Rintala
hallituksen sihteeri



Kuinka lomapalkka lasketaan?

Toimikaudelleen jatkon ilman vastaehdokkaita saanut

TES-luottamusmies Arto Pellinen selvittää

seuraavassa mm. lomapalkan

monimutkaiselta tuntuva laskentamallia.

Kiitos jälleen teille! Yksi puolue / yksi ehdokas -vaalijärjestelmä on taas puhunut ja samat miehet jatkavat. Rutiinit säilyvät ennallaan, eli pidän luottamusmiespäivän maanantaisin yhdessä hallituksen kokouksen kanssa. Puhelin on 8185674, jonka olen siirtänyt kännykkään ja suora nro 0400-541213. Jätä vastajaan viesti, jos haluat minun ottavan yhteyttä. Sähköpostissa käytä osoitetta arto.pellinen@slpilots.fi. Myös yhtiön sähköposti on käytössä, mutta luen sitä harvemmin.

Lomapalkan saloja ja suloja

Lomarahojen maksussa on siirrytty takaisin vanhaan järjestelmään. Eli: vuosilomapalkka, loma-ajan lisäpalkka ja lomaraha maksetaan ennen loman alkua. Myös loman "alle" jäävät tilikaudet maksetaan etukäteen. Jos pidät lomaa esim. 5.7.-18.7. (12 lomapv.), maksetaan sinulle 30.6. tilissä kolme tilikautta, eli kesäkuun lopun ja heinäkuun molemmat tilit. Tällöin seuraavan normaalin tilin saat 15.8. Ansioerittelyn "norm.p./vähennys"-sarakkeessa ensimmäisellä rivillä on normaali kuukausipalkan puolikas. Sarakkeessa on myös vuosilomapalkka vähennyksenä (esimerkissä 12pv.). Euro-sarakkeen ensimmäisellä rivillä on esimerkin kolmen tilikauden palkka vähennettynä vuosilomapalkalla. Sitten lisätään lomaraha, vuosilomapalkka ja loma-ajan lisäpalkka 12 pv:n osalta. Näistä muodostuvat loma-ajan korvaukset:

Vuosilomapalkka = samansuuruinen kuin normaalipalkka.
Loma-ajan lisäpalkka = 1.4.-31.3. kertyneiden TES:n kohtien 9.1 ja 10 mukaisten lisien ja korvausten kokonaissumma jaettuna 264: llä jolloin saadaan lisäpalkka per lomapäivä.
Lomaraha = puolet vuosiloma- ja loma-ajan lisäpalkan summasta.

Laajarunkoryhmän työtilanne

MD11-ryhmän miehistömäärä on venytetty äärimmilleen. Jo nyt on ilmennyt paineita tinkiä BKK:n kolmannesta miehestä ajoittain, mutta tähän emme voi suostua. Myös yhden yön rotaatiomallit syövät entisestään palautumista pitkien lentojen jälkeen. Korostankin, että liian väsyneenä ei saa ilmailumääräysten mukaan lentää. Tämä taas asettaa yksilölle kovat paineet lennon siirron suhteen, mutta liitto seisoo varmasti jokaisen takana, mikäli väsymys aiheuttaa peruutuksia tai viivästystä. Saamani palautteen perusteella yhden yön rotaatiot koetaan liian raskaiksi, samoin lisääntyneet Japanin lennot kahdella miehellä. Yhtiön kannattaisi tehdä asialle jotain jo ennen työehtosopimuksemme umpeutumista (joka tapahtuu 31.1.-05), sillä talvelle näyttää kertyvän paljon asioita. Itse en tilaisi Finnairin lentämää lentomatkaa helmikuulle...

Yötyön laskenta

Yötyöajan (TES 9.4.4) laskenta suoritetaan Suomen ajan mukaan, jos työvuoroa edeltävä lepo on ollut Suomen aika +/- 2h. Muussa liikenteessä kuitenkin sen paikkakunnan paikallisaajan mukaan, missä kyseistä työjaksoa edeltävä lepo on ollut. Paikallisaikoja ja aikajakoja laskettaessa käytetään todellisia paikallisaikoja (esim. Suomen kesäaika huomioidaan). Palkanlaskennassa voidaan kesä- tai talviaikaan siirryttäessä käyttää lähintä kalenterikuukauden vaihdetta.

AT7-kapteeniksi kolmella vuodella

TES 8.1.2 muuttuu siten, että AT7-kapteenin vähimmäiskokemusvaatimus on 36 kk. Määräysmenettelyssä käytetään kuitenkin 48 kk:n kokemusta. Ajat lasketaan sovelletusta virkaiästä, joka löytyy virkaikaluetelosta. Aikarajojen tulee olla täyttyneinä ennen tyyppikurssin alkua. Alennetulla vähim-

Liitto seisoo varmasti jokaisen takana, mikäli väsymys aiheuttaa peruutuksia.

mäiskokemuksella AT7-kapteeniksi koulutettavien osalta noudatetaan TES:n mukaista 24 kk:n sidonnaisuusajaa. Määräysmenettelyssä noudatetaan 12kk:n sidonnaisuusajaa. AT7-kapteeniksi koulutetuille maksetaan vähintään PL 4:n mukaista palkkaa. Korotus PL 5:een tapahtuu normaalisti, eli kuudennen kokemusvuoden alussa. Vakanssijaossa noudatetaan



yhtenäistä virkaikäluetteloa Aeron ja Finnairin kanssa.

Muutamia muita kysymyksiä

- Carmen tulee. Tulokset nähdään tätä kirjoittaessani myöhemmin, joten palataan asiaan totuuden valjettua.
- Vapaapäiväkorvaus maksetaan nykyisin lomapäivältä töihin lähdettäessä. Muutos astui voimaan 2.5., joten tarkistakaa tilinauhanne.
- Sairauslomaa ei jyvitetä, mikäli yhtään työvuoroa ei ole peruuntunut. Mikäli edes yksi työvuoro peruuntuu, jyvitetään koko sairausaika.
- Alle kuuden tunnin korvaus maksetaan, mikäli liikennelentäjä sairastuu työvuoron aikana ja työpäivä jää alle kuuden tunnin.
- Interbids-koulutuksesta maksetaan erilliskorvaus toteutuneen ajan mukaan, kuitenkin vähintään yhdeltä tunnilta. Aikaa ei lasketa ns. koritunteihin ja korvaus lasketaan ko. liikennelentäjän tuntipalkan mukaan.
- Mikäli liikennelentäjän julkaistussa työvuorolistassa on peruutettuja lentoja, ei töihinläh- tövelvoitetta ole kyseisenä päivänä. Koska työvuorolistan ruutu ei kuitenkaan ole tyhjä, ei siitä suoriteta vapaapäiväkorvausta.

Arto Pellinen
TES-luottamusmies



Nordean
mainos
n. 3/5
pysty

Tietovuodot vaarantavat tiedonvälityksen

Puheenjohtaja Vesa Kokkonen kommentoi seuraavassa Turvatoimikuntaakin koskettanutta tietovuototapausta sekä luo katsauksen kesäkuun kokouksen aiheisiin.

Taannoisessa A-piste ohjelmassa oli toimittajalla ollut käytössään Liikennelentäjä-lehtiä, ASR-raportti, vuonna 1997 solmittu työaika- ja autosopimus (joka oli myös MD11-ryhmän tiedotteen nro 4/04 liitteenä) sekä kuulopuheiden mukaan myös TTK:n kirjauksia ja pulinaboxin kirjoituksia. Tapaus on vakava ja erittäin valitettava. Tähän asti on voitu melko vapaasti kirjoittaa asioista ja ongelmista, ja tieto on tavoittanut liikennelentäjät ja nimetyt yhtiön edustajat. Näin on voitu selvittää ongelmatilanteita, joista ei ole tarpeen laatia virallista raporttia. Siten on päästy pureutumaan vaikeuksiin jo ennen kuin ne kehittyvät vakavimmiksi. Tämä on sitä peruspuurtamista, jota TTK on tehnyt ja tulee edelleenkin tekemään. Toimintatapaa on kuitenkin muutettava.

Miten eteenpäin?

TTK keskusteli asiasta perin pohjin kesäkuun kokouksessaan ja päätyi siihen, että toimikunnan puheenjohtaja laatii artikkelit Liikennelentäjä-lehteen ja vastaa niiden sisällöstä. Toimikunnan pöytäkirjat tulevat olemaan niukkasanaisia; tarvittaessa lisätietoja saa puheenjohtajalta. Asioiden hoitaminen painottuu entistä enemmän suoriin henkilökoh- taiseihin kontakteihin. Toimikunta päätti

myös, että R. Aakkula ja M. Pyyhtiä laativat tietoturvaohjeistusta sähköisestä viestinnästä.

Vapaa tiedonkulku, kokemusten ja mielipiteiden vaihto ovat kuitenkin ammattikuntamme turvallisuustyön peruspilareita, eivätkä niitä saa sensaatiohakuiset mediahaukat horjuttaa. TTK tekee kaikkensa, ettei sen työn tuloksia käytetä väärin millään taholla. Toivonkin, että jäsenistö jatkaa entistä tehokkaammin raportointia TTK:lle, joko suoraan tai logikomenttien muodossa. Uskon, että yhtiössäkkin ollaan samoilla linjoilla ja pyritään turvaamaan mm. raporttointien intimiteettisuoja niin, ettei edes yhtiön sisällä luovuteta henkilöitä tai lentoa koskevia tietoja muille kuin niille, joille se toimenkuvan mukaan kuuluu.

Yhtiön unitutkimus

MD11-ryhmässä käynnissä olevasta unitutkimuksesta tulee lisätietoa kesäkuun aikana. Vaikka tutkimus on suhteellisen suppea, saadaan siitä todellista tietoa meidän omista lepo- ja työaikojen rytmitystarpeestamme. Väsymyksen mahdollisuutta ei koskaan pystytä torjumaan OM-A:n tai TES:n rajoituksin. Se vaatii yhteistyötä viranomaisen, yhtiön, yhdistyksen ja alan asiantuntijoiden kesken. Viimekädessä avainhenkilönä on jokainen pilotti. Työkuormitus on tällä hetkellä akuut- tein MD11-ryhmässä, mutta ei ole syytä unohtaa muitakaan liikennelajeja. Työsarkaa siis riittää.

Muita asioita

On ilmennyt tapaus, jossa miehistö- laukkujen lukumäärä ei ole täsmännyt eikä vastuuhenkilö reagoinut asiaan mitenkään. T. Tervo selvittää miehistö-

laukkujen määrän tarkastusmenettelyn koti- ja ulkoasemilla.

TTK keskusteli yhtiön jakamasta tankkausohjeesta. Toimikunnan mielestä proseduurin vastuut olisi jaettava yksikäsitteisemmin ja varmistuttava, että kaikki osapuolet ovat selvillä tehtävistään. Puheenjohtaja selvittää asiaa edelleen.

Puheenjohtaja kertoi myös lyhyesti Bostonissa pidetystä IFALPA:n ADO-komitean kokouksesta, josta on raportti toisaalla tässä lehdessä.

Vesa Kokkonen
TTK:n puheenjohtaja



Vaalit olivat menestys

Valtuusto aloittaa syyskuussa uudella kokoonpanolla. Puheenjohtaja ja luottamusmiehet jatkavat seuraavalle toimikaudelle, vastaehdokkaista ei ilmaantunut.

Omasta puolestani haluaisin kiittää jäsenistöä aktiivisuudesta valtuustovaaleissa. Erityinen kiitos tulee valtuustoon eh-

dokkaaksi asettuneille, joita oli tänä vuonna ennätyselliset 13 kpl. Ehkä juuri ehdokkaiden suuresta määrästä johtuen äänestysprosentti nousi tänä vuonna paljon edellisvuodesta, mikä oli positiivista huomattavaa.

Ohessa tilastoa äänestysviikkauksesta eri vuosina:

v. 2002: 299 äänestänyttä, 594 jäsentä, äänestysprosentti 50%
v. 2003: 242 äänestänyttä, 637 jäsentä, äänestysprosentti 38%
v. 2004: 404 äänestänyttä, 626 jäsentä, äänestysprosentti 65%

Kiitokset myös www-työryhmällemme suuresta avusta ja työpanoksesta vaalien läpiviemiseksi.

Nykyisen valtuuston seuraava ja viimeinen kokous tulee olemaan elokuussa 2004. Uudet valtuutetut (ja muutkin jäsenet) ovat erittäin tervetulleita lehtereille. Uusi valtuusto kokoontuu ensimmäisen kerran syyskuussa 2004.

Kristian Rintala
hallituksen sihteeri

Puheenjohtaja kaudelle 9/2004 - 8/2005
Panu Mäki (ei vastaehdokkaista)



TES-luottamusmies kaudelle 9/2004 - 8/2005
Arto Pellinen (ei vastaehdokkaista)



YT-luottamusmies kaudelle 9/2004 - 8/2005
Hannu Markkula (ei vastaehdokkaista)



Valtuustoon kaudelle 9/2004 - 8/2006 valitut äänimäärineen:		Viime vuonna valitut valtuutetut, joiden toimikausi jatkuu 8/2005 saakka:	
Riku Aakkula (76,10)		Teemu Ahtee	
Jouna Heikkinen (86,84)		Kenneth Hamberg	
Jukka Kaleva (155,61)		Antti Jokinen	
Matti Möykky (70,27)		Hannu Markkula	
Camilla Sommar-Rale (82,90)		Jyrki Narvo	
Ilari Talaja (76,91)		Kristian Rintala	
Timo Willberg (83,14)		Kai Tuomikoski	
Varavaltuutetut kaudella 9/2004 - 8/2005:			
Tomi Aalto (59,32)		Antti Svensk (58,33)	

Aktiivisuus ilahduttaa

Näkyvyys, kokemus, persoonallisuus. Siinä avaimet joilla valtuustoehdokkaista seuloitiin tällä kertaa jyvät ja akanat. Kaikki kunnia myös valitsematta jääneille. Joukossa oli paljon fiksua, sekä vaikuuttavia taustoja omaavia ehdokkaita. Kokemus oli tällä kerralla kenties kuitenkin se vahvin valttikortti. Ehkä ensi vuonna on nyt rannalle jääneiden vuoro.

Ehdokkaita oli tällä kertaa runsaasti enemmän kuin paikkoja. Tämä ilahduttaa. Se, sekä viime vuosista noussut äänestysprosentti kertovat kasvavasta halukkuudesta ottaa osaa yhteisten asioiden hoitoon. Äänestysprosentista kiitoksen ansaitsevat myös vaaleista aktiivisesti tiedottanut hallitus sekä joustavan ja toimivan äänestysmenettelyn luonut www-työryhmä.

Epävarmuuden lisääntyminen sekä monet suuret ajankohtaisiksi nousseet kysymykset lienevät kuitenkin olleet suurin vaikuttaja. Useimmat meistä ovat kokeneet nämä konkreettisiksi, itseään koskettaviksi asioiksi. On hienoa nähdä että liikennelentäjä reagoi epävarmuuteen osallistumalla ja aktiivisuudella, passiivisen murinan sijasta.

Toki äänestysprosentti olisi voinut olla vieläkin suurempi. Seitsemän kahdestakymmenestä jätti edelleen äänestämättä. Toivottavasti tuleva valtuusto ottaa sydämenasiakseen yhteisten asioiden kiinnostavuuden nostamisen edelleen. Myös yksittäiset valtuutetut voivat henkilökohtaisella panoksellaan vaikuttaa tähän tuomalla asioita ja mielipiteitä yhä aktiivisemmin esille liiton tiedotuskanavissa. Näkymällä, kuulumalla, kannustamalla keskusteluun. Liikennelentäjälehti on tähän tarkoitukseen oiva media.

Tomi Tervo

Kesätervehdys!

Viime viikot ovat olleet tiivistä vaaliaikaa, enkä nyt tarkoita pelkästään valtuusto-, vaan myös europarlamenttivaaleja. Niillä on ehkä loppujen lopuksi enemmän yhteistä kuin ensikatsaukselta luulee.

Molemmissa äänestysprosentti nousi odotettua korkeammaksi, demokratian kannalta sinänsä hieno asia. Molemmissa suosikkiehdokkaalle pystyi antamaan yhden äänen. Valtuustovaaleissa tosin pystyi vielä antamaan lisä-ääniä muillekin. Ihan ajatuksena vaan että miltähän euroäänestystulos olisi näyttänyt samalaisella laskentatavalla...? Miksi keksiä pyörä uudelleen, eikö sitä yritetä yhtiön puolelta ihan tarpeeksi?

Molemmissa vaaleissa oli lisäksi monta ehdokasta ilman minkäänlaista agenda. Esim. Juha Kankkunen tuli tunnetuksi lähinnä siitä ettei hän tiedä juuri mitään EU:sta, mutta lupasi kuitenkin "hyvät tyyliipisteet" jos hänet valitaan. Tämä tapa toi kuitenkin yli 17.000 ääntä, enkä voi olla ajattelematta että valtuustovaali toimi vähän samalla tavalla. Ymmärrän toki että tutulle on mukava antaa äänensä, mutta kannattaisikohan kuitenkin miettiä mitä itse arvostaa, ja sitten löytää sellainen ehdokas jolla on samat arvot? Se tosin vaatii myös ehdokailta sen, että tietävät mitä haluavat saada aikaiseksi...

Vaalien lisäksi alkukesästä tapeltiin kesälomista. Mielenkiintoista olisin seurata miten yleensä niin rauhallisilla lentäjäpojoilla ja -naisilla veri kuohahti. Jottei minua ymmärrettäisi väärin, olen täysin samaa mieltä siitä että kesällä perheen kanssa vietetty yhteinen aika on erittäin tärkeää. Olen myös samaa mieltä siitä että yhtiö olisi voinut hoitaa asian huomattavasti tyylikkäämmin, ja ennen kaikkea paremmin. Näin se ainakin tulevaisuudessa olisi tehtävä (valtuustolle miettimistä...). Asioita ei kuitenkaan aina voi hoitaa voimatoimilla uhkaamisella (esim. listalakko). Jokainen uhkaus nakertaa liiton us-



kottavuutta yhtiön silmissä, kuten myös jokainen ns. villi (eli omatoiminen) tempaus. Lisäksi nämä aseet ovat sitten käytetty kun niitä todellakin tarvitaan. Tässäkin tapauksessa laki oli kuitenkin yhtiön puolella.

Vaikka moni ei ehkä halua sitä tunnustaa, niin meidän on hyväksyttävä että ajat muuttuvat, ja se tosiasia että tietokoneet tulevat näyttelemään yhä merkittävämpää roolia työssämme. Olen itse asiassa yllätynyt että "hyvä veli -systemi" on toiminut näinkin pitkään. Tietokoneiden käytön myötä henkilökohtainen kanssakäyminen valitettavasti pienenee, mutta toisaalta pörstäkertoimen merkitys liki poistuu, eikä sekään ihan väärin ole.

..ja niin he elivät onnellisina loppuun asti.

Takarivin matkustaja

Nimimerkin takaa löytyy joukko vaihtuvia kirjoittajia, jotka kaikki kuuluvat jäsenistöön, mutteivät tässä yhteydessä tuo nimeään esille. Palstan tarkoituksena on nostaa kiperiäkin kysymyksiä tai mielipiteitä esille, luonnollisesti huomioiden asioiden sensitiivisyyden ja kohderyhmän. Asiallisuuden turvaamiseksi toimitus varaa oikeuden poistaa kirjoituksista loukkaavat tai henkilökohtaisuuksiin menevät osat. Lähdesuojaa turvaa kirjoittajan henkilöllisyyden.

Tulevaisuuden työkalut

IFALPA:n ADO-komitean kokous Bostonissa

- osa 1

Vesa Kokkonen raportoi kaksiosaisessa artikkelissa Aircraft Design and Operations -komitean (ADO) kevään kokouksen annista. Ensimmäinen osa keskittyy kokouspäivien esitelmiin joiden sisältönä olivat tulevaisuuden järjestelmät ilmassa ja maassa.

Menomatka tapahtui yhtiöme nycciläisellä, johon oli matkan ainoa paikkavaraus. Muut lennot olivatkin sitten täyteen buukattuja. JFK:lta jatko American Eaglen Embraer -regionaalijetillä Bostoniin. Matkan jatko viivästyi kuitenkin nelisen tuntia, koska itärannikon sää oli sotkenut liikenteen. Tuntui uskomattomalta, ettei virkailijoilla ollut minkäänlaista arviota uudesta lähtöajasta. Tiedusteluihin vastattiin vain: "Sitten kun kone näkyy terminaalin edessä, on lähtöaika lähellä!" Tilanne oli kuitenkin edukseni, koska kaikki Bostoniin matkalla olleet eivät ehtineet lennolle ja niin sain paikan koneesta.

Koska paluupäivä oli lauantai eikä nycciläisemme lentänyt, palasin BA:lla Lontooseen ja siitä Finskillä kotiin. Molempiin onnistuin saamaan paikan viimeisten joukossa.

Helsingistä lähtiessäni jouduin ylimääräiseen turvatarkastukseen ennen sisäänchekkausta. Tarkastus oli tosi tarkka ja tehokas; muuta huomautettavaa ei löytynyt kuin singerissäni ollut

nappi- ja neulapakkaus, joka siirrettiin matkalaukkuun. Turvatarkastukset olivat muillakin etapeilla varsin perusteellisia. Lontoossa oli hiukan ongelmia kun olin venttilistalla ja minun olisi pitänyt viedä matkalaukkuni itse koneelle. Kerrottuaani, että siellä on neuloja ja linkkari, suostuivat kuitenkin pistämään laukun stand-by:nä laukkuhihnalle.

Kokouksen osanottajat

Paikalla oli 22 edustajaa 16:sta pilottiyhdistyksestä, jenkit luonnollisesti mukana suurimmalla - eli viiden hengen - delegaatiolla. IFALPA:n edustajia oli paikalla neljä. Tarkkailijan statuksella olivat vakioedustajat Airbusilta ja Boeingilta, sekä uutena Embraerin edustaja. Vierailevat esitelmäsihteerit selviävät myöhemmin tekstistä.

Komitean pitkäaikaisin jäsen, Ranskan pilottiyhdistyksen edustaja

Francis Truchetet, ilmoitti lopettavansa lentohommat Air Francella ja siirtyvänsä Ranskan ilmailuviranomaisen leipiin. Hänen tilalleen komiteaan tulee Regis Fusenig. Jylisevä-ääninen Principal Vice President Technical, Paul McCarthy, ilmoitti myös jäävänsä eläkkeelle, mutta hänen mandaattinsa PVP:nä jatkuu toimikauden loppuun asti. Paul oli MD11 -päällikkönä kunnes hänen yhtiönsä luopui konetyypistä. Hän joutui kuitenkin käymään vielä B777 -kurssin puoli vuotta ennen eläkkeelle lähtöä. Palkkaa ei näet Amerikassa makseta, jos ei lennä! B777 -tiimaa hän ehti kerätä noin sata tuntia. Paul ei pitänyt järjestelyä alkuunkaan järkevänä mutta kuulemma oli kiva saada triplaseiskasta tyypit.

Komitea-asiat

ADO-komitean agendassa oli kaikkiaan 36 paperia käsiteltävänä. Palaan näihin



Oikealta vasemmalle: Paul McCarthy (PVP technical), Frank Müller-Nalbach (komitean pj), Brian Greeves (Hong Kong ALPA), Francis Truchetet (vara-pj, operaatiot), Arnaud du Bédat (sihteeri) ja Kjetil Andersen (ALPA Norja) Kuva V. Kokkonen.

seuraavassa numerossa. Tässä lehdes-
sä keskityn raporttoimaan kokouksen
yhteydessä kuulluista esitelmistä.

Itse kokousohjelmaan kuului myös
"pakollisena" osana risteily Bostonin
vesillä. Seurustelun ja maisemien ihas-
telun lisäksi pysähdyttiin hetkeksi
Loganin lentokentän erään radan lä-
hestymislinjalle ja kyykisteltiin noin
pari sataa jalkaa yläpuolella lentävien
koneiden melussa. Risteilyn päätteeksi
oli lisää kovaa ääntä sillä katselimme ja
kuuntelimme USA:n vanhimman sota-
laivan USS Constitutionin (purjealus)
jokailtaista tykinlaukausta. Viimeisenä
iltana oli vuorossa Boston Red Soxien
ja Toronton Blue Jaysien välinen base-
ball-ottelu, jonka isäntäjoukkue oikeu-
tetusti voitti.

Electronic Flight Bagit (EFB) ja human factors

Ms Divya Chandra USA:n liikenne-
ministeriön Volpe Centeristä valotti
tutkimuksiaan EFB:n human factors
-asioista. EFB:t luokitellaan kolmeen
luokkaan. Ensimmäiseen kuuluvat täy-
sin kannettavat laitteet, lähinnä kan-
nettavat tietokoneet. Toisen ryhmän
muodostavat myös kannettavat laitteet
mutta joille on kiinteä sijoituspaikka
ohjaamossa, ja kolmanteen kuuluvat
täysin kiinteät ja koneen järjestelmään
integroidut laitteet. Nyt jo käytössä
olevissa lentokoneissa joudutaan yleensä
tyytymään ensimmäisen ja toisen
luokan laitteisiin mutta tulevaisuus
on luonnollisesti kolmannen luokan
järjestelmillä. EFB:n heikkoutena on
vielä se, että näyttöjen resoluutio hä-
viää kirkkaasti paperille, joten doku-
mentteihin, esimerkiksi IAL-karttoihin,
joudutaan zoomaamaan tai esittämään
niistä vain osa kerrallaan.

Esityksen sanomana oli se, että kun
EFB:n käyttöönottoa suunnitellaan, on
mietittävä tarkkaan mitä laitteistolta
vaaditaan, miten sitä aiotaan käyttää,
mitä dokumentteja siihen sisällyte-
tään ja kuinka ne pidetään ajan tasal-
la. HUPER-näkökohdat on pidettävä
kirkkaana mielessä. Komitean evästys
esittelijälle oli, että EFB:n kehitys- ja



Pieni toisen luokan EFB. Kuva: Adrsoft.

testaustyössä on loppukäyttäjän eli ta-
vallisen linjapilotin näkökanta saatava
paremmin kuuluviin. Viranomaisten
kriteerit lienevät
vielä aika alkute-
kijöissään, koska
viitteenä mainit-
tiin ainoastaan
FAA:n AC 120-
76A. Tämä saattoi
kyllä johtua myös ko. instituutin paikal-
lisläpistä. Lisätietoa löytyy osoitteesta:
www.volpe.dot.gov/opsad/efb

Jättöpyörteiden ennustettavuus paranee?

Edellä mainitusta Volpe Centeristä oli
myös Dr Michael Geyer kertomassa
FAA:n ja NASA:n käynnissä olevasta
jättöpyörretutkimuksesta. Projektin
motiivina ei suinkaan ole ensisijaisesti
turvallisuus, vaan talous. Uusia lento-
kenttiä tai uusia kiitoteitä ei nykyisille
kentille ole mahdollista ympäristösyistä
rakentaa, tai ne tulisivat liian kalliiksi.
Varsinkin USA:n olemassa olevilla ken-
tillä radat ovat usein liian lähekkäin,
jolloin ne pyörrevaranariskin johdosta
ovat liikenteellisesti yksi kiitotie. Pitää
siis pystyä luotettavasti ennustamaan
tai havainnoimaan pyörteiden sijainti,
jolloin lähekkäisten ratojen kapasiteetti
kasvaa ja kentänpitäjien ja liikennöijien
kirstuihin kilahtaa enemmän rahaa.

Upset Recovery Training

Mr. Lou Knotts General Dynamicsilta
kertoi, kuinka vuonna 2002 yhteis-

työssä FAA:n kanssa perustettu
Flight Research Training Center
keskittyy kaupallisen lentoliik-
enteen turvallisuuden paran-
tamiseen pyrkimällä vähentä-
mään ohjauskyvyn menetyk-
sestä (loss-of-control) johtuvia
onnettomuuksia. Varsinainen
koulutus keskittyy Rowellissä,
Uudessa Meksikossa, sijaitse-
vaan Flight Safety Training
Centeriin. Täällä käytetään
uudenaikaista, lentävää si-
mulaatiotekniikkaa opetta-

maan ohjaajille kuinka selviydytään
epätavallisista lentotiloista (upsets),
jotka voivat johtaa ohjauskyvyn mene-
tykseen. Boeingin
lähteistä kerätyn
tilaston mukaan
vuosina 1992-
2001 kuolemaan
johtaneista len-
to-onnettomuuk-

**EFB:n heikkoutena on
vielä se, että näyttöjen
resoluutio häviää
kirkkaasti paperille**

sista 34% johtui ohjauskyvyn mene-
tyksestä. CFIT-onnettomuudet olivat
31% ja muiden onnettomuustyyppien
prosenttiluvut alle kymmenen.
Peruskoulutuspaketti sisältää yhden
päivän teoriaosan, jossa käydään läpi
aerodynamiikkaa ja syitä epätaval-
listen lentotilojen syntyyn. Toisena
päivänä on lento-osuus, jossa käyte-
tään Bonanzaa ja LearJetiä. Viimeksi
mainittu kone on lentävä simulaattori,
joka voidaan ohjelmoida vastaamaan
tietyn, esimerkiksi liikennelentoko-
neen ominaisuuksia. Oppilas lentää
simulaation kautta ja vieressä istuu tur-
vapilotti, joka on valmis puuttumaan
tilanteeseen konventionaalisiin ohjai-
min. Simulaatioihin voidaan sisällyttää
myös esimerkiksi ohjainjärjestelmien
häiriöitä, jättöpyörteen kohtaamista,
jäättäviä olosuhteita jne. Ohjaajan virhe-
liikkeet ja asennontajun menetys voivat
myös kuulua ohjelmaan. Normaleissa,
maanpäällisissä simulaattoreissa ei
päästä vastaavaan, koska niiden aero-
dynaaminen tietokanta ei ole riittävän
hyvä eikä niissä koeta todellisia kiihty-
vyyksiä. Kun tavallisilla linjapiloteilla
testattiin windshearista selviytymistä,
onnistuivat kaikki hyvin, koska siihen

on olemassa standardimenetelmä eikä tilanne ole dynamiikaltaan erityisen vaativa. Sen sijaan vain harvat selviytyivät ATR:n Roselawnissa tapahtuneen jäätymisonnettomuuden simulaatiosta. Vaikka asia ei komitealle kuulunutkaan, keskusteltiin tässä yhteydessä eurooppalaisista suunnitelmista, joiden mukaan perämieheksi pääsisi 60 tunnin lentokokemuksen, ja 200 tunnin simukoulutuksen jälkeen. Epäilyksen synkät kulmakarvat kohosivat monen otsalla ja ainakin taitolento-osion säilyttämistä korostettiin.

Mainittakoon, että yhtiössämme Tapani Toppari ja Timo Turunen ovat käyneet läpi yllä mainitun koulutuksen. Olisi tietysti upeaa, jos kaikki ohjaajat voisivat osallistua koulutukseen, mutta taloudelliset seikat estävät sen. Tarkoitus onkin, että lentoyhtiöiden kouluttajat osallistuisivat ja soveltaisivat sitten kokemuksiaan linjapilottien koulutukseen ainakin karsimalla epärealistiset koulutusosiot. Saamani tiedon mukaan ensi talven koulutuskierroksessa on tiedossa jotain asiaan liittyvää. Aiheeseen liittyvä webbisivu on www.gd-ais.com.

Kaasuvipujen avulla tapahtuva ohjaus (TOC, Throttles only control)

Useimmat muistavat vuonna 1989 Sioux Cityssä tapahtuneen DC-10 -onnettomuuden, jossa menetettiin koneen koko hydraulijärjestelmä keskimoottorin vaurion vuoksi. Miehistö onnistui ohjaamaan koneen pelkkiä tehoja käyttäen lentokentälle. Lasku ei kuitenkaan onnistunut, mutta useita henkilöitä jäi silti henkiin. Vastaavia ohjausongelmia on ollut lukuisia, varsinkin sotilasilmailussa, mutta myös siviilipuolella. Viimeisin tapaus oli Bagdadissa, jossa



Miehistö toi ohjusiskun jälkeen koneen Bagdadiin pelkillä tehovivuuilla. Kuva: IFALPA

FedExin A300 -rahtikone menetti koko hydrauliiikan ohjusiskun seurauksena. Miehistö oppi noin kahden minuutin aikana ohjaamaan konetta pelkkien tehojen avulla ja teki onnistuneen laskun.

normaalin Autoflight-paneelin kautta tehojen avulla jopa koplattuihin ILS-lähestymisiin ja automaattilaskuun asti. Järjestelmä on siis olemassa mutta sitä ei ole sertifioitu. Ja tuskin tullaan tekemäänkään. Lentokonetehtaiden

Vain harvat selviytyivät ATR:n Roselawnissa tapahtuneen jäätymisonnettomuuden simulaatiosta.

Onnettomuuksien perusteella ruvettiin NASA:n Drydenin Flight Research Centerissä tutkimaan, voitaisiinko FADEC-järjestelmällä varustettuja koneita ohjata autopilotin kautta pelkkien tehojen avulla. Ohjausteho on luonnollisesti sitä parempi, mitä kauempana moottoreiden työntövoimalinja on koneen painopisteestä - eli yleensä koneet, joissa moottorit sijaitsevat siiven alla. Testikoneeksi valittiin, yllätys yllätys, MD11! NASA:n edustajat kertoivat projektin tuloksista: kyllä se onnistuu. Koneeseen laitettiin pari tietokonetta lisää ja poistettiin FADEC-järjestelmän tehonsäätörajoitukset. Konetta voitiin ohjata ilman aerodynaamisia ohjaimia

edustajien perusteluina olivat tietenkin hinta, ja toisaalta se, että koneiden kriittiset järjestelmät suunnitellaan fail-safe periaatteella, jolloin tarvetta moiselle järjestelmälle ei pitäisi olla! Koska aihe on varsin mielenkiintoinen - ainakin omasta mielestäni - kirjoitan siitä myöhemmin oman artikkelin. Asiaa käsitteleville sivuille pääsee osoitteella: www.dfrc.nasa.gov.

Infrapunavalojen avulla laskuun

Glenn Connor Disvovery Technology Internationalista esitteli infrapunamenetelmää perustuvan "näönpa-

Mietintämyssyn alle ja evästyksiksi: seuraavassa NASA:n vinkit tilanteeseen, jossa konetta (moottorit siiven alla) joudutaan ohjaamaan pelkästään tehoilla.

Ten Steps to a Survivable Landing Using Only Throttles

1. If a wing is low, push that wing's throttle(s) up until wings are level. Continue to use asymmetric thrust as required to control bank angle and heading.
2. If the pitch attitude and airspeed continually oscillate, determine the approximate steady state trim airspeed by averaging the high and low speeds seen and set a reference bug or mark at that speed.
3. Damp the pitch oscillation using aggressive throttle inputs to force the airspeed to the steady state trim airspeed as the nose approaches a level attitude.
4. Continue this process until all pitch oscillations are stopped. Constant, precise control of airspeed is the key to prevent oscillations from beginning anew.
5. Gentle climbs and descents can be initiated with a thrust change and then repeating the damping process of step 4. The steady state trim airspeed may change slightly in a climb or descent.
6. Select a suitable landing site: the widest, longest and smoothest landing area with good weather within reach. Emergency services and ILS are also desirable.
7. Well before a landing attempt, configure for landing. Expect a pitch upset and a corresponding trim airspeed change when landing gear are lowered. Flaps, if available, should be lowered in very small increments.
8. Make a very long, flat, straight-in approach with no configuration changes.
9. Hold a flat approach all the way to the ground; do not reduce thrust before touchdown unless floating just above the ground.
10. Last minute lineup corrections are very difficult, go-arounds are easy. Fuel permitting, a go-around should be accomplished if in doubt about the impending touchdown.

rannusjärjestelmän", nimeltään EVS - Enhanced Visual System. Koneen keulassa olevan kameran avulla luodaan HUD:lle kuva infrapuna- säteilevästä maailmasta, etenkin lähestymis- ja ratavaloista, joiden valon aallonpituus on lähellä infrapuna- aluetta. Koska infrapuna-aallot tunkeutuvat näkyvää valoa paremmin sateen ja sumun läpi, on mahdollista tehdä lähestyminen ja las-ku CAT I -kentälle CAT II -olosuhteissa. CAT I -minimin alle voidaan mennä kamerakuvan perusteella, mutta 100ft:

ssä on oltava normaali visuaalikontakti. Järjestelmä on jo FAA:n hyväksymä ja laajassa käytössä USA:n laivaston, ilma-voimien, rannikkovartioston ja valtion lentokoneissa mutta entistä enemmän myös siviili-ilmailussa. Siitä on hyötyä myös yöllä, ja tietenkin rullauksissa huonossa näkyvyydessä. Järjestelmän ainoa heikkous lienevät olosuhteet, joissa maaston lämpötilaerot ovat pienet esimerkiksi pitkän sateen jälkeen, mutta tällöinkin valot erottuvat hyvin. Meidän toimintaolosuhteitamme

ajatellen ei jäätävistäkään keleistä ole haittaa, sillä kameran suojuslasissa on jäänehkäisy.

Lisää ADO-asiaa siis Liikennelentäjälehden seuraavassa numerosa.

Vesa Kokkonen



Luxemburgissa kesäkuun alussa tehtiin Euroopan liikenneministereille esitys EU:n yhteiseksi liikennelentäjien työaikarajoituksiksi. Esitys ei tyydyttänyt lentäjiä. Se ei taannut riittävän turvallista operointia, ja European Cockpit Association vastusti sitä voimakkaasti sanankäantein. Liikennelentäjälehti julkaisee alkuperäiskielellä ECA:n puheenjohtajan Teddy Iversenin Luxemburgissa pitämän puheen. Esitys kaatui erimielisyyksiin ja asiaan palataan tulevissa kokouksissa.

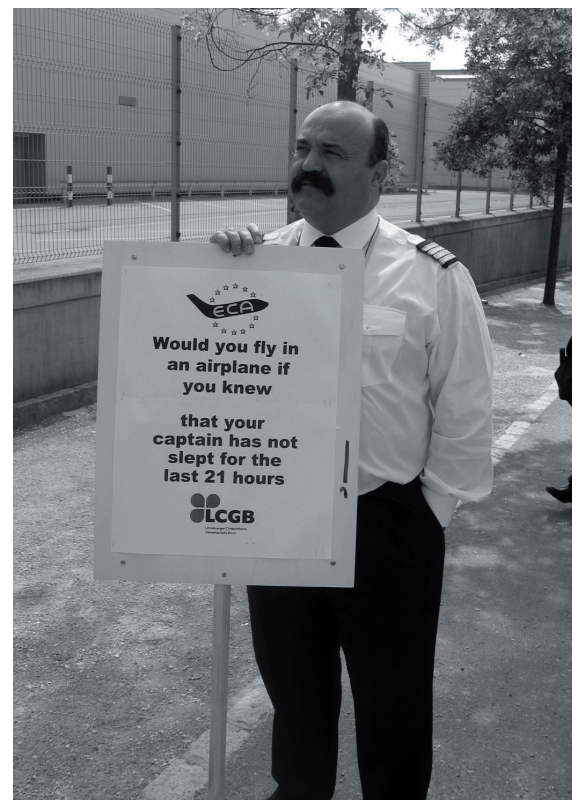
"Dear Colleagues.

On behalf of all those who fly in European aircraft, both passengers and the 32,000 flight crew represented by ECA -- thank you for joining this campaign for safe working conditions for Aircrew.

Demonstrations like this by pilots are rather unusual, and the fact that we are here to day, is a sign of how seriously we take our responsibility for and as European citizens.

This is NOT a demonstration against the EU, - and this is NOT a campaign against the effort of the combined EU-institutions to create a level playing field in Europe for the Aviation Industry. Indeed we WANT harmonised regulation and whilst we would prefer it to be global we want it to start here in the EU.

But this is a demonstration for Aviation Safety and the issue is FATIGUE





in aviation.

There are stricter limits in the EU for truck drivers and even for the transport of animals. How can this be? And these limits have been introduced on the basis of scientific assessments. I wonder why, during the legislative process of this paper, none of the 626 members of the European Parliament has shown a similar interest for safety in the Air? Are they really comfortable

flying around with or sitting at home underneath pilots, who might have been at the controls for excessively long hours day after day?

Pilots say: "It's not safe!" Doctors say: "It's not safe!"

But the European technocrats and bureaucrats think they know better!

It is estimated that fatigue contributes to 20 - 30 % of transport accidents. With 70 % of fatal accidents in commer-

cial aviation being related to human error, it can be assumed that the risk of fatigue of crew contributes about 15 - 20 % to the accident rate. This means, that in every 6th accident, fatigue has been a contributing factor!

The continuing growth in air travel and the increasing complexity of our working environment continue to put pressure on the accident rates in our Aviation Industry, - if safe rules are not implemented to protect the citizens of the EU. Pilots and fatigue must be kept away from each other.

The safety of the travelling public is being put at risk by this proposal. The Transport Ministers at this Council meeting have a tremendous responsibility to secure the safety of the future of air transport.

Flight Safety cannot be compromised!"

Captain Teddy B. Iversen
Chairman of the European
Cockpit Association



Aaltopellistä automatiikkaan

- 80 vuotta sinivalkoisia siipiä



McDonnell Douglas DC-8-62 / -62CF

Kuva: Lassi Tolvanen

Finnair oli haaveillut Pohjois-Atlantin liikenteestä jo 30-luvun lopulla. Vuonna 1939 ehdittiin tilata kaksi nelimoottorista Focke-Wulf Fw 200 Condoria, joilla oli tarkoitus avata reitti yhteistyössä Scandinavian Airlinesin kanssa. Toisen maailmansodan myrskyt hautasivat silloisen Aeron haaveet kaukoliikenteestä hetkeksi aikaa. Neljäkymmentäluvun lopulla Atlantin suunnitelmat heräsivät jälleen henkiin. Tuolloin suunniteltiin kalustoksi nelimoottorista, mutta paineistamatonta DC-4:ää, jolle Malmin kiitotiet olivat liian lyhyitä. Se puolestaan käynnisti uuden lentokentän etsinnän ja ykkösvaihtoehdoksi nousi Hanko. Tämäkin suunnitelma kuivui kokoon resurssien sekä potentiaalisten matkustajamäärien vähyyteen. Ei Suomi silti paitsioon jäänyt, sillä niin SAS kuin American Overseas Airlineskin lensivät Helsingistä Tukholman kautta Amerikan ihmemaahan. Jo vuonna 1956 Pan American aloitti päivittäiset lennot La Guardiaan Tukholman,

Kööpenhaminan, Hampurin ja Lontoon kautta.

Kaukoliikenne ajankohtaiseksi 60-luvulla

Askel kaukoliikenteen suuntaan tapahtui 60-luvun alkupuolella, kun Finnair osti Kar-Airin osakekannan. Yhtiöiden välisen sopimuksen mukaan Kar-Air otti vastuulleen suurimman osan Finnairin charter-liikenteestä. Lentoja varten Kar-Airille hankittiin kaksi DC-6B:tä jo aiemmin hankitun seuraksi, ja ne ulottivat lentonsa joka mantereelle napa-alueita lukuun ottamatta.

Uusien Caravelle-koneiden myötä Finnairin Euroopan liikenne alkoi olla reilassa, mutta kasvun mahdollisuudet Euroopan sisällä olivat rajalliset, varsinkin neljämiljoonaiselle kansalle. Samanaikaisesti kaukoliikennekoneet kehittyivät kovaa vauhtia, joten isompien koneiden myötä yksikkökustannukset laskivat ja lentolippujen

hintoja voitiin pudottaa. Tämä generoikin ennennäkemättömiä kasvukuja Pohjois-Amerikan ja Euroopan välisessä liikenteessä. Piti siis suunnata katse horisonttia kauemmaksi - kaukoliikenteeseen. Finnairin vaatimukset täyttäviä konetyyppejä oli tasan kaksi: Boeing 707-320B/C ja DC-8 Series 60.

Monipuoliset ominaisuudet vakuuttivat

Tarkan selvitystyön jälkeen valinta osui Kasiin, joita tilattiin kaksi kappaletta loppuvuonna 1966 niin, että toimistusten oli määrä alkaa keväällä -69. Finnairin onneksi McDonnell-Douglas oli räätälöinyt SAS:lle DC-8-62-mallin, joka mahdollisti suorat lennot Skandinaviasta USA:n länsirannikolle. Aikaisempiin versioihin nähden koneen aerodynamiikkaa oli parannettu monelta osin, moottoreiden ohivirtausta oli kasvatettu, siipi ja runko saivat hieman lisää mittaa sekä polttoainekapasiteetti oli kasvanut. Tulevaisuutta

silmällä pitäen Finnair tilasi koneet Convertible Freighter (CF)-versiona, jotta kasvavista lentorahtimarkkinoista voitaisiin vuolla siivu.

Ensimmäinen "pitkä-kasi", OH-LFR Paavo Nurmi, saapui Suomeen helmikuun 8. 1969 kapteenien Ehanti ja Arnkil komennossa ja jo kuun lopussa se aloitti palveluksensa charterlennolla Las Palmasiin. Charterversiossa Kasiin mahdutettiin 185 iloista matkajaa ja reittiversiossa 140 matkustajaa ja-kaantuen kuuteentoista ensimmäisen luokan herraan ja 124:ään turistiluokan talleajaan. Atlantille päästiin samaisen vuoden toukokuussa - New Yorkiin lennettiin Kööpenhaminan ja Amsterdamin kautta kuudesta viikosta. FR uudelleen rekisteröitiin OH-LFT:ksi sekaannuksen välttämiseksi Convairin OH-LRF:n kanssa. Pave lensi viimeisen lentonsa Finnairin väreissä marraskuussa -81 HEL-LPA-HEL-reitillä - samalla millä se oli aloittanut 12 vuotta aiemmin. Toinen (kts.alempana) ja kolmas Kasi (OH-LFY J.K.Paasikivi) saatiin 70-luvun taitteen molemmin puolin. Juho Kusti poistui veljiensä tapaan UTA:lle vuonna -81 palveltuaan Finnairia kymmenen vuotta.

Työnkuva uudistui

Kasien saapuminen toi tullessaan suomalaisen liikennelentäjän ammattinkuvaan vaikuttavia muutoksia. Maailmalla yleinen ohjaamokonsepti kapteeni, perämies ja flight engineer laitettiin meillä uusiksi: lentoinsinööri korvasi lentäjä, second officer, sekondi (rakkaalla lapsella on monta nimeä). Teknisesti mullistavin uutuuksia oli inertianavigaatiojärjestelmän käyttöönotto. Se oli suunniteltu Apollo-lentoja ja ydinsukellusveneitä varten, mutta sen käyttökelpoisuus myös liikenneilmailuun oli pian selviö. Finnair kulki jälleen kehityksen kärjessä, sillä navigaattorilla ja ilmailuviranomaisella

vahvistettujen evaluaatiolentojen jälkeen siitä tuli ensimmäinen Pohjois-Atlantilla operoiva INS-lentoyhtiö lokakuussa 1969.

Monipuolisuus auttoi laman yli

Finnairin ajoitus saapua Pohjois-Atlantille ei kumminkaan ollut paras mahdollinen. Markkinat alkoivat täyttyä lentoyhtiöistä, jotka pyrkivät saamaan siivunsa kakusta. Lisäksi seitsemänkymmentäluvun alun lama söi entisestään hiljentyneitä matkustajamääriä. Tässä vaiheessa Finnairin aiempi kaukokatseisuus osoittautui oikeaksi. Kasien etuosat saivat sisäänsä ajankohdasta riippuen viidestä kahdeksaan rahtipallettia. Koneen takaosassa sijainnut matkustamo kutistui 65-68-paikkaiseksi. Rahdista saadut tuotot pitivät Atlantin liikenteen hengissä vaikeiden aikojen yli.

Kaseista muodostui todellisia liikenneilmailun sekatyöhevosia - reittiliikenteen lisäksi niitä käytettiin runsain mitoin charterliikenteessä (vuonna -74 peräti kaksi kolmasosaa Finnairin matkustajabuseineksista tuli chartereista!) ja varsinkin myöhäisemmässä vaiheessa rahtiliikenteessä. Tutuiksi tulivat myös tuottavat pyhiinvaelluslennot Mekkaan.

Kymppien myötä historiaan

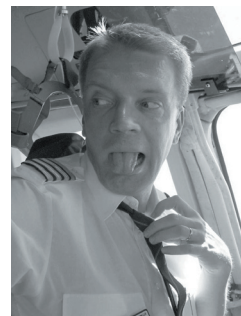
Kasien käyttö puolirahtarina väheni vuonna 1975 saapuneen DC-10:n jälkeen. Finnair onnistui vaihtamaan toiseksi saapuneen (-69) CF-kaseistaan (OH-LFS -> OH-LFV) ranskalaisen UTA:n kanssa standardi Series 62-malliin. Sen rekisteriksi tuli OH-LFZ ja se peri FS:n Jean Sibelius-nimen vuonna -69. Vaihtokauppa oli fiksu, sillä tyhjäpainoltaan kevyempi kone soveltui paremmin pitkille charter-lennoille, mitkä olivatkin tuolloin Kasien leipä-

työtä. Kasipilotin elämä oli tuolloin eksoottista, esim. charter-lennoilla maapallon ympäri. Vuonna -76 Kasit saivat kunnian avata talvikaudella Bangkokin reitin, jota lennettiin välilaskulla Tashkentien kautta. Syy tähän oli puhtaasti poliittistaloudellinen: reitti kulki Neuvostoliiton kautta ja se halusi rahansa pois. Olipa lennolle määrätty mukaan myös kaksi neuvosto-navigaattoria, vaikka Kasit lensivät inertialaitteistolla. Finnairin aktiivisesta Kasien ulosmyynnistä kertoo, että ne operoivat kahdeksallekymmenelle ulkopuoliselle operaattorille vuosina 78-79 (mm. Nigeria Airways, IAS Cargo Airlines, Tunis Air, Air Algérie, Martinair Holland, Mandala Airlines, Egypt Air, Zambia Airways, Sudan Airways, Air Afrique).

Kasit pääsivät vielä kerran tosi-toimiin Atlantille, kun vuonna -79 American Airlinesin DC-10 tuhoutui Chicago O'Haren kentällä. FAA groundasi Kymppit onnettomuustutkinnan ajaksi estäen samalla Finnairin DC-10-lennot Yhdysvaltoihin. Hättään kutsuttiin Finnairin kolme ja Kar-Airin yksi Kasi, kunnes Kymppien lentokelpoisuus myönnettiin FAA:ssa takaisin.

Kolmannen Kymppin tulon myötä Kasit saivat poistua takavasemmalle 80-luvun alkupuolella. DC-8 oli ja on kaunis lentokone, joka toi pallomme kaikki kolkat lentäjiemme ulottuville ja avasi meille uuden kaukoliikenteen maailman.

Heikki Tolvanen



	Miehistö & matkustamo	Moottorit	Kärkiväli	Pituus	Max t/o paino	Max nopeus	Kantama
McDonnell Douglas DC-8-62	3+6 65-189	4 x 18 000 lb P&W JT3D-3B	45,24 m	47,98 m	152 000 kg	933 km/h	6 476 km

Matkan varrelta

Oheinen tarina Kasin rahtiajoilta (IAS Cargo Airlines) on lainattu Mikko Uolan "Ylitse maan ja veen"-kirjasta. Kapteeni Reijo Toivonen kertoo hieman venähtäneestä työpäivästä:

"Rahtiversioksi muutettu kone oli valmiina Helsingissä, josta lähdimme tyhjänä kohti Lontoon Gatwickiä. Mukana oli Helsingissä koulutuksen saanut rahtipääällikkö, load master. Lontoosta matkan piti suuntautua samana iltana kuormauksen jälkeen Nigerian Lagosiin. Eteen tuli kumminkin kuormausongelmia, kun koneeseen yritettiin sulloa ylisuuri rahtipalletti, joka esti rahtioven sulkemisen.

Ohjaajaporukka oli huolissaan pitkäksi venyvistä työtyörupeamasta, kun kuormaaajat aikoivat purkaa pallelin, etsiä sopivamman ja siirtää tavarat siihen. Lentäjien maa-laisjärki voitti, ja paikalle hankittiin rälläkkä, jolla pallelin nurkka muotoiltiin koneen mitoille sopivaksi. Kutakuinkin yhdeksäntuntinen lento kohti pimeätä Afrikkaa saattoi alkaa. Mutta kuinka pimeään oltiin menossa, se tuli meille yllätyksenä.

Sääennusteet olivat hyvät, ja me saavuimme Lagosin odotusmajakalle asianmukaisesti ja saimme laskuvuoron kakkosena. Meitä edellä oli KLM:n kone, joka tuli varakentälle, kun määräkenttä Kano oli mennyt sumuun. Kano oli meille tuttu, kun olimme siellä päättäneet pyhiinvaellusurakkamme muutamaa päivää aiemmin. Niinikään Lagos oli ollut varakenttämme, joten olimme kuin kotikentillä.

KLM:n koneen kaartaessa laskuun saatoimme aloittaa lähestymisen. Samanaikaisesti näimme harmaan alueen, joka tunkeutui mereltä Lagosin kenttää kohti. Kyseessä oli ennustamaton ja erittäin tiheä merisumu, joka kietoi maiseman alleen. Hetkeä myöhemmin epäonnistuneen lähestymisen jälkeen kuulumme myös varakenttämme Accran menneen sumuun.

Ylösvedon aikana saatoimme todeta lähestymisen menneen nappiin, mutta maanäkyvyyttä emme tavoittaneet. Seuraavana päivänä kenttävirikailija kertoi, että autoliikennekin oli loppunut kenttäalueella.

Muistimme Niameyn kentän Nigerin valtiossa näkyneen selkeänä. Sen vahvisti lennonjohtokin ainoaksi avoinna olevaksi. Polttoainevaramme oli kuitenkin mitoitettu lähellä olevaan Accraan eikä Niameyhin.

Ns. reittireservin suhteen olimme olleet säästäväsiiä tai onnekkaita. Se ja ns. loppureservi, lakisääteinen, antoivat meille yhteensä noin tunnin toiminta-ajan, ja inertia osoitti lähes tunnin lentoaikaa. Valinnan varaa ei ollut - mereen tehtävää laskua lukuun ottamatta. Jatkoimme ylös-veto-suunnassamme pohjoiseen kohti Niameytä varmaankaan "piiruakaan poikkeamatta".

Suunnittelimme lentävämme optimilentorataa myöten, johon lennonjohto ei asettanut rajoituksia. Pikkuhiljaa viritimme aimo annoksen Mayday-huutoja radioliikennettä varmistamaan. Olimme onnekkaita oloisia, kun kenttä valaistuna tuli näkyviin. Lähestyimme ylikorkealla ja loivalla kaarrolla, jotta hutia ei pääsisi syntymään. Korkeuden olin aikonut passata reverseillä ollessamme suorassa finaalisssa, jolloin polttoaineen mahdollisesti loppuessakin osuisimme johonkin kenttäalueelle. Kaikki polttoainejärjestelmän varoitusvalot paloivat, ja finaalisssa otimme käyttöön koulutuksen aikana naurattavana pidetyn 50 kg:n erän siipitankkien välisestä ristisyöttöputkesta. Laskeuduimme hillityn asiallisesti, ja jarrutusreverssin jälkeen ensimmäinen moottori pysähtyi kääntyessämme radan päässä. Toinen sammui vähän ennen asematasoa. Saatoimme todeta polttoainetta olleen riittävästi, joskin hiukan niukasti.

Pääsimme hotelliin muistaakseni viiden korvilla aamulla 18-tuntisen työrupeaman jälkeen. Valtiovallan kylmä käsi ajoi meidän kuitenkin takaisin hommiin, koska koneemme oli pysäköity juuri siihen kohtaan, johon valtiovieraita kuljettavan koneen oli määrä parkkeerata aamupäivällä. Siis kentälle tankkaamaan ja konetta siirtämään. Saimme myös ohjeen selviytyä matkaan mahdollisimman pian, koska meiltä puuttui lentolupa.

Lagosin sään povattiin parantuvan auringon noustua. Koska meitä jo hieman raukasi, otimme tankkaukseen hieman ennakkoinnin varaa ja suoriuduimme hyvin matkaan. Laskeuduttuamme Lagosiin olimme huomattavan kiinnostuneita majoitusmahdollisuuksista. Ilmeni että kaupungista oli sähköt pois, hotellit olivat ilman valoja ja ilmastointia, ja matkan kaupunkiin ennakoitiin kestävän aamuruuhkassa nelisen tuntia. Aamulämpötila oli muistaakseni jo runsaat 30 astetta.

Tiedustelin virkailijalta purkauksen mahdollista nopeuttamista. Tuli mieleen, että meitä huomenissa odottava työ oli tyhjä lento Kanarian saarille. Sovimme virkailijan kanssa, että pyrimme uuteen ja ikiomaan aikatauluun. Keräsimme matkakassarahat ja lähdin perämiehen kanssa maksamaan kenttä- ym. maksuja sekä laatimaan uutta lentosuunnitelmaa kohti Kanariaa. Niinpä matka jatkui, vaikka laulu ei soinutkaan. Toisen päivän iltana puoli yhdeksän paikkeilla löysimme itsemme Kanarialta as-telemassa päättäväisen oloisina kaljalle. Työrupeamaa kertyi runsaat 32 tuntia."



Arvoisa päätoimittaja,
Olen vuosikausia mielenkiinnolla lukenut Liikennelentäjälehteä pysyäkseni vanhana eläkeläisenä jonkin verran "kärryillä" alan asioista.

Liikennelentäjälehdessä nro 4/21.4.2004 sivulla 29 oli artikkeli "Matkan varrelta", missä esitettiin pari asiaa, joihin haluaisin sen ajan kokeneena puuttua.

Artikkelin ensimmäisessä kappaleessa kirjoitetaan seuraavasti: "Noina aikoina kyse lienee ollut yhdistelmä Suomen huonoissa säissä opittua lentotaitoa ja osittaista riskinottoakin." Kaukana riskinotosta! Senaikaisen FOM:n mukaan sai lähestymisen laskea varten aloittaa, mikäli ilmoitettu kiitoratanäkyvyys (RVR) oli parempi

kuin puolet ao. kiitoradalle ja lähestymismenetelmälle määrätystä miniminäkyvyydestä. Jos minimissä todettiin, että oli turvallista laskeutua, oli lupa laskeutua. Muussa tapauksessa oli suoritettava ylösveto (missed approach). En nähnyt silloin enkä näe vielä kukaan menetelmässä mitään riskinottoa!

Artikkelin viimeinen kappale on seuraava: "Huomionarvoista on, että tuohon aikaan lähestymismenetelmät olivat NDB-lähestymisiä." Emme me Convair-aikana lentäneet enää mitään ilmailun "kivikautta". Kyllä me siihen aikaan jo saimme Euroopan kentillä nauttia hyvistä ILS-laitteista ja usein vielä tutkavalvonnassa (GCA monitored ILS-approach).

Ja ehkä siihen artikkelissa mainittuun lentotaitoonkin oli osittain perus-

tana sekin, että Convairissa ei ollut autopilottia!

Hyvää jatkoa SLL:lle ja Liikennelentäjälehdelle. Happy Landings!

Mauri Maunula
(Lennonopettaja ja tarkastuslentäjä DC-3:ssa, Convairissa, Caravellessa ja DC-8:ssa)

Kiitos asiantuntevasta kommentista sekä mielenkiinnosta lehteä kohtaan. On arvokasta saada keskusteluun mukaan eläkeläisjäseniämme. Eläkeläisten kommentteja, kertomuksia, ja artikkeleita lehti julkaisee mieluusti vastaisuudessaakin.

Päätoimittaja

Lehteä tekemään?

Luovaa lisämaustetta työhönsä hakevalle pilotille "Once in a lifetime" -tilaisuus! Liikennelentäjälehdessä toimitusryhmä hakee lehdelle taittaja-toimittajaa. Taittajan rooli on näistä ensisijainen. Taittajan työnkuvaan kuuluu itse asiassa koko lehden "rakentaminen" annettujen materiaalien pohjalta. Taittaja määrittää siis suurelta osin, miltä lehti valmiina näyttää. Tarvittaviin tietokoneohjelmiin annamme tarvittaessa perehdytyksen – aiempaa kokemusta ei tarvita. Työ on luovaa, kiinnostavaa puuhaa, ja toimitusryhmän monipuolisena jäsenenä pääset (halutessasi) tekemään myös varsinaista toimitustyötä sekä osallistua lehden kehittämiseen. Tarjoamme vapaa-aikasi vastineeksi siis aitiopaikan syventyä lentäjän ja yhdistyksen työnkuvaan "pinnan alle" sekä kenties ensikontaktisi tiedottamisen ja journalismin kiehtovaan maailmaan.

Kiinnostuitko? Mailaa toimitus@sllpilots.fi.

Toimitus



Tiedote 45 / 2004: Ystäväliput lomalennoilla

Ystävälippu-asia on ollut edestakaisin soutamista tämän vuoden osalta. Yhtiön johdon / ID-lipputoimiston / OKAY-lehden kirjoituksen jutuissa on ollut ristiriitaisuuksia ystävälippuja koskien. Saimme kuitenkin vahvistuksen siitä, että ystävälippuja voi OKAY-kirjoituksesta virheellisestä tiedosta poiketen käyttää myös lomalentojen OHJAAMOpaikoilla. Yhtiön ohjeistuksen mukaan lomalennoilla ei ystävälippulaisia saa ottaa matkustamapaikoille, eikä jumppareille. Ohjaamopaikat ovat kapteenin päätöksen mukaisesti käytössä, huomioiden kuitenkin mahdolliset kohdemaan viranomaisrajoitukset.

Ymmärrämme, että voi herättää ihmetystä, miksi lomaliikenteessä on eri pelisäännöt kuin reittiliikenteessä. Tämä on kuitenkin yhtiön tekemä päätös. Koska ystävälippujen käyttöönoton laajentaminen edes lomaliikenteen ohjaamopaikkoihin oli pitkien neuvotteluiden tulos (joka sekin näytti vielä viime päiviin asti epävarmalta), toivomme, että yhtiön ohjeissa pitäydettäisiin.

Lomalento-ystävälippujen ostamista varten tulee kapteenin kirjallisesti vahvistaa ohjaamolupa ID-toimistoon joko sähköpostilla / postitse.

Luvassa pitäisi näkyä mm.

- matkustajan nimi
- lennon nro ja pvm
- kapteenin nimi

ID-toimiston yhteystiedot ovat:

id-liput@finnair.com

postikoodi ID / 65

puh. 09-818 8877

fax. 09-818 4543

Reittilentojen osalta käytäntö on vähän erilainen. Lippuja myydään kaikille muille, paitsi erikseen embargo-listalle laitetuille lennoille. Periaatteessa vain vapaat matkustajapaikat on tarkoitettu ystävälippumatkustamiseen, mutta LTR:n johdon mukaan kapteeni saa normaalikäytännön mukaisesti viimekädessä päättää, ketkä saavat matkustaa ohjaamo- ja / tai jumpseat-istuimilla.

S LL:n hallitus

Tiedote 48/2004: AT7-kapteenin vähimmäiskokemusvaatimus

Tämä tiedote koskee erityisesti niitä henkilöitä, joilla on sovellettua virkaikää 36-47 kuukautta.

Pitkällisten neuvottelujen tuloksesta SLL:n hallitus on sopinut yhtiön kanssa, että TES 8.1.2-kohtaa muutettaisiin siten, että vähimmäiskokemus AT7-kapteeniksi on 36 palveluskuukautta. Määrättäessä AT7-kapteenivakanssille on vähimmäisvaatimus kuitenkin 48 palveluskuukautta. Palveluskuukausien laskenta alkaa virkaikälautakunnan vahvistamana sovellettuna virkaikäpäivämääränä. Aiemmin mainittujen aikarajojen tulee täytyttyä viimeistään tyypikurssin alkamiskuukautena. Muilta osin noudatetaan ilmailuviranomaisen ja OMA:n mukaisia vaatimuksia kapteenin tehtävään.

Lisäksi sovittiin, että alennetulla vähimmäiskokemuksella AT7-kapteeniksi koulutettavien osalta noudatetaan TES:n mukaista 24 kuukauden sidonnaisuusajaa. Määräysmenettelyssä noudatetaan 12 kuukauden sidonnaisuusajaa.

AT7-kapteeniksi koulutetuille maksetaan vähintään PL 4 mukaista palkkaa. Korotus palkkaluokkaan 5 tapahtuu normaalisti, eli kuudennen kokemusvuoden alussa. Tämän jälkeen eteneminen kokemusvuosikorotusten osalta tapahtuu TES:n normaalin käytännön mukaisesti.

Vakanssijaossa noudatetaan yhtenäistä virkaikäluetteloa Aeron ja Finnairin kanssa.

Esimerkki vakanssijaosta (kuvitteellinen virkaikäluettelon ote):

- 507. Pilotti A, kokemusta ja virkaikää Finnairilla 50 kk
- 508. Pilotti B, kokemusta ja virkaikää Finnairilla 48 kk
- 509. Pilotti C, kokemusta ja virkaikää Finnairilla 36 kk
- 510. Pilotti D, kokemusta Aerolla 48kk ja virkaikää Finnairilla 24kk
- 511. Pilotti E, kokemusta ja virkaikää Finnairilla 20kk
- 512. Pilotti F, kokemusta Aerolla 36kk ja virkaikää Finnairilla 12kk
- 513. Pilotti G, kokemusta ja virkaikää Finnairilla 10kk

Esim.1: Järjestys haettaessa A, B, C, D, F (E ja G, ei vaadittavaa 36kk kokemusta)

Esim.2: Järjestys määrättäessä D, B, A (G ja E, ei vaadittavaa 36kk kokemusta, F ja C ei voi määrätä, koska ei 48kk)

Vähimmäiskokemusvaatimuksen alentaminen ja muut mainitut ns. reunaehdot hyväksyttiin valtuuston kokouksessa 1.6.2004. Syitä vähimmäisvaatimuksen alentamiseen oli useita. Tällä järjestelyllä haluttiin mm.

- a) taata kaikille samat mahdollisuudet ATR-kapteenin vakansseja haettaessa (sekä Finnair että Aero vähimmäisvaatimus 36kk)
- b) turvata kuitenkin, että kukaan ei joutuisi määrättyksi kapteenin vakanssille 36kk kokemuksella
- c) helpottaa ATR-kapteenivakanssien täyttöä (kokonaisuutena aina parempi, jos vakansseilla ei jouduta määräämään)
- d) selkeyttää Aero-sopimukseen jäänyttä harmaata aluetta vakanssijakoja suoritettaessa

S LL:n hallitus

Monipuolista hikoilua

POC:n Multisport-päivä Nuuksiossa



Ketterä kuin hirvi! Maastopyörällä pääsee uskottomiin paikkoihin.

Liikennelentäjät ovat tunnetusti aktiivista porukkaa, eikä kalenterista meinaa löytyä tyhjiä ruutuja kaikille harrastuksille. Pilot's Outdoor Club kokosi kourallisen luonnonläheisiä urheilulajeja yhdelle päivälle.

Espoon Nuuksiossa retkeilevä pariskunta oli löytänyt rauhallisen yöpaikan Kattilan saunan läheltä. Teltan paikka oli erinomainen, sillä kukaan ei varmasti tulisi pienen päättyvän hiekkatien päähän aamu-unia häiritsemään. Oven raosta kurkistanut neitonen hieraisikin silmiään nähtyään lähes silmänkantamattomiin jatkuvan

letkan farmari-Volvoja ja Audeja, sekä viisitoista miestä sukkahousuissa.. POC:ilaiset siinä virittelivät trikoitaan aamun juoksulenkkiä varten.

Tiistaista oli ennustettu viikon sateisinta päivää. Lähes kaikki rohkenivat kuitenkin rinta rottingilla paikalle, mis-

tä sään haltijat säikähtivät niin, ettei päivän aikana satanut pisaraakaan. Lämpötila oli ihanteelliset 15 astetta.

Ensimmäisenä lajina lämmiteltiin n. seitsemän kilometrin maastojuoksulenkillä. Kierroksen lopuksi vaihdettiin triathlon-tyyliin pyöräilykengät lennossa, pehmuketta persauksiin ja samaa polkua takaisin maastopyörän selässä keikkuen. Pyörälenkin reitti eteni hienosti, koska Kupiaisen Mikko oli käynyt edellisenä päivänä kartoittamassa sitä kolme tuntia! Seuraavaksi oli vuorossa melontaa, sekä rullaluistelua. Lopuksi, mikäli höyryjä oli vielä jäänyt koneeseen, sai ne päästeltä reippaalla "kunniajuoksulla".

Kaikille tuli hiki, ja rantasaunan kosteat löylyt kutsuivat uupuneita urheilijoita. Pisteinä i:n päälle POC tarjosi osanottajille olutta ja makkaraa. Mielenkiinto siirtyi pikkujouluhin. Tunnin päästä alkaviin pikkujouluhin. Kyllä nyt riittää virtaa!

Pekka Hämäläinen



Rullaluistelu oli ensimmäistä kertaa mukana POC:n ohjelmassa.

Pilots' Cup 2/2004



Kuvat: Lauri Soini

Kesän toinen Pilots' Cup -osakilpailu pelattiin 17.6. Vuosaarella tyypillisessä suomalaisessa kesäsäässä - vesi-kuuroja ja lämpöä noin 15 astetta. Sponsori Audi tarjosi kaikille 44:lle innokkaalle pilotille koko päivän lounaiseen Vuosaaren hyväkuntoisella kentällä.

Kisan voitti pari Tuomo Laitinen/Kalle Toivonen tuloksella 71 (hcp14). Pojilla kulki putti hyvin: keskimäärin alle kaksi puttia per reikä. Tulosta tie-

tysti auttoivat Tuomon Kiinasta ostetut copy-Callawayt. Toisena palkittiin pari Kyösti Kettunen/Jorma Pelkonen 72 (hcp 14). Kolmanneksi tuli pari Juho Malila/Juho Sinkkonen 73 (hcp9).

Lähimmäksi lippua löi seniorigolfari Seppo Immonen. Tulos 61 cm! Kauimmaksi löi juniorigolfari Simo Virolainen vajaalla 300 m:n näpäyksellä. Lyöntiä auttoi Simon Kiinasta hankkima 20€:n driveri.

Parhaan bruttotuloksen 82 pelasivat parit Juho Malila/Juho Sinkkonen

sekä Camilla Sommar-Rale/Pauli Pursiainen.

Seuraava Pilots' Cup -kisa pidetään keskiviikkona elokuun 4. päivänä Kytäjän uudella kentällä. Sponsorina silloin toimii BMW. Elokuun toinen kisa pelataan Peuramaalla keskiviikkona 25.8., sponsorina Autokeskus.

Varatkaa vapaat ajoissa!

Pauli Pursiainen

Autotalo Laakkosen
mainos
1/2 A4