

LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 9 | 28.9.2004



Vuoden päästä väreissämme: Embraer 170

Retoriikkaa

Strategiapeli TES-vääntöä silmäläpäitän on alkanut. Peliin kuuluu paitsi omien tavoitteiden ja menettelytapojen suunnittelua, myös neuvotteluosapuolen psyykkaamista tulevaan koitokseen. Finnair on heittänyt ensimmäiset nappulansa laudalle kertoen meille viime aikoina tyrmäväältä kuulostavaa viestiä: lentäjät eivät ole säästäneet vielä mitään. Jos - tai kun - tuo on strategiaan kuuluvaa, tietoisesti valittua retoriikkaa, on valitettavasti todettava että neuvottelujen lähtökohdaksi valinta oli psykologisesti huono.

Me uskomme, että ajat ovat edelleen vaikeat. Emme elä umpiossa - en usko kenenkään odottavan näinä aikoina massiivisia palkankorotuksia. Yhdistyksen johdolla on realistinen kuva alan tilanteesta. Kovaa työtä ja yhteisiä ratkaisuja tarvitaan edelleen.

Tähän asti tehdyistä satsauksista ansaitisimme kuitenkin tunnustuksen. Viime vuonna solmitussa Express-sopimuksessa mainitaan sopimuksen "kattavan liikennelentäjien osalta nyt käynnissä olevat YT-velvoitteet". Olemme noudattaneet sopimusta osal-

tamme kuuliaisesti. Olemme kuluneen vuoden aikana ottaneet lukuisia muiden osastojen ja sidosryhmien töitä itsellemme sekä auttaneet näin säästöjen aikaansaamista muiden sarakkeisiin. Kierrämme koneen, teemme loadsheetejä, valvomme tankkausta. Työmäärän kasvu on aiheuttanut riiveistämme myös soraääniä, mutta sovituista asioista suomalainen pitää kiinni vaikka perkeleitä purren. Entä Express-ryhmän pilotit? He ovat säästäneet suoraan selkänahastaan. Satsausten arvon mitätöiminen tuntuu lannistavalta.

Tosiasiassa on, etteivät sopimamme säästöt voi tässä vaiheessa edes kunnolla vielä näkyä. Express-sopimus tehtiin pitkää aikaväliä silmälläpitäen, ja elämme vasta siirtymävaihetta. Embraer-ryhmä, n. 150 henkeä, tullee kokonaisuudessaan lentämään express-palkalla kahden vuoden kuluessa. Muulta henkilöstöltä saamamme työt ja niistä syntynyt säästö alkaa realisoitua vasta tämän vuoden tuloksessa.

Mieluummin olisimmekin kuulleet ansaitun kiitoksen tehdyistä joustoista,

ja suoraa puhetta jos ne eivät riitä ja tarvitaan vieläkin enemmän.

Puheenjohtajamme viime lehdessä kuuluttamaa positiivisuutta kaivataan edelleen. Sitä toivomme myös vastapuolelta. Työnantajan puolelta tuleva arvostuksen tunne on meille tärkeää, kuten jokaiselle työn raskaan raatajalle. Suomalainen uskoo edelleen parhaiten suoraselkäistä ja rehellistä puhetta, vaikka uutinen olisi huonokin. Me olemme kiitollisia yhtiön johdolle siitä, että yhtiömme on edelleen hengissä. Toivomme että tunnustuksen kuulemme joskus myös heiltä.

Tomi Tervo
päätoimittaja



LIIKENNELENTÄJÄ

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

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

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

Toimittaja: Tom Nyström

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
Uusi puheenjohtaja TTK:lle	6
Luottamusmiehen palsta	8
HUPER-kokous, osa II	10
LOT Embraer 170	12
Kokoa XXL	16
Baraneva Barajas	18
Thulin D	19
Miehistöruokailu	20
M80-tyyppitoimikunta	21
DC-10-30 ja MD-11	22
Pilots' Cup	25
CDR Jukka Järvelä eläkkeelle	26
Antin uusi Mersu	27

Viesti yhtiölle:

Yhtiömme on pärjännyt läpi tiukkojen aikojen, käyttäen apunaan koviakin keinoja. Matkustajamäärät ovat onneksemme nousussa, vaikkakin tuotot per matkustaja ovat pienentyneet. Ilmailun murros jatkuu – mutta mitä tulevaisuus tuo tullessaan Finnairille? Miten tulevaisuuden voi luoda mahdollisimman hyväksi kaikille? Malleja menestykseen haetaan kaikkialta.

Usein kuulee ihmeteltävän, miten halpalentoyhtiöt saavat voittoja aikaisiksi pienistäkin tulovirroista. Halvat kustannusrakenteet perinteisiin verkostoyhtiöihin verrattuna tuottavat helpommin mahdollisuuden voiton saamiselle. Tätä ei kiistä kukaan. Mutta on muitakin syitä – ainakin niillä yhtiöillä, jotka todella pärjäävät.

Southwest – eräs vanhimmista ja parhaimmista halpalentoyhtiöistä – antaa hyvän esimerkin siitä miten luodaan menestystä. Southwestin periaate on: ”työntekijät ensimmäisinä, asiakkaat toisena, osakkaat kolmansina”. Jos pidät työntekijöistä hyvää huolta, he pitävät hyvää huolta asiakkaista. Jos tämä tapahtuu, niin teet samalla osakkeen omistajista tyytyväisiä.

Eräiden yhtiöiden johtajat (ja omistajat) ovat nopeasti huomanneet, mikä on heidän tärkein valttinsa kilpailussa: työntekijät! Työntekijät, jotka muutamista kolhuista huolimatta, rakastavat

työtään, työnantajaansa sekä asiakkaitaan. He jopa pitävät yhtiön johtajista. Tyytyväiset työntekijät antavat mielellään sekä energiaansa että ideoitaan lentoyhtiönsä käyttöön.

Finnairilla on klassisesti ollut kohutuullisen hyvät ja avoimet keskusteluyhteydet työntekijöiden ja johtajien välillä. Voidaan kiistattomasti osoittaa, että monista suvantovaiheista on selvitty voittajina juuri yhteistyön kautta. Tämä tilanne ei tule muuttumaan tulevaisuudessakaan. Vain yhdessä olemme voittajia.

Pelkkä keskusteluyhteys ei riitä muuttuvassa maailmassa. Yhtiömme tavoittelee syklisessä kvartaalitalousympäristössä voittoja, ja niitä haetaan myös kohdistamalla säästötavoitteita työntekijöille. Hyvä niin – mutta halutaanko nuo säästöt myös palauttaa työntekijöille silloin kun yhtiöllä menee hyvin?

Antakaa työntekijöille kunnollinen, merkittävä siivu yhtiön menestyksestä! Ei pähkinöitä vaan porkkanaa!

Yllä mainittu Southwest tekee niin. Yhtiöstä saamallaan osaketuotoilla Southwestin työntekijät ovat voineet ostaa uuden auton, asunnon tai vaikkapa tehdä sijoituksia leppoisampia eläkepäiviä varten. Erittäin palkitsevaa ja motivoivaa.

Finnairin nykyiset palkkiojärjestelmät työntekijöilleen ovat aikansa

eläneet ja vaativat kunnon muutoksia. Yhtiö muuttaa muitakin rakenteita, miksei siis tätäkin. Finnair Oyj ostaa yhtiökokouksen myöntämällä mandaatilla omia osakkeitaan kiihtyvällä tahdilla. Näitä osakkeita voidaan yhtiön johdon päätöksellä käyttää henkilöstön palkitsemiseen.

Eikö olisi jo korkea aika suunnata nuo tulevaisuuden voitot heille, joilta nyt pyydetään tehokkuutta ja säästöjä? Olisiko hyvä tai jopa paras aika aloittaa keskustelu asiasta näin työehtosopimuskierron kynnyksellä?

Pyydä silloin, kun menee huonosti! Palkitse ruhtinaallisesti silloin, kun menee hyvin!

Viesti jäsenistölle:

Yhtenäisyys on voimavaramme!

Panu Mäki
puheenjohtaja



Valtuusto aloitti uudella kokoonpanolla

Kauden 2004-2005 ensimmäinen valtuuston kokous pidettiin 7.9.2004 liiton toimistotiloissa. Ohessa lyhyt tiivistelmä tärkeimmistä kokouksessa käsitellyistä asioista.

Kokouksessa vahvistettiin 2005 valtuuston kokousten päivämäärät, ja ne ovat seuraavat: 5.10.2004 / 2.11.2004 / 7.12.2004 / 11.1.2005 / 1.2.2005 / 1.3.2005 / 5.4.2005 / 3.5.2005 / 7.6.2005 / 9.8.2005. Tilinpäätöskokous tullaan pitämään ma 29.11.2004 klo 10.

Uudet toimihenkilöt

Yhdistykselle valittiin kokouksen yhteydessä toimihenkilöt tulevalle toimikaudelle. Kyseessä oli myös uuden valtuuston kokoonpanon ensimmäinen kokous.

Myös hallitus koki kokoonpanomuutoksen. Hallitukselle vahvistettiin seuraava kokoonpano: Panu Mäki, A32C (puheenjohtaja), Jukka Kaleva, M11C (varapuheenjohtaja), Kristian Rintala, M11F, (hallituksen sihteeri) ja Kai Tuomikoski, A32F (hallituksen jäsen).

Muiden toimikuntien edustajat vahvistettiin ja ne tulevat ilmestymään lähipäivinä liiton www-sivuille sekä valtuuston pöytäkirjan liitteeksi. Turvatoimikunnan uudeksi puheenjohtajaksi valittiin B75C Matti Allonen, Vesa Kokkosen lähestyessä eläkeikää.

Vakuutusturvaan pieniä tarkistuksia

Valtuustolle oli tullut jonkin verran palautetta siitä, että lupakirjavakuutuksen maksimisumma tulisi ensi vuonna tippumaan liian paljon nykyisestä tasosta. Valtuusto harkitsi kantaansa uudestaan ja päätti seuraavaa:

- pääperiaate on edelleen, että puolet varsinaisen jäsenen jäsenmaksusta käytetään lupakirjavakuutuksen maksamiseen
- liiton jäsenmaksulla tarjoama vakuutustaso tarkistetaan puolivuosittain
- mikäli em. kohtien vakuutusturva on suuruudeltaan alle tason, joka saadaan kertomalla "Mainline CDR PL 20 tuntipalkka" luvulla 3000, voi jäsen omalla kustannuksellaan nostaa vakuutusturvansa tähän maksimirajaan asti (tällä hetkellä 200.130 euroa). Maksimi vahvistetaan aina valtuuston päätöksellä yhdeksi kalenterivuodeksi kerrallaan.

Käytännössä päätös tarkoittaa, että kaikilla SLL:n jäsenillä tulee vuonna 2005 olemaan lupakirjavakuutuksessa maksimirajana 200.130 euroa. Poikkeuksena ovat jo 58-vuotta täyttäneet, joille ei jäsenetuna voida myöntää vakuutusta vakuutusyhtiön sääntöjen takia.

Harrastekerhojen tukihakemukset

Harrastekerhoilta oli tullut 6 hakemusta valtuustolle. Valtuusto päätti myöntää kaikille tukea hakeneilla harrastekerhoille rahallista tukea toimintaa varten seuraavasti:

- Moottoripyöräharrastajat (yhteyshenkilö Heikki Kallio), 200 euroa
- Orienteringsklubben Flygpojarna (Jukka Gers), 200 euroa + 2 saunavuoroa



Tuomikosken tietokoneelta etsittiin jälleen Carmenin sielunelämän saloja. Kuvat: Tomi Tervo



Kenneth Hamberg, Camilla Sommar-Rale ja Jouna Heikkinen kuuluivat valtuuston kokoonpanoon jo viime toimikaudella.

- Pilots' Outdoor Club (Mikko Selander), 450 euroa + 2 saunavuoroa
- Pilots' Cup (Golf) (Pauli Pursiainen), 500 euroa + 2 saunavuoroa
- Pilot Hockey (Jari Asell), 900 euroa + 2 saunavuoroa
- Pilots' Big Band (Aki Vihavainen), 1000 euroa + 2 saunavuoroa

Kattojärjestö syntymässä

Suomeen ollaan perustamassa lentäjien yhteistä kattojärjestöä, jonka nimeksi tulee Finnish Pilots' Association (FPA). Lähes kaikki Suomessa toimivat lentäjähdistykset ovat osoittaneet kiinnostusta tähän hankkeeseen. Valtuusto päätti, että mikäli kattojärjestö perustetaan, tulee SLL anomaan sen jäsenyyttä ja olemaan mukana sen toiminnassa.

Lepoajoista

Osa Carmenin tekemistä pairingeista ei täytä TES:n minimilepovaatimuksia. Virhe näyttää muodostuvan siitä, että koneen yövyttämistoimenpiteistä sovittua 15 min työajan lisäystä ei ole muistettu ottaa huomioon ohjelman toteutuksessa. Ongelmaa on esiintynyt ainakin OUL ja DUS-yöpyvien yhteydessä. Valtuusto päätti, että syyskuun

lopun OUL-yöpyvät (3 kpl) voidaan lentää suunnitellusti. Luottamusmies on ilmoittanut DUS-yöpyvistä, että pairingit pitää korjata TES:n mukaisiksi.

Mauri Pänkäläinen ja Timo Willberg olivat ehdottaneet, että lopun HEL-LPA-HEL-lennot olisi lennetty ilman miehistönvaihtoa LPA:ssa. Asia ei ole enää ajankohtainen, sillä yhtiöllä ei ole enää intressiä muuttaa parinkeja.

Malagan varauskausi

Valtuusto päätti, että Malagan mökin varauskausi siirretään seuraamaan aikataulukausia. Huoltoviikot sijoitetaan näihin ajankohtiin, jotta yksittäisiä vuokravuoroja ei jouduta venyttämään tai supistamaan. Tuleva Malagan mökin varauskausi tulee siis olemaan maaliskuun 2005 alusta maaliskuun loppuun 2006. Sitä seuraavina vuosina varauskausi tulee olemaan huhtikuun 2006 alusta maaliskuun 2007 loppuun.

Eläkeasioita

Eläkeneuvottelut yhtiön kanssa ovat vieläkin kesken. Pääperiaatteet on saatu sovittua jo kuukausia sitten, mutta hienosäätö eläkekirjauksista kestää vielä joitakin viikkoja. SLL on antanut toimeksiannon eräälle eläkelaskentaan

erikoistunelle yhtiölle; tarkoituksena on selvittää yhtiön esittämien teksti-muutosten mahdolliset kustannusvai-
kutukset lentäjien eläkkeisiin.

Kauniiksi lopuksi

Quicumque turpi fraude semel innotuit, etiam si verum dicit, amittit fidem. "Jonka edes kerran on saatu tietää tehneen häpeällisen petoksen, se on menettänyt luottamuksen, vaikka puhuisikin totta."

Kristian Rintala
SLL hallituksen sihteeri



Uusi puheenjohtaja TTK:lle

Syyskuun valtuusto valitsi uudeksi Turvatoimikunnan puheenjohtajaksi kokeneen ja TTK:ta aiemminkin johtaneen Matti Allosen, joka kertoo seuraavassa ajatuksiaan TTK:sta ja sen tehtävästä.

Turvatoimikunnan pitkäaikainen jäsen ja entinen puheenjohtaja Jaakko Heikkala päätti jättää TTK:n tehtävät. Hänen pitkä ja mittava työnsä Turvatoimikunnassa ansaitsee tulla huomioiduksi. Kiitos työstäsi!

Samalla myös Vesa Kokkonen siirtyi Turvatoimikunnan pj:n paikalta rivijäseneksi - muka jäähdyttelemään eläköitymistä ajatellen. Vesa on tehnyt pitkän uran niin TTK:n jäsenenä kuin aikaisempina puheenjohtajanakin. Hänen työnsä teknisenä pääohjaajanakaan ei ole jäänyt jäsenistöltä huomaamatta.

Vesan käten jäljet näkyvät useissa manuaaleissa ja teksteissä, menettelmissä ja toimintatavoissa. Kiitos Vesalle ennen kaikkea pitkäjänteisestä lentoturvallisuustyöstä. Toivottavasti häneltä löytyy vielä paukkuja uuden puheenjohtajan evästyksiksi ja alkuun auttamiseksi.

Ajatuksia lentoturvallisuudesta

Meillä lentäjillä on monella tavalla poikkeuksellinen työympäristö ja tehtävä. Meidän tulee hallita ja tuntea lentämisen perusteet aerodynamiikan ja fysiikan lakeineen. Jokaisen on tunnettava konetyypinsä. On osattava toimintaympäristöämme ohjaavat viranomaismääräykset sekä yhtiön



Vesa Kokkonen luovutti TTK:n puheenjohtajuuden Matti Alloselle ja toivotti onnea tuleviin koitoksiin.

operatiiviset ja hallinnolliset ohjeet. Meidän on tunnettava muiden maiden ohjeistukset, erilaiset toimintatavat, sekä säät tropiikista arktisiin olosuhteisiin. Listaa voisi jatkaa vaikka kuinka pitkään.

Toinen merkittävä tekijä on työpaikka. Kun nostovoima saa gravitaatiosta ylivoiman, on tapahtumaketjussa syntynyt tilanne, jonka pysäyttäminen ja korjaaminen ei olekaan niin yksinkertaista kuin esim. autolla ajettaessa. Ilmassa olemme suljetussa kopissa - kuten matkustajat melko oikein asian mieltävät - eli ohjaamossa, jossa apunamme ovat omat kykymme, tietomme ja kokemuksemme lisättynä kollegan vastaavilla ominaisuuksilla. Lisänä meillä ovat koneen järjestelmät, laitteet, manuaalit (kirjoina tai bitteinä), kommunikointimenetelmät sekä oven toisella puolella osaava henkilökunta. Lisäksi meillä on vastuu siitä, mitä teemme ja miten toimimme.

Mikä se vastuu oikein on? Konkreettisesti se on määritelty Ilmailulaissa, säännöissä ja ohjeistuksissa, jotka tietysti osaamme unissam-

mekin. Yhtenä tärkeimmistä vastuun alueista, ellei tärkein, on meidän jokaisen vastuu lentoturvallisuudesta. Sen tulisi olla aina ja kaikkialla mukana kun olemme töissä tai valmistautumassa siihen; jopa yksityiselämämme on osa lentoturvallisuutta. Uskon, että jokaiselle ohjaajalle lentoturvallisuus on koulutuksen ja työn aikana muotoutunut itsestäänselvyys, joka on ohjenuorana toimissamme.

Raportointi ja sen merkitys

Työpaikallamme voimme havaita ja nähdä, mitkä asiat eivät suju niinkuin pitäisi, ja mitkä taas toimivat hyvin. Tämäkin erikoispiirre työssämme, jota muilla ei välttämättä ole, mielestäni velvoittaa meitä jatkuvaan lentoturvallisuustyöhön. Parhaimmillaan teemme sitä antamalla palautetta sekä tekemällä ehdotuksia työympäristömme kehittämiseksi aina turvallisempaan suuntaan.

Suurin osa meistä tuntuu osaavan kirjoittaa. Se on nähtävissä logikom-

menteista ja mm. SLL:n epäviralliselta keskustelukanavalta. Toivonkin, että kantaaottava ja asiallinen kirjoittelu jatkuu muillakin foorumeilla, jopa uu-

Lentotoiminta on pitkällä tähtäyksellä mahdollista vain, jos se on turvallista.

silla, kehitteillä olevilla keskustelukanavilla kun sellaisia aikanaan tulee. Yksi palautekanava, jota suosittelen, on ttk@slpilot.fi. Ongelmat viedään sieltä eteenpäin sille organisaation osalle, jolle se kuuluu. Vastauskin vaaditaan ja se myös saadaan sekä annetaan takaisin palautteena.

Luottamuksellisuus lento-turvallisuusasioissa

Lentoturvallisuus ei kuitenkaan ole yksin meidän oikeutemme ja asiamme. Se kuuluu kaikille niille henkilöille, jotka työskentelevät lentoyhtiössä tai sitä sivuavissa työpaikoissa. Jokaisen tulisi muistaa, että lentotoiminta on pitkällä tähtäyksellä mahdollista vain, jos se on turvallista.

Eräs asia, joka on ollut aikaisemminkin esillä, sivuaa myös turvallisuusajattelua. Se on luottamuksellisuus raportoinnissa ja tutkimusten ym. käsittelyssä. Sen on oltava ehdoton ja se koskee kaikkia. Kaikkea tietoa ei tarvitse välittää eteenpäin, ellei ole varma sen päätymisestä luotettaviin käsiin. Tästä johtuen olemme tehneet päätöksen, että TTK:n pöytäkirjat noudattavat melko niukkaa linjaa asioiden käsittelyssä ja lisäinfoa on saatavissa puheenjohtajan kautta. Myös Liikennelentäjä-lehti tulee jatkossa esittelemään Turvatoimikunnan asioita selvästi suppeammin ja yleisellä tasolla.

Syyskuun kokouksen asioita

Syyskuun kokouksessaan Turvatoimikunta käsitteli lukuisia asioita, joista monet liittyivät jäsenistöltä tul-

siin palautteisiin. TTK kiittää jäsenistöä aktiivisuudesta.

Kokouksessa pohdittiin mm. Arlandan kentän rullausopasteita Ruotsin TTK:lta tulleen kyselyn pohjalta. Asialistalla oli myös asiaa tutkavektoroinneista ja niiden ”tiukkuudesta”, JFK:n gatelle rullamisesta, miehistölaukkujen laskennasta sekä miehistöjen kulkukorteista.

Riku Aakkula esitteli Wienin AGE-komiteakokouksen antia jota hän selvitti myös elokuun Liikennelentäjä-lehdessä. Todettiin erään koneemme CVR:n purkamisen sujuneen sopimusten

mukaisesti, asiaankuuluvia osapuolia informoiden.

Lisäksi TTK vahvisti tulevan vuoden kokoonpanonsa, johon kuuluvat viime kauden jäsenistä Mika Allinen, Riku Aakkula, Pekka Erkama, Timo Einola, Vesa Kokkonen, Bo Malmgren, Hannu Markkula, Timo Mäkeläinen, Matti Sorsa, Antti Tuori ja Tomi Tervo. Uusina jäseninä mukaan liittyivät pj. Matti Allonen sekä Mika Kosonen.

Turvallisia lentoja missä ikinä niitä lennättekään,

Matti Allonen
Turvatoimikunnan
puheenjohtaja

Nordean
mainos
n. 3/5
pysty



Onko meitä riittävästi?

Tiedonkulku TES-rikkeistä yhdistykselle on viime aikoina takkuillut pahoin. Myös miehistömäärien laskentamallit herättävät huolta.

TES-rikkeitä on esiintynyt lähi-aikoina melko runsaasti, sekä suunnitellusti, että miehistöpulan vuoksi. MD-11-ryhmässä BKK:ia on lennetty kahdella miehellä, osittain miehistöpulan, osittain sairaustapausten johdosta. Sairautapaukset on aina perinteisesti hoidettu ”kotiin”, mutta niistä johtuva vyörytys miehistönkäytössä on ollut tiukan miehistömäärän vuoksi hurjaa. A32S-ryhmässä yöpyviä on suunniteltu alle minimilevon johtuen Carmenin keskeneräisyydestä. TES-rikkeitä on aina ollut, mutta huolestuttavinta viimeaikaisissa tapauksissa on, että liitto on jätetty syrjään tapahtumista. Osassa tapauksissa allekirjoittanut tai hallitus on saanut tietoa vasta jälkikäteen. Ratkaisut on sysätty lyhyellä varoitusajalla miehistölle. Tämä on erittäin huolestuttava kehitys joka on saatava loppumaan. Kiitos aktiivisten jäsenten, olemme pysyneet tapahtumissa edes jotenkin mukana.

Vapaapyyntien vaikeus

Carmenia tuossa jo sivusinkin. Palaute listasuunnittelun osalta on vaihtelevaa. Osa on hyvinkin tyytyväisiä, osa käy melkoisen kuumana. Työn rytmityksen suhteen kone näyttää jotenkin toimivan, mutta suurin murheenkryyni näyttää olevan vapaapyyntien toteutuminen. NOPO:t toteutuvat, mutta TOF:it takkuavat. Vapaapyyntien määrä on yhtiön mukaan ”räjähtänyt”. Tottakai on. Nyt entiset itsestäänselvytykset pitää pyytää

vapaaksi (vapaat viikonloput, järkevä balanssi aamu/iltatöissä, harrastukset jne.). Myös feedback vapaiden toteutumisen mahdollisuuksista puuttuu kokonaan. Järjestelmä on keskeneräinen. Kehitystä tietenkin tapahtuu, mutta kauanko meidän täytyy toimia koekaniineina sosiaalisen elämämme kannalta? Mielestäni seinä on hyvin lähellä. Myösk Carmenin pairing-suunnittelu on näyttänyt kyntensä. Kone pukkaa mitä ihmeellisempiä rotaatioita päivälevoilla ja miehistönsiirroilla/-vaihdolla. Yhtiön kannattaisi nyt kuunnella ”järjen ääntä” eikä juosta vain numeroiden perässä. Väsynyt ja loppuunajettu pilotti on tällä tahdilla arkipäivää. Turvallisuus on kaiken yläpuolella, eikä lentoturvallisuutta voi mitata rahassa.

Loma-asioita

Siirrettyjä lomia on tänä vuonna varmaan enemmän kuin koskaan. Mistähän tämäkin asia juurtaa? Kesälomakauden ulkopuolelle siirrettyjen lomien osalta toimitaan TES:n 17.1.4 mukaan, eli kahdesta siirretystä lomapäivästä annetaan yksi lisälomapäivä. Myöskin kesälomalta töihin lähdön vuoksi siirretyt lomat kompensoidaan. Yhtiöltä tulee asiasta tiedote.

Hieman myös kipparin lisälomasta. Se on toiminut ”earn and use” -periaatteella, eli samalla kun olet lomaa TES:n mukaan ansainnut, olet myös voinut sitä pitää. Jos kesken lomanansaitsemisvuoden siirryt perämieheksi, olet voinut pitää käynnissä olevan ansaitsemisvuoden aikana ansaitsemasi lisälomat. Seuraavalle lomakaudelle ei näin siirry mitään lisälomaa. TES:n teksti on kieltämättä hieman epäselvä.

Psykosta ja unitutkimuksesta

Psykokorvauksista on tullut kyselyjä. TES:n kohta 6.5 tarkoittaa vakiintuneen käytännön mukaan ”perustarkastus-

ta” Psykossa tai ilmailulääkärin luona. Mikäli tämä käynti venyy yli 5h, maksetaan korvaus toteutuneen ajan mukaan. Mikäli tulee lisäkäyntejä esim. erikoislääkärille, menevät nämä ajallisesti ”omaan piikkiin”. Määrätyistä lääkkeistä voi hakea korvausta sairauskassasta.

Unitutkimus on käynnissä. Erityisesti aikaerolentoihin (B757 ryhmän työrytmitystä unohtamatta) liittyvään työskentelyyn perehdytään asiantuntijoiden avulla ja mahdollisia suosituksia/parannuksia tutkitaan. Työ vielä kesken joten siitä myöhemmin lisää.

Lopuksi miehistömääristä

Yhtiö on liiton pyynnöstä esitellyt hallitukselle ja valtuustolle tulevaisuuden näkymiä. Erityisesti MD-11:n kohdalla miehistömääriin on tulossa parannusta ensi kesään mennessä, mutta muuten yleinen trendi näyttää olevan niukuus. Käppyröiden mukaan miehistömäärä säilynee ennallaan, eivätkä Embraerin käyttöönotto ja sitä seuraava koulutusrumba ensi vuonna aiheuta suunnittelijan mukaan lisämiehistötarvetta. Olemme kokeneet yhden kesän optimoinnin pohjalta, emmekä toista samanlaista halua. Organisaatiokaavion mukaan miehistömäärille on nimetty vastuuhenkilö, joka loppukädessä vastaa esimiehilleen niiden toteutumisesta. Vastuu ulottuu luonnollisesti myöskin seuraamuksiin.

Arto Pellinen
TES-luottamusmies



Datacom
mainos
A4

Lentäjien paineet lisääntyneet

IFALPA HUPER-kokous Bodössä - osa 2

Bodön kokouksen Human Performance –osiossa oltiin huolestuneita mm. yrityksistä laskea lentokoulutuksen tuntimääriä. Kireä taloustilanne on lisännyt ohjaamon ulkoisia stressitekijöitä.

Useat tutkimukset tukevat lentäjien tunteja työhön kohdistuvien ulkoisten paineiden kasvamisesta. Paineet ovat kasvaneet ilmailualan taloudellisten ongelmien, tiukan kilpailun ja lentoyhtiöiden johtamiskulttuurin muutosten seurauksena. Aikataulujen ja työvuorojen aiheuttama aikapaine sekä joissain yhtiöissä tapahtuva lentojen miehistökohtainen kustannusseuranta vaikuttavat lentomiesten työhön ja päätöksiin turvallisuutta heikentävästi. Näitä akuutteja ongelmia käsitellään ja viedään eteenpäin järjestöissä, lainsäädännöissä ja lentoyhtiöissä monella rintamalla. Toivottavasti tulemme näkemään lähitulevaisuudessa kehitystä lentoturvallisuustyössä tällä rintamalla.

Frankfurtin kentän kapasiteetin kasvattaminen

Frankfurtin kentällä valmistellaan lentoaseman kapasiteetin nostamista. Nykyisin kentällä käytetään kiitoteiden

25L ja 25R samanaikaisen käytön tehottamiseksi meidänkin A32S-piloteille me tuttua ns. virtuaalikiitotietä 26L, joka on 25L:n siirretyltä kynnykseltä alkava kiitotie. Liikenne kiitotielle 26L on korkeusporrastettu 25R liikenteen kanssa ja mahdollistaa pienemmät lateraaliporrastukset ratojen liikenteiden välillä. Tällä hetkellä saman kiitotien kynnyksiä 25L ja 26L ei käytetä samanaikaisesti. Kapasiteetin nostamiseksi

Inflight Security personnel ("Sky Marshals")

Komiteassa keskusteltiin huper -kannanoton laatimisesta lentokoneessa matkustavien, aseistettujen turvallisuushenkilöiden käytöstä. Yleinen mielipide komiteassa on periaatteessa sheriffien käyttöä vastaan, ja erityisesti aseiden tuomista lentokoneeseen vastustetaan. Turvallisuustyö tulisi tehdä maassa ennen lentoa ja ohjaamon oven



Komitea kokoontui yhteiskuvaan Bodön lentokentällä. Osanottajoukko oli runsas - edustajia löytyi sekä Huper- että Medical -sektorilta.

kahdella operaatiolla tunnissa on kuitenkin alustavasti suunniteltu kaikkien kolmen kiitotien samanaikaista käyttöä. Järjestely on uudentyypinen ja vaatii pohdintaa mahdollisista riskeistä ja koulutuksesta, jotka liittyvät pienellä porrastuksella, saman kiitotien eri kynnyksille tehtävistä, mutta eri ILS: eihin ja lähestymisvaloihin perustuvista lähestymisistä. Suunnittelun tueksi haetaan nyt kommentteja lentäjiltä. Mikäli haluat tuoda esille näkemyksiäsi asiasta, voin välittää ne suunnittelu-työssä mukana oleville tahoille. Voit kommentoida asiaa minulle sähköpostitse (pekka.erkama@slpilots.fi).

tulisi riittää turvallisuuden takaamiseksi lentokoneessa.

Punainen väri ohjaamon instrumenteissa

Yhdysvalloissa on esitetty punaisen värin käyttöönottamista normaalien indikaatioiden esittämiseksi lentoinstrumenteissa. Värin käyttöä instrumentoinnissa on tutkittu ergonomiassa varsin paljon, mutta varsinaisia toimintaperiaatteita asian osalta ei ole kirjattu. Lentäjille asian tärkeys on itsestään selvä, sillä punaisen värin merkitys vaaran ilmaisijana on tärkeä. Normaali-indikaatioissa käytettynä punainen väri saattaisi aiheuttaa sekaannuksia

varsinkin warning -indikaatiotilanteissa. Asiaa tullaan tutkimaan lisää ja siitä pyritään muodostamaan periaate, jolla ohjataan lentokone- ja laitevalmistajien suunnittelutyötä lentäjille sopivaan ja turvalliseen suuntaan.

Lentäjien valinta

Komitea kävi läpi Matti Sorsan aikaan laatiman IFALPA-politiikan lentäjien valinnoista. Komitea oli yksimielinen politiikan ajankäytöstä, eikä löytänyt siitä mitään muutettavaa. Aiheen yhteydessä keskusteltiin muutamien maiden ongelmista lentäjävalintoihin hakeutuvien kandidaattien osalta. Ilmailualan taloudelliset ongelmat ja niiden uutisointi ovat vähentäneet merkittävästi lentokoulutukseen hakeutuvien ”hyvien” kandidaattien määrää esim. Norjassa ja Hollannissa. Ongelma ei ole maailmanlaajuinen eikä se varsinaisesti vaikuta valintaprosessiin tai sen lopputuloksiin. Ongelmien takana on koulutukseen hakeutumisen korkea kynnys suuren taloudellisen riskin vuoksi, joka johtuu yksityisen lentokoulutuksen korkeasta hinnasta. Suomessa tilanne on toinen,

Ilmailualan ongelmat ovat vähentäneet merkittävästi lentokoulutukseen hakeutuvien hyvien kandidaattien määrää.

sillä Suomen Ilmailuopisto (SIO), eli ”ex-Pori”, tarjoaa valintaprosessin läpäisseille lentäjäkoulutuksen ns. motivaatorahaa vastaan. Vaihtoehtona SIO:lle voi Suomessa myös hakeutua yksityisiin lentokouluihin, mikäli läpäisee niiden valintatestit, jotka ovat valtaosaltaan korkeatasoiset.

Väsymyksen ja vireystilan mallintaminen

Konferenssissa esiteltiin tutkimus, jossa oli vertailtu seitsemää erilaista matemaattista mallia väsymys- ja vireystilan ennustamiseksi. Ennustusten luotettavuus todettiin useissa tilanteissa suhteellisen hyväksi vertaamalla niitä

kokeellisiin mittauksiin. Mallit kehittyvät jatkuvasti ja niiden tarkoitus on tarjota lisää tieteellistä taustatietoa väsymyksestä ja vireystilasta sekä mahdollistaa lopulta turvallisten työvuorojen suunnittelu mallinnusta apuna käyttäen. Mikään malleista ei osoittautunut erityisesti muita paremmaksi.

Australialaiset ovat tehneet valtavasti työtä väsymyksen ja vireystilan tutkimuksessa. Lähtökohtana on ollut tuottaa mahdollisimman konkreettista tieteellistä näyttöä väsymyksestä ja vireystilasta sekä niiden hallinnasta ja ennustamisesta. Tutkimuksen ja uuden tiedon valossa on luotu Fatigue Risk Management System (FRMS), joka huomioi lentoyhtiössä väsymyksestä aiheutuvat lentoturvallisuusriskit. Kehitystyön tavoitteena on ottaa FRMS



Erkama ja Tuori testasivat ihmisen fyysikaalisia rajoja kalastuslaivan kyydissä. Kuvat: Pekka Erkama

tulevaisuudessa osaksi lentoyhtiöiden Safety Management System:ia (SMS), siihen sisältyvi-

en muiden turvallisuustyövälineiden ohella. FRMS tuottaa periaatteet, joiden avulla työajat, työvuoroa edeltävät levot, työvuorojen aikaiset levot ja työvuorojen jälkeiset levot voidaan suunnitella turvallisiksi. Luotettava tieteellinen näyttö ja luotettavat ennusteet nostavat esiin myös lentoyhtiöiden ja lainsäätäjien vastuun turvallisten työvuorojen suunnittelussa ja työaika-rajojen asettamisessa. Samalla se tuo esille myös lentäjien velvollisuudet lepoaikojen käytöstä lepäämiseen. Konferenssissa esitetyn tiedon valossa tulevaisuus väsymyksen ja vireystilan hallinnassa vaikuttaa lupaavalta ja lähivuosina saamme toivottavasti käyttöömmme työvälineitä, jotka tar-

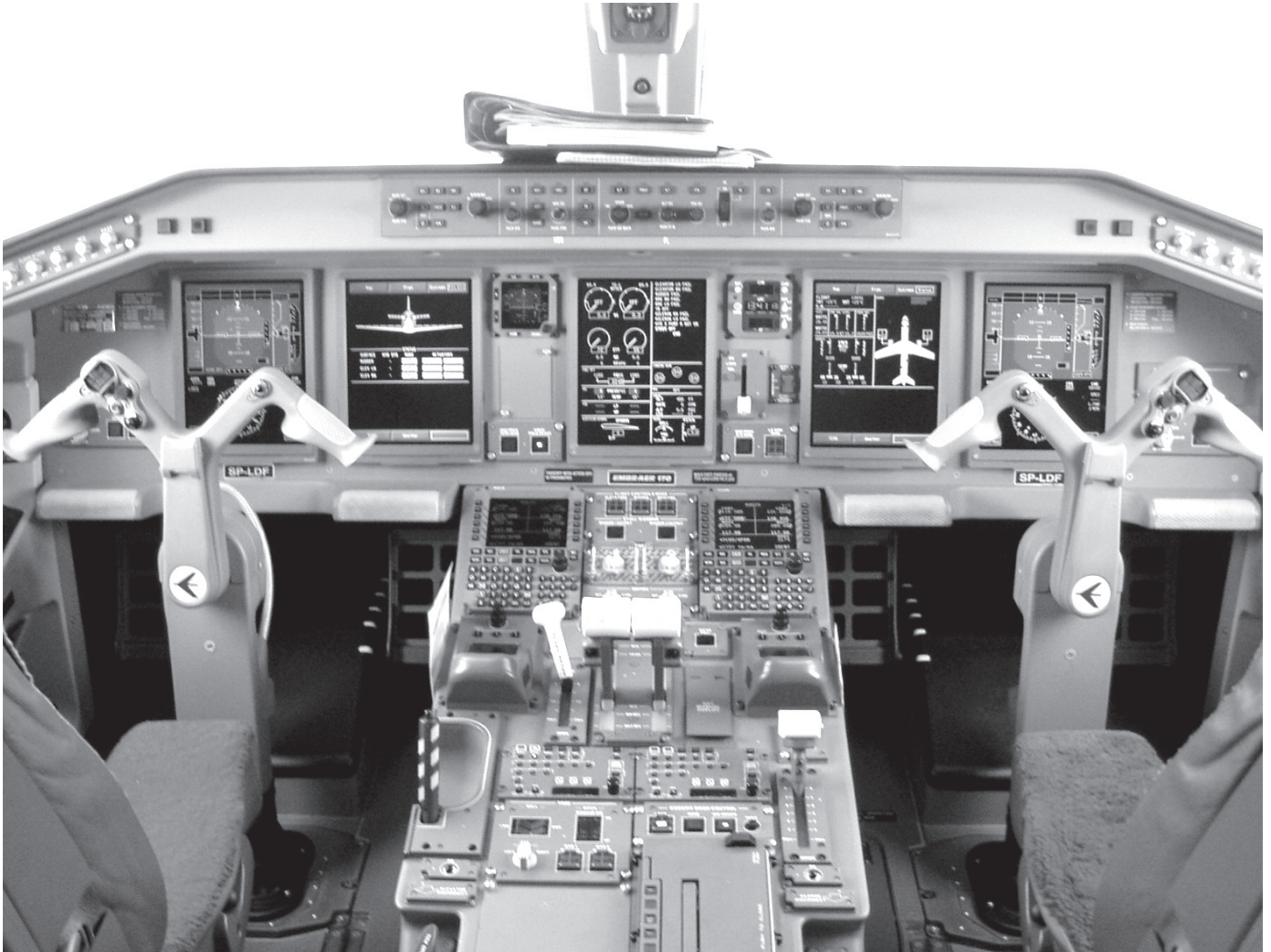
joavat paljon kaivattua konkreettista näyttöä väsymyksestä ja vireystilasta työvuorojen suunnittelun pohjaksi.

Lentäjäkoulutuksen lentotuntimäärät

Medical- ja Huper- osioiden lisäksi kokouksen kolmannen osa-alueen muodostavat Licencing-asiat. Näiden yhteydessä puhuttiin mm. lentäjäkoulutuksen lentotuntimääristä. Ilmailuteollisuus painostaa ICAO:ta lentokoulutuksen lentotuntien vähentämiseen. Ehdotus uudesta Multi Pilot License (MPL) -lupakirjasta edellyttää vain 60 tunnin lentokokemusta oikealla koneella. Tällä hetkellä ATPL- ja MCC-koulutukseen sisältyy n.120 lentotuntia. Futuristinen tavoite on kouluttaa tulevaisuuden lentäjät kokonaan simulaattorissa. Radikaalit muutokset lentokoulutusmäärissä eivät perustu mihinkään tietoon tai tutkimukseen. Nähtävästi ilmailualan taloudelliset paineet ovat ulottamassa lonkeronsa myös lentäjien koulutukseen. IFALPA on tehnyt asiasta vastaehdotuksen, jossa turvallisiksi minimilentotuntimääräksi esitetään 120 lentotuntia. Suurta ja nopeaa muutosta koulutuksessa ilman tutkimusta, tietoa ja seurantaakin myöskin vastustetaan.

Pekka Erkama
IFALPA Huper-komiteaedustaja

Pikkuserkku Brasiliasta



Embraer-kouluttajana ja POLALPA:n puheenjohtajana toimivan Andrzej Cmilin erittäin ystävällisellä avustuksella saimme katsauksen uuteen koneyyppiimme jopa "pintaa syvemmältä". Cmil kertoi perusteellisesti, lentäjän näkökulmasta, LOT:in tähän mennessä koneesta saamista kokemuksista. Cmil toimi myös kapteenina lennolla Varsovasta Helsinkiin kirjoittajan matkustaessa ohjaamojumpparilla. Ohjelmaan kuului myös katsaus LOT:in

Lehti sai puolalaisen code share -kumppanimme LOT:n avustuksella mainion tilaisuuden tutustua aitiopaikalta tulevaan tyyppiimme Embraer 170:een.

Moderni kone tuntuu ensinäkemältä sopivan koneperheeseemme hyvin.

miehistörakennukseen ja lennonvalmistelutiloihin.

Lastentaudit vaivasivat alussa

LOT oli ensimmäinen operaattori maailmassa, joka otti Embraer 170:n ope-

ratiiviseen käyttöön. Toimitus myöhästyi sertifiointin myöhästymisen johdosta alkuperäisestä muutamalla kuukaudella, ja ensimmäinen operaatio lennettiin tämän vuoden maaliskuussa. LOT sai ensikäyttäjänä kokea

konkreettisesti myös vastasyntyneen lastentaudit. Software-puolella esiintyi ensimmäisinä kuukausina runsaasti ongelmia. Virheellisiä varoituksia, logiikkaongelmia ja komponenttien toimimattomuutta esiintyi mm. Flight Controls -järjestelmissä, ovien lukitus- ja varoitusjärjestelmissä sekä FMS:ssä.

Ongelmista on software-päivitysten myötä kuitenkin päästy jo pääosin eroon. Tulevaa talvea odotetaan LOT:issa mielenkiinnolla - kunnon talviolosuhteista ei keväällä ehditty saada kokemusta. Tehdas tietty vannono myös tuotteensa talviominaisuuksien nimien. Lausunnon luotettavuusar-

voa luonnollisesti lisäisi, jos tehdas ei sijaitsisi maapallon subtrooppisella vyöhykkeellä.

Lentäjien tyypikoulutus aloitettiin LOT:illa noin neljä kuukautta ennen tyypin suunniteltua käyttöönottoa. Andrzej kertoo koulutuksen olleen uransa raskain - tämä johtui kuitenkin yksinomaan siitä, että teoriaosuus vietettiin Baselissa ja simulaattoriosuudet Montrealissa. Viimeisten tietojen mukaan Baselin simulaattori olisi käyttövalmiina ensi vuoden maaliskuun tienoilla, joten Finnairissa taidamme täpärästi välttää Kanadan komennuksilta. Baselin simua myös Andrzej tervehtii ilolla. Simulaattoriopettajana hän vietti kesäkuussa Montrealissa aikaa... arvatkaapa, kuinka paljon? Pyöreät kolme viikkoa. Eikä siellä pelata ensi vuonna edes lätkää!

Ensimmäisinä kuukausina, ennenkuin ensimmäiset kouluttajat saivat kelpuutuksen, reittilennoilla lensi muutamia tehtaan kouluttajia yhtiön lentäjien työpareina. Tämä on kuulemma tehtaan tavallinen toimintamalli. Tietoa ei tässä vaiheessa ole, tullaanko sitä käyttämään myös meillä.

Koneesta runsaasti tilauksia

LOT operoi kuudella Embraerilla useimpiin Euroopan kohteisiin. Ensi vuonna koneiden määrä nousee 10:een. Finnair pääsee siis aikanaan kersku-



Perämies, joka toimi PNF:nä, teki ennen lentoa ATSU init:in.
Kuvat: Tomi Tervo

maan hieman laajemmalla laivastolla; tosin henkselien paukuttelun lopettavat lyhyeen Air Canada ja US Airways, jotka ovat molemmat harkinneet tilaavansa n. 100 Embraeria. Cmil nauroi lähes kaikkien Embraeria tilanneiden tai sitä harkitsevien operaattorien keikkuvan tänä päivänä lähestulkoon konkurssin partaalla. Air Canada, US Airways, Alitalia... Karma ei kaikilta osin ole suosiollisin mahdollinen. Mainittakoon myös Blue1:n kuulemma harkitsevan RJ-85-koneidensa korvaamista "Empuilla".

LOT:illa on käytössä varsin fleksibili järjestelmä, jolla reitille pyritään valitsemaan mahdollisimman soveltuva konetyyppi, riippuen bookkauksesta. Joustavuus lienee tässä kohden omaa yhtiötämme parempi. Reitille voidaan lyhyelläkin varoitusaajalla vaihtaa joko 45-paikkainen Embraer 145, 70-paikkainen E170, tai yli satapaikkainen Boeing 737. Määränpäät vaihtuvatkin usein vasta töihin ilmoittauduttaessa. Cmil kertoo Embraer-lennoilla 60-70 hengen

matkustajamäärien olevan tyypillisimpiä, joten koneet lentävät hyvällä täyttöasteella.

Miehistöt ja matkustajat tyytyväisiä

Kone kiiltelee ulkorivissä uutuuttaan saapuessamme paikalle. Koneen ulkonäköä ei voi moittia, brasilialaisilla on selvästi silmää kauniille muodoille. Kokoon nähden melko kookkaat wingletit herättävät huomiota, mutteivät häiritsevästi. Kabiini oli avaran ja tilavan oloinen. LOT:in sisustus on pelkistetty ja selkeä. Tehdas antaa mahdollisuuden myös 78 paikan konfiguraatioon, mutta konetta operoidaan LOT:illa 70-paikkaisena, hieman suuremmalla jalkatilalla. Penkit ovat nahkapäällysteiset. Matkustusmukavuudesta on tähän saakka saatu lähes pelkkiä kehuja.

Videoscreenejä LOT ei ole koneisiin valinnut. Kone on varustettu etukeittiöllä sekä kahdella WC:llä. Hattuhyllyt ovat varsin pienen näköiset, mutta matkustamon etuosaan on sijoitettu tilava kaappi kasseille sekä vaatteiden ripustamista varten. Kabiinien henkilökunta, joka lentää 2 hengen vahvuksena, on myös ollut koneeseen tyytyväinen.

"Hiiri" tuli ohjaamoon

Ohjaamoon tullessa ei voi välttää mielikuvalta 70-paikkaista suuremmasta koneesta. Ohjaamo on leveä - lähes



Runko on selvästi korkeammalla kuin yhtiömme nykyisessä 70-paikkaisessa koneessa.

Airbusin luokkaa - tosin hieman matlampi. Ohjaamon layout on selkeä ja vaalea, itse asiassa melko airbusmainen. C/B-panelit on jätetty katosta ja takaseinästä pois. Pienen haaskelun jälkeen ne löytyvät ohjaajien istuinten vierestä, alhaalta seinästä. Muita pieniä erikoisuuksia ovat mm. glareshieldiin valopanelien yhteyteen sijoitetut radiotangentit sekä mielenkiintoisimpina keskipedestaliin sijoitetut Control Cursor Device -levyt (CCD), jotka muistuttavat kannettavan tietokoneen

hiiriohjaimia. Niillä ohjataan Multi Function Displayn (MFD) monenlaisia valikoita, eli vaihdetaan Nav-symboleja, säätötukan asetuksia, järjestelmäkävioita ym. varsin näppärän tuntuisesti. EFIS-näyttöjä on ohjaamossa kaikkiaan viisi. Primary Flight Displayn (PFD) rakenne on yhteneväinen bussin - ja MD11:n - kanssa. Nopeus- ja korkeusmittarit ovat keinohorisontin rinnalla, "nauhamallisena". Kummankin ohjaajan PFD- ja MFD-näyttöjen välissä keskellä on EICAS-niminen ruutu, josta

löytyvät mm. moottorinvalvontamittarit sekä järjestelmien tilasta kertovia ilmoituksia. Stand-by -mittari on elektroninen, sisältäen ILS:n.

Autopilotti saa kehuja

Embraer 170 on hyvin uudenaikainen, pitkälle automatisoitu ja tietokoneistettu fly-by-wire -lentokone. Joystick on tältä tehtaalta jätetty piirustuspyödylle - koneesta löytyy ihka oikea "ratti", joka on muotoilultaan kuitenkin varsin

Alan vaikeudet tuttuja Puolassakin

Kuvassa työpaikallaan istuva Andrzej Cmil toimii myös POLALPA:n puheenjohtajana, joten sain Embraer-lennolla tilaisuuden kuulla hieman myös puolalaisten tilanteesta yhtiö- ja yhdistystason asioissa.

Lentoliikenne ei sielläkään ole taloudellisesti helppoa toimintaa. LOT:inkin lentolippujen hinnoista on viime aikoina kadonnut leijonanosaa. Halpalentoyhtiöt ovat tehneet tuloaan kärkevään osaansa karkusta. Puolassa toimii tätä nykyä useampikin halpalentoyhtiö, joista osa on "yleis-itäeurooppalaisia". LOT perustaa vastineeksi todennäköisesti keväällä oman halpalentoyhtiön, joka tullee operoimaan viidellä emoyhtiöltä saamallaan B737:llä. Jo aiemmin LOT:in rinnalle on tuotu ATR:illä operoiva rinnakkaisyhtiö EuroLOT, jonka kustannusrakenne on kevyempi ja palkat alemmat. Tällä hetkellä EuroLOT:in, ja yhtiön aioiden mukaan myös uuden halpissaren senioritettilistat ovat erilliset, eikä lentäjien vaihtoja toisesta toiseen tehdä. Liiton luonnollinen tavoite on kuitenkin saada kaikki konsernin pilotit yhteiseen listaan.

Emoyhtiössä odotellaan tätä nykyä koko henkilöstön n. 20 %:n vähennystä. Sidosryhmiä tultaneen karsimaan, ja odotettavissa lienee

mm. painetta korvata tällä hetkellä Embraer-ryhmän mukana matkustavat PFC-mekaanikot pilottien PFC:llä. Yhtiön mukaan edessä on myös n. 30:n pilotin vähennystarve; tosin näiden kohtalona lienee siirto tuolle halpispuolelle, ennemmin kuin irtisanominen. Myös Puolassa nuoria valmistuneita pilotteja on jonossa yllin kyllin, mutta työllistämistilanne vaikuttaa juuri nyt huonolta. Cmilin mielestä lentäjien määrää ei kuitenkaan voi määrättömästi vähentää.

Lentäjien koulutus Puolassa tapahtuu muuten yliopistotasolla. CPL- ja ATPL-tutkinnot saadaan erään Varsovan yliopiston ammattilentäjinlinjalta. Näiden koulutus tapahtuu suurelta osin valtion tuella. Valtion varojen rajallisuus kuitenkin rajoittaa sisään otettujen hakijoiden määrän vuositason 15:een. Valmistuttuaan hakijat voivat hakea LOT:ille tai muihin paikallisiin yhtiöihin. LOT palkkaa lentäjiä taloon tällä hetkellä ainoastaan tätä kautta. Vanhemmista lentäjistä kuitenkin vielä noin 30 %:lla on ilmavoimien tausta.

Puolassa "union" ja "association", eli POLALPA, ovat erilliset. "Union" vastaa palkka- ja ay-neuvotteluista, ja POLALPA lähinnä turvallisuuspuolen toiminnasta sekä kansainvälisestä edustuksesta. Puolassa yhtiön suhtautuminen pilottien kansainväli-



seen yhdistystyöhön on meidän lailamme hieman kansainvälistä tasoa suopeampaa. Yhtiö antaa kokousmatkalle bookkaavia lippuja, tosin vapaiden myöntämisestä on joskus jouduttu hieman keskustelemaan.

Vakanssi- ja palkkausjärjestelmät LOT:illa on varsin monimutkaisia. Perusajatuksena ovat kuitenkin koneyhteyppikohtaiset palkkataulukot, "isompi kone, isompi palkka" -periaatteella. Lentäjien eläkeiän takaraja Puolassa on peräti 65 vuotta. 60 ja 65 ikävuoden väliin on kuitenkin neuvoteltu vapaaehtoisen eläkkeellejäämisen mahdollisuus, jolloin yhtiö maksaa eläkeläiselle vielä "osan palkasta". Yksin valtion eläketuki ei liene riittävän houkutteleva eläkkeelle jääntiin.

Tomi Tervo

epästandardi, jopa taiteellinen. Toisten mieleen se tuo lähinnä polkupyörän. Vaijerit ja kehräpyörät on kuitenkin jätetty edelliselle vuosituhannele, ja ohjainkomennot kulkevat sähköisesti, tietokoneen välityksellä. Ratti ei Embraerissa toimi kuten joystick - kone nimittäin palaa vaakalentoon keskitettäessä ratti kaarron jälkeen, kuten traditionaalinen kone. Autokaasun suhteenkin Embraer valinnut toisin kuin Airbus, eli vivut liikkuvat auto-kaasun säätäessä tehoa, ja feedback saadaan myös fyysisessä muodossa.

Koneen Auto Flight -puolta Andrzej kehuu käytettävyydeltään erinomaiseksi; sen käyttö on selkeää ja loogista. Tyypikursseilla automatiikan omaksumisessa ei LOT'in piloteilla ole ollut ongelmia, riippumatta mistä konetyypistä Embraeriin on tultu. Sen sijaan lentotutuntumaa manuaalipuolella on hieman vierastettu; tietokoneen mukanaolon "tuntee" sekä ratissa että polkimilla, ja ohjaustuntuma jää hieman keinotekoiseksi.

FMS-laitteita löytyy kaksi. Lentoa edeltävä ohjelmointivaihe tuo selvästi mieleen Airbus-valmistelun. Vakioireitti databasesta, ATSU init, painojen ja nopeuksien syöttö vaikuttavat tutulta. Joissakin kohdissa FMS-keskeisyys on Embraerissa viety jopa Airbusia pidemmälle. Esim. VHF-jaksojen valinta sekä transponder-koodin syöttö on viety FMS:n kautta tehtäväksi. Laitteen sisuksista löytyy mm. C/B: iden toimintaa monitoroivia toimintoja sekä yksiköiden muuntolaskimet - maileista kilometreihin, solmuista metreihin sekunnissa, jaloista metreihin. Tarpeellista vai ei? Ainakin kakkaran keksiä on viimeistään nyt saatu kääntymään haudassaan. Kaikkia ominaisuuksia ei FMS-laitteesta ole vielä saatu hyödynnettyä. Seuraavan ohjelmapäivityksen myötä koneisiin saadaan CAT III ja autoland, sekä VNAV climb- ja descent -profiilit, jotka on vielä toistaiseksi



Control Cursor Devicellä ohjataan sormituntumalla EFIS-näyttöjen valikoita.

deaktivoitu. Tällä hetkellä kone on CAT II -kelpoinen, ja manuaalisesti laskeuduttava.

Jotain perinteistäkin...

Lentoalähtölaskennat tehdään LOT:lla perinteiseen tapaan lukemalla paperisia taulukoita, joista saadut arvot syötetään FMS-järjestelmään. Yhtiössä on kuitenkin harkittu myös muita toimintatapoja. Seuraava FMS-päivitys mahdollistaisi myös jonkintasoisen performanssilaskennan, mutta otetaanko se käyttöön, on vielä auki. Myös laskentaa ohjaamo-laptopeilla pidetään edelleen vaihtoehtona. Kirjojen siirtämisessä tietokoneille LOT tuntuu

yleisesti olevan hieman Finnairia mallillisemmalla linjalla. Vaikka yhtiössä on myönnetty kauniiksi tavoitteeksi saada joku päivä lentäjille PC:t, jossa kaikki manuaalit olisivat sähköisenä, istuu joukko kirjoja edelleen tukevasti Embraerin ohjaamossa, eikä niiden korvaaminen tunnu lentäjien puheista päätellen olevan vielä kovin lähellä. Myös loadsheet tulee perinteisessä muodossa, virkailijan tuomana. Koneen ACARS:ia ei vielä hyödynnetä tässä kohden.

Suorituskyvyssä ei moittimista

Pushbackin aikana kapteeni Cmil käynnistää moottorit yhdestä kytkimestä kääntämällä, tietokoneen hoitaessa loput. Rullauksen aikana vaikutelma 70-paikkaista suuremmasta koneesta vahvistuu; tämä johtunee nykyistä 70-paikkaistamme huomattavasti korkeammalla olevasta ohjaamosta.

Lentoalähtö tapahtuu 32,6 tonnin painolla, V2:n ollessa 141 kt. Rotaation jälkeen variometriin asettuu tukevasti n. 2500 fpm:n lukema. Lähdön jälkeen, climb:iin siirryttäessä, ristimallinen Flight Director korvautuu bussimiehille ja -naisille tutulla "birdillä", eli lentorataa indikoivalla symbolilla, jota Andrzej kertoo yllätyksekseni käytettävän kaikissa lennon vaiheissa takeoffia lukuunottamatta.

"Empun" suorituskykyyn hän on tyytyväinen. Verratessaan sitä vanhaan tyyppiinsä B737-500:aan hän kertoo Boeingin olevan suorituskykyisempi vain climb-vaiheessa; Embraerin selättäessä sen vastaavasti cruise- ja descent-vaiheissa. Embraer 170:n operatiivinen maksimilentopinta on FL 410; tyypillisin cruise level LOT:illa on FL 370-380. Ceilingiksi FMS laski tälle lennolle, jolla TOW oli vain kolmisen tonnia alle maksimin, FL:n 393. Standardina matkanopeutena LOT käyt-



EFIS-näyttö sisältää mm. moottorimittarit ja järjestelmien tilasta kertovia viestejä.

tää M.78:aa, maksimin ollessa M.82. Cost indexiä ei vielä käytetä; sekin odottaa seuraavaa FMS-päivitystä.

Nyky aikaista ergonomiaa

Melutaso ohjaamossa lennon aikana on varsin pieni, ehkä kuitenkin hieman Airbusia suurempi. Ohjaajat käyttävät koko lennon ajan kevyitä headsetejä, tosin ilmankin saattaisi tulla toimeen. Ohjaamoympäristö on kaiken kaikkiaan varsin miellyttävä. Ergonomiaan on panostettu. Ohjaamon vaalea väriyys vaikuttaa onnistuneelta valinnalta. Lentäjät kertovat mm. silmien rasittuvan tässä ympäristössä pitkän työpäivän aikana huomattavasti vähemmän kuin heidän aiemmissa koneityypeissään.

Descentiin Andrzej lähtee ylhäältä asti Flight Path Angle -moodilla, valiten kolmen asteen liukukulman. Autokaasu säilyttää valittua nopeutta. Mies tuntee koneensa - liuku sujuu näillä valinnoilla huomattavan stabiilisti. FPA-, VS- ja IAS-moodien lisäksi käytössä on "Flight level change" -moodi, joka on kuitenkin lentäjien mukaan varsin karkea, vastaten lähinnä bussin "Open descentiä". Perämies kertoo lisäksi koneen ilmastoinnin toimivan ajoittain heikosti, jos tehot vedetään descentin aikana tyhjäkäynnille.

ILS-lähestymistä varten FMS virittää localizerin jakson sekä inbound-kurssin automaattisesti, samoin kuin matkan varrella olevat VOR:itkin. Ei-tarkkuuslähestymiset Embraerilla lennetään VNAV-moodilla. FMS-lähestymisiin - vertikaalipuolta myöten - koneessa on valmius, tosin tämäkin ominaisuus on vielä deaktivoitujen joukossa.

Pehmeän laskun jälkeen Andrzej rullaa koneen follow-me:n perässä ulkoriviin. APU käynnistyy, kuitenkin vasta toisella yrityksellä. Koneessa ei ole omia portaita, joten Helsinki-



Yläpaneelin kytkinten asettelu on selkeä ja looginen. Valokytkimiin on valittu "eurooppalainen" suunta, ylös-päälle ja alas-pois.

Vantaa tarvitsee useita uusia siirrettäviä portaita kun MD80:mme korvataan "Empuilla". Rungon korkeudesta johtuen Embraeria ei voi Varsovassa operoida putkipaikoille; paikalliset putket on suunniteltu lähinnä laajarunkokalustolle. Helsingin putkiin korkeus riittänee hyvin. Kiitän Andrzejta ja perämiestä erittäin ystävällisestä avusta ja hyppään kenttäbussiin.

Mitä jäi mieleen?

Embraer 170 on selvästi tämän vuosituhannen tuote, jolle voi hyvin odottaa 20 vuoden palvelusaikaa. Lentäjien kannalta katsottuna kone sopii omaan kapearunkoperheeseemme Airbusin rinnalle varmasti erittäin hyvin, samankaltaisen teknologiansa ja ohjaamofilosofiansa myötä.

Myös LOT yhtiönä jätti positiivisen kuvan. Hämärät mielikuvan rippeet eksoottisista venäläisvaikutteisista miehistöistä, joissa kapteeni keskittyy sikari hampaissa viihdyttämään ohjaamovieraita perämiehen hoitaessa hiki otsalla kaiken lentämiseen liittyvän, voi viimeistään nyt unohtaa. Miehistön toiminta oli huomattavan tarkkaa, kurinalaista ja ammattimaista. Embraerin automatiikan taso vaatii tosin epäilemättä, bussin tapaan, varsin suurta ohjaamokuria.

Tomi Tervo

Syyskuun alussa moni saattoi kiinnittää huomionsa rahtiplatalle, missä seisoi useamman päivän ajan yksi maailman suurimmista lentokoneista, Antonov An-124 "Ruslan". Siis mikä, ja miksi?

Onko Helsingistä tulossa kaikkien suurten ilmalusten säilytyspaikka (vrt. Zeppelinin Malmilla), vai löytyykö tilanteeseen järkevä selitys? Kaikkeen nokkansa työntävä toimittajanne suuntasi askeleensa kohti lentokentän kaakkoisosaa saadakseen selville totuuden. Rahdista löytyikin aimo apu: Heikki Nikamaa järjesti ystävällisesti tutustumisen koneeseen ja lainasi tohelolle toimittajalle kamerankin. Lämmin kiitos joustavasta toiminnasta! Kiitoksen ansaitsee myös Volga-Dnepr:n Flight Manager Vladimir Lojkinelle koneen tutustumiskierroksesta.

Volga-Dnepr Airlines

Satunnaisesti Helsinki-Vantaalla vieraileva Volga-Dnepr Airlinesin An-124 tuo mukavaa vaihtelua kentän sangen vakiintuneeseen konekantaan. "Ruslanin" yleinen syy täällä piipahtamiseen on tekninen, eli tankkausvälilasku.

Nimestään huolimatta Volga-Dnepr Airlines edustaa ryhmää kansainvälisiä yrityksiä, jotka tarjoavat suuren ja raskaan rahdin kuljetukseen An-124:n kapasiteettia. Sen lisäksi yhtiö tarjoaa teknisiä, matkustaja-, maantiekuljetus-, vakuutus- ja koulutuspalveluita. Henkilökuntaa yrityksen palveluk-



sessä on 1200 henkeä kahdessakymmenessä maassa.

Toiminnan rungon muodostaa tietenkin operointi Ruslaneilla, joita Volga-Dnepr:llä on yhdeksän kappaletta. Tämä tekee lähes puolet maailman siviilipuolen An-124 -kannasta. Yhtiö hallitsee yhtäläillä puolta maailman suuren lentorahdin markkinoista.

Antonov An-124

Massiivinen An-124 piti aikoinaan yllään maailman suurimman lentokoneen viittaa, kunnes sen isobroidi, An-225 "Mriya", riisti siltä tuon kunnian. An-124 kehitettiin ensisijaisesti armeijan strategiseksi kuljetuskoneeksi korvaamaan yhtäläillä massiivinen An-22 potkuri-turbiini-kuljetuskone. An-124 löysi tiensä myös Aeroflotin käyttöön ylisuuren lentorahdin kuljetuksessa.



Ohjaamosta löytyy paikat – ja nappuloita – kuudelle miehelle. Kuva: Heikki Tolvanen

Ensimmäinen prototyyppi lensi joulukuun 26. 1982 tehtaan koelentäjä Vladimir Terskin kipparioimana. Toinen prototyyppi, joka nimettiin Ruslaniksi Pushkinin

myyttisen jättiläisen mukaan, suoritti konetyypin ensimmäisen länsiesiintymisen Le Bourget:n ilmailunäyttelyssä 1985. An-124 otettiin operatiiviseen käyttöön seuraavana vuonna, jolloin se oli jo rikkonut useita hyötykuormaennätyksiä.

Antonovin suunnittelutoimisto onnistui tehtävässään erinomaisesti. Ruslania ohjataan fly-by-wire -teknologian avulla ja koko siiven mitaiset slatit antavat koneelle loistavat hidaslento-ominaisuudet sekä lyhyet lentoonlähtömatkat. 24-pyöräiset laskutelineet mahdollistavat operaatiot

huonommiltakin alustoilta. Koneen kuormaus käy helposti, nokka saadaan laskettua lähes maanpinnan tasalle vetämällä nokkatelineet rungon sisään. Samalla kun nokkakupu nousee ylös ja peräramppi laskee alas, saadaan aikaan roll-on roll-off- rahtari parhaimmillaan.

An-124:ää on valmistettu neljänä versiona:

- An-124 prototyyppi
- An-124-100 ensimmäinen tuotantomalli
- An-124-100M parannetulla suorituskyvyllä ja länsimaisella avioniikalla varustettu versio
- An-124-210 Rolls-Roycen mootto-reilla ja uusimmalla avioniikalla parannettu painos

Ruslania kuskaa kuuden hengen ohjaamomiehistö: kaksi pilottia, kaksi lentoinsinööriä, navigaattori ja radio-operaattori. Koneen uusimmissa versioissa ohjaamomiehistön määrä on pudonnut neljään. Heidän lisäksi koneen mukana kulkee epälukui-nen määrä kuormaushenkilökuntaa (Volga-Dnepr:llä heitä oli kymmenen). Ohjaamon takaa löytyvät sukellusvenemäisen kapeat miehistötilat keittiöineen, vessoineen ja lepo-tiloineen. Konetyypin voidaan myös asentaa 88 matkustajapaikkaa siiven takana olevaan ylärunkotilaan.

Niin, se syy miksi Ruslan vietti aikaansa Helsinki-Vantaalla: kyytiin ei mennyt "kuin" 10 000 kg verran elektronikkakeskuksia, joiden määränpää oli Venezuela.

Heikki Tolvanen

	Ohjaamo- ja paxpaikat	Moottorit	Kärkiväli	Korkeus	Pituus	Max. TOW	Max. nopeus	Kantama
Antonov An-124	6 + 88	4 x Lotarev D-18T (51,590 lb)	73,30 m	20,78 m	69,10 m	405,000 kg	865 km/h	4 500 km (täysi rahtikuorma) 16 500 km (täysi pa-kuorma)

Baraneva Barajas



nämä tarkoittavat lukumääräisesti 35,9 miljoonaa vuosittaista matkajaa. Kotimaan liikenne vastaa puolesta kentän liikennevirroista. Vilkkainta liikenne on Madrid – Barcelona välillä, jolla matkustaa 45.000 vuosittaisella lennolla 4.1 miljoonaa paxia. Barajasin kenttäaluetta kuluttaa 70 lentoyhtiötä, jotka operoivat suoria lentoja peräti 150 lentokentälle. Kenttä tunnetaan porttina Latinalaiseen Amerikkaan ja se kerääkin 25% Euroopan sinne kohdistuvasta liikenteestä.

Madridin Barajasin lentokentälle operoivat Airbus-miehistömme eivät ole voineet vältyä huomaamasta suurta rakennustyömaata. Mistä on kyse?

Kentällä käynnistettiin muutama vuosi sitten massiivinen 4,4 miljardin euron laajennushanke, jonka tuloksena Barajasiin valmistuu kaksi uutta kiitotietä, kaksi uutta terminaalia, uusi lennonjohtotorni sekä niitä kaikkia tukeva infrastruktuuri. Valmistuttuaan kentän kapasiteetti nousee 78 operaatiosta tunnissa 120:een ja matkustajamäärä tuplaantuu 70 miljoonaan.

Tilaa A380:lle

Uudet kiitotiet saadaan operatiivisiksi kuluvan kesän aikana, joskin ne avataan säännölliselle liikenteelle vasta ensi vuonna - luultavimmin samanaikaisesti uuden T4-terminaalin käyttöönoton yhteydessä. Eteläeurooppalaiseen tyyliin projekti on viivästynyt, mutta AENA, valtion omistama yritys, joka hallinnoi Espanjan ATC:tä sekä kuuttakymmentäkahta lentokenttää Espanjassa, Meksikossa, Kuubassa ja Kolumbiassa, vakuuttaa ensi vuoden aikataulun pitävän.

Uudet kiitotiet (15L-33R & 18L-36R) ovat pituudeltaan 3500 metriä ja leveydeltään 60 metriä. Kiitotiet 18L ja 18R ovat 1300 metrin etäisyydellä toisistaan, mutta 15L ja 15R vastaavasti 1900 metrin etäisyydellä toisistaan mahdollistaen samanaikaisen ILS-ope-roinnin. Uusi alue tulee mahdollistamaan myös A380-operaatiot, vaikkei Iberia konetyyppejä ole tilannutkaan.

Portti Latinalaiseen Amerikkaan

Iberia ja sen syöttöliikenneyhtiö Air Nostrum vastaavat noin 55%:sta Barajasin liikennevirroista, joka tarkoitti 384.000 lähtevää ja tulevaa lentoa viime vuonna. Laajarungot napasivat 16% kakusta, kapearungot 64% ja regionaalijetit 20%. Yhdessä

Terminaalitilat lähes tuplaantuvat

Nykyisistä terminaaleista T1 vastaa kaukoliikenteestä, T2 Schengenin ja Espanjan sisäisestä liikenteestä ja T3 regionaaliliikenteestä. Uusi T4-terminaali tulee olemaan 1142 metriä pitkä. Sen kuuteen kerrokseen on saatu mahtumaan 470 261 m² ja viereiseen satelliittiterminaaliiin, johon keskittyy kauko- ja non-Schengen -liikenne, vastaavasti 287 384 m². Kaikki check-in-, turvatarkastus- ja matkalaukku-aulat löytyvät T4-pääterminaalista, johon sijoitetaan 38 matkustajasilttaa. Satelliittiterminaaliiin valmistuu 26 matkustajasilttaa. Vertailun vuoksi kerrottakoon, että kolme vanhaa terminaalia yhdessä sisältävät 41 putkipaikkaa ja 46 ulkostandia.



Check-in tiskejä uusi terminaali lisää 174 kpl entisten 323:n lisäksi. Koska kävelymatka uuden terminaalin päästä toiseen kestäisi ikuisuuden, hemmotellaan matkustajia liikkuvilla jalkakäytävillä. Pääterminaali ja satelliitti yhdistetään automatisoidulla maanalaisella junalla, joka suoriutuu reilun kahden kilometrin matkasta neljässä minuutissa. Ruuhka-aikaan junia lähtee kahden minuutin välein, joten maksimissaan terminaalien väliä voi kulkea tunnissa 20 000 matkustajaa.

Uusi terminaali oli niin houkutteleva, että Iberian ja sen oneworld-kumppaneiden piti alustavasti valloittaa paikka. Star Alliance sai kuitenkin asiasta vihiä ja tämä sai aikaan pienen myrskyn vesilasisa Madridin poliittisissa piireissä. Niinpä sopua uuden terminaalin käyttäjistä yritetään saada aikaiseksi.

Barajas on perinteisesti ollut AEA:n (Association of European Airlines) myöhästymistilastojen kruunaamaton kuningas. Vaikka myöhästymiset ovat tilastollisesti pikkuhiljaa vähentyneet, vielä vuonna 2002 30,4% lennoista lähti 15 minuuttia - tai enemmän - myöhässä. Uudet kiitotiet tulevat varmasti vaikuttamaan positiivisesti kentän kehitykseen ja oneworld-kumppanimme Iberian vahvan aseman vuoksi tuleamme varmuudella pysymään kentän vakiokäyttäjinä.

Heikki Tolvanen



Merkittäviä suomalaisia lentokoneita museoissa



Thulin D:n replika kuvattuna Keski Suomen ilmailumuseossa Tikkakoskella

Kone oli Morane-Saulnier Parasolista muunneltu versio. Moottori oli Thulin -tehtaan virittämä Rhône 90hv:n pyörivä tähtimoottori. Aseistamattoman koneen nopeus oli 100-120km/h, eikä sen suorituskyky mahdollistanut kovinkaan suurta hyötykuormaa. Kone valittiin lähinnä siksi, että sellaisia oli heti saatavilla.

Von Rosenin lahja

Kuuluisa tutkimusmatkailija Eric von Rosen lahjoitti valkoiselle Suomelle kaksi kappaletta mainittuja Thulin D -mallisia koneita varaosineen. Nils Paul Kindberg lensi ensimmäisen koneen Suomeen 6.3.1918. Palattuaan Ruotsiin kreivi joutui syytteeseen luvattomasta lennosta ja sai 100 kruunun sakot.

Kreivi von Rosenin hakaristista tässä yhteydessä sen verran, että hän ja Herman Göring olivat tuttavina Göringin ruotsalaisen vaimon kautta. Olisiko siten sekä Suomen että Saksan hakaristillä sama alkulähde?

Yleisesti ei ole tiedostettu, että ensimmäisenä ruotsalaiskoneena Suomeen tuli ohjaaja John-Allan Hygerthin ja

tähystäjä Per Svanbeckin 25.2.1918 lentämä yksityisen, Aftonbladetin toimitajan Waldemar Langletin lahjoittama Albatross -kaksitaso. Koneen moottori kuitenkin leikkasi kiinni Pietarsaassa. Kone purettiin ja toimitettiin rautateitse osina Kolhoon, jonne Suomen armeijan ilmailuvoimien tukikohta oli määrätty sijoitettavaksi. Albatrossiin Ruotsista tilattujen varaosien odottelusta johtuen von Rosenin Thulin D pääsi ensimmäisenä palveluskelpoisena koneena historiankirjoihin ja 'Suomen armeijan ilmailutarhaan'.

Kari Voutilainen



Näytätkö siltä mitä syöt?

Lomat alkavat olla takana-päin. Ruokarintamalla on ollut melko hiljaista, mitä nyt pariin otteeseen "en syö" on ollut kovin suosittu, tahattomasti. Näköpiirissä ei ole muutoksia, mutta jokunen sana kertauksen vuoksi.

Kiitos teille, jotka olette nopeasti reagoineet aktiivilistalla "syön aina" -vaihtoehdon katoamiseen. Kyseiset virheet tulevat aina silloin, kun ohjelmaa ryhdytään muuttamaan (toivottavasti) paremmaksi. Kun valmista pakettia muutetaan, joitain tärkeitä osia saattaa jäädä pöydälle, kuten kunnan insinöörin työn jäljiltä pitää ollakin. Välitän heti eteenpäin katoamisilmoituksen, kun se listoilla näkyy.

Palaute auttaa ruokien laatukysymyksissä

Kesän jälkeen olen saanut paljon kommentteja lämpimien annosten laadun yleisestä heikkenemisestä. Osa annoksista on saanut "tappotuomion". Olen lähettänyt terveiset eteenpäin ja joitakin herkkuannoista onkin jo poistunut listoilta mahdollisesti aiheuttaen sen, että samaa annosta on näkynyt kuukauden ruokalistalla sallittua kolme perättäistä kertaa enemmän. Kertauksena sen verran, että sama liha-, kana- tai kala-annos on listalla kolme peräkkäistä päivää, ja seuraavan kerran se tulee vastaan vasta 12 viikon kuluttua. Catering kaipaa edelleen runsaasti palautetta miehistöruoista. Laittakaa vaikka lennon aikana

miehistöruokakaapissa olevan listan taakse terveisenne keittiöön. Kehukaa hyviä annoksia. Antakaa palautetta myös mielestänne heikommista esityksistä, jotta ne saadaan karsittua listoilta. Tehkää ehdotuksia, mikä maistuisi. Palautepaperi voidaan laittaa esimerkiksi miehistöruokakaappiin tai antaa emännille edelleen lähetettäväksi cateringiin. Catering tekee paljon mieluummin annoksia, jotka maistavat meille.



Miehistökaapin leivät

Leivistä sen verran, että kolmioleipiin on toivottu hiukan tummempaa / jyväsempää leipälaatua pullamössön tilalle. Toivomus on välitetty eteenpäin. Katsotaan lähtevätkö rattaat pyörimään vielä tämän vuoden puolella. Huolta on myös aiheuttanut leipien päällä oleva päivämäärä: se ei ole parasta ennen -päiväys, vaan cateringin oma sisäinen tunnistus. Aamun leivät on tehty todennäköisesti edellisenä iltana viimeisessä vuorossa - muutoin tavarana pitäisi olla sen päivän tuotteita. Leipä ei kierrätetä, vaan ne joutuvat roskiin jos niitä jää koneesta yli. Viikonloppuna saattaa jokin tuote, usein ruissämpylä, olla loppu, mutta muuten kaapista pitäisi aina löytyä vaaleaa ja tummaa, lihaa, kalaa ja juustoa.

Kommentteja luetaan

Seuraava miehistöruokakokous on kuun vaihteessa, joten jos mieleenne tulee parannusehdotuksia, vien niitä eteenpäin. Samalla yritän saada korjausta Carmenin superinnovatiivisten pairingien ruokapuutteisiin sekä juomapuoleen.

Laittakaa edelleen minulle suoraan viesti mailina camilla.sommar-rale@finnair.com tai lokeroon, jos

haluatte pikaisen ja henkilökohtaisen vastauksen ruokaongelmaanne. Kaikki logikommentit saan parin kolmen viikon viiveellä ja reagoin niihin, mutten välttämättä laita henkilökohtaista palautetta. Ja tiedoksi: cateringissa luetaan kaikki kommentit, mitä heille laitatte, olipa raportointikanava mikä tahansa.

Camilla Sommar-Rale
ruokavaltuutettu



Räntäsateita odotellessa

Eli tietoa tulevasta talvikauden ajasta. Charterlentojen määrä vähenee oleellisesti talvea kohti mentäessä.

Syksyllä lennämme vielä muutamia maakuntalomalentoja ainakin Haniaan ja Kosille. Muuten lomalentokohteita ovat mm. MJV(Murcia), LCA, MLA, AYT, SSH, MIR, TLV, PMI, AGP, NAP ja SZG. Lisäksi lennämme talvella hiihtolentoja Åren kupeeseen Östersundiin (OSD). Toivottavasti Carmen jakaa lennot tasapuolisesti, kuten pitäisi.

Reittikohteet

Kotimaassa ja Itä-Euroopassa on odotettavissa pomppapäiviä laidasta laitaan. Ainakin syyskuulla päivät näytävät olevan usein varsin pitkiä (9-11h), sisältäen esim. siirron ja 4-6 legiä. Toki mukana on myös muutamia lyhyitä kahden legin päiviä. Yöpyvät kohteet ovat pääsääntöisesti Rovaniemi ja Oulu sekä välillä Tallinna, riippuen matkustajamääristä ja rahdista. Aikataulu Tallinnaan on viime kesän kaltainen, eli joko puoliltapäivin sinne / aamulla pois tai illalla meno / seuraavana iltapäivänä pois. Arja pyrkii pistämään nämä harvahkot tallinnalaiset eri miehistöille.

Työmäärät ja listat

Työmäärät ovat ilmeisesti hieman koHoamaan päin. Ryhmästämme on paljon porukkaa vaihtamassa konetyyppejä mutta uutta koulutusta ei järjestetä kovin paljoa. Syksyn aikana vahvuudesta poistuu yksi kone (OH-LMW). Carmen on tuonut mukanaan muutamia selkeitä muutoksia. Siirtojen lukumäärä on lisääntynyt. Siirtokohteita ovat ainakin OUL, RVN ja TLL. Toisena erikoisuutena ovat "päiväkäkkimiset" maakunnissa. Syyskuussa näitä on ryhmässämme puolen tusinaa, yksi Kuopiossa ja muut Oulussa. Päivä alkaa aikaisin aamulla, välillä mennään hotelliin lepäämään muutamaksi tun-

niksi jonka jälkeen jatkamaan. Päivä päättyy iltamyöhällä. Pistäkää mielelläni kommentteja näistä päivistä joko tyypitoimikuntaan tai vaikkapa suoraan valtuuston / hallituksen suuntaan.

Kesällä päivystyksiä kasautui muutamille henkilöille, ja toisilla niitä ei ollut lainkaan. Päivystykset kuuluvat Carmen-tasauksen piiriin, joten niiden pitäisi tulla kuten ennenkin, melko harvoin. Tasausaika saattaa olla hieman pidempi, mutta pistäkää viestiä jos tuntuu että homma tökkii. Arjalta terveisiä: jos vapaapäivätoivetta

Interbidsin kautta syöttäessä huomaa, että ko. päivällä on lukon kuva, yhteys Arjaan. Tuolle päivälle on alustavasti suunniteltu jotain, esim. PT-päivä, mutta Arja voi muuttaa sen pois vapaatoiveen alta. Jossakin vaiheessa on ilmeisesti tulossa lista, jossa kerrotaan mitä preassignment-toiveet pitävät sisällään. Edelleen, ottakaa yhteyttä jos kysyttävää ilmenee!

Jyrki Pohja



Kuva: Lassi Tolvanen

80 vuotta sinivalkoisia siipiä - Kuiskaavasta jättiläisestä Nintendoon



McDonnell Douglas DC-10-30 ja MD-11

DC-8:n ollessa jo hyvässä tuotantovauhdissa ja käytönsä huipulla, ja DC-9:n juuri saavuttua palvelukseen alkoi American Airlines kysellä Douglasilta mahdollisuutta isomman kaksimoottorisen "Jumbo Twinin" rakentamiseksi. Tarkoitus oli saada kone, jolla voitaisiin kuljettaa koko ajan kasvavia matkustajamääriä välilaskuita mistä ja minne tahansa Yhdysvalloissa.

Maaliskuussa 1966 alkoikin AA:n toivoma kehitysprojekti elää. Piirustukset kasvoivat kuitenkin paperilla sen verran, että esittelyyn tulikin laajarunkoinen, kolmimoottorinen, kolmen ohjaajan kone, jonka tyyppimerkintä oli DC-10. Ensimmäinen tilaus tuli AA:lta helmikuussa 1968 ja parin kuukauden päästä hyvää esimerkkiä seurasi United Airlines. Koelentovaiheeseen päästiin elokuun 29. arvon vuonna

1970. Sertifikaatti irtosi vuoden 1971 heinäkuussa.

Poikalapsi syntyy

Kymppi osoittautui velipuolensa Lockheed 1011 TriStarin kanssa erinomaiseksi kulkuvälineeksi Amerikan mantereella, joten koettiin viisaaksi kehittää kymppiprojektia myös pidemmille matkoille. Alkuperäinen sarja nimettiin DC-10-10:ksi, moottorinaan General Electric CF6-50.

Mannertenvälisiä lentoja varten polttoainesäiliöiden määrää lisättiin, siipeä jatkettiin reilut kolme metriä sekä keskirunkoon saatiin kolmas pääteline lisääntyntä kuormaa kannattamaan. Näin oli syntynyt kaunis ja terve poikalapsi DC-10-30. Ensimmäiset tilaajat, KLM ja Swissair, saivat poikakämpinsä vuonna 1972.

Muita variantteja olivat mm. "Series 15", joka kehitettiin Mexicanille kuumien ja korkeiden kenttien operaatioihin, "Series 20 ja 40", joissa oli JT9D-moottorit, ylipitkien matkojen Series 30ER, matkustaja / rahtiversiot "Series 10CF ja 30CF" sekä puhdas rahtiversio "Series 30F". Myös militaareille tehtiin tankkereiksi KC-10A -koneita. Suunnittelupöydälle tulivat myös kahden ohjaajan pidennetyt versiot "Series 50 ja 60", jotka kuitenkin riittävästi muunneltuina löysivät tiensä taivaalle nimellä MD-11.

"Meille kanssa"

60-luvun lopussa Finnairille alkoi käydä selväksi, ettei DC-8 ollut enää kilpailukykyinen Pohjois-Atlantilla. Rahdin ja matkustajamäärien sekä non-stop-mahdollisuuksien vuoksi täytyi saada isompi lentolaite käyttöön. Neuvottelut

eri valmistajien kanssa alkoivat. MD teki houkuttelevan tarjouksen, joka kahden DC-10-30 -koneen lisäksi sisälsi edullisen kaupan myös kahdeksasta DC-9-10:stä. Syyskuussa 1970 lyötiin kättä päälle, ja viisi vuotta myöhemmin helmikuun neljäs 1975 kapteeni Juhani Gulin laskeutui OH-LHA:lla Helsinkiin. Kone sai myöhemmin nimen "Iso Antti".

Kymppien tulo Finnairiin aiheutti paljon mullistuksia. Yhtiön väkimäärä kasvoi kohisten, Helsinki-Vantaalle rakennettiin uusi iso halli laajarunkokoneita varten sekä CF-6-moottoreiden testipukki. Muutenkin operoinnin uusi joustavuus vaati uudistuksia yhtiössä.

Entistäkin pidemmälle

Ison Antin seuraksi saapui pian OH-LHB, ja koneet jatkoivat kasien rinnalla pitkän matkan liikenteessä ja tilauslennnoilla. Kauppasuhteiden jyllätessä kaukana idässä ilmeni tarvetta lentää Japaniin. Poliittisen tilanteen vuoksi se oli Siperian yli mahdotonta, ja napalentoihin Beringinsalmen kautta ei silloisten kymppien kantama riittänyt.

Apuja löytyi MD:n varastoista. Alunperin Egypt Airille tilattu kymppi muutettiin Finnairin tilauksesta DC-10-30 ER:ksi ja siihen lisättiin polttoainekapasiteettia jopa yli normaalin ER-versionkin. Näin suora lento Tokion Naritaan tuli mahdolliseksi 22.04.1983. Kone tilattiin OH-LHC:na, mutta se rekisteröitiin Wells Fargon omistukseen N345HC:na ja leasattiin Finnairille. Jenkkiomistuksen ja -rekisteröinnin vuoksi myös lentäjillä piti olla FAA:n lupakirjat, ja koneessa noudatettiin FAA:n sääntöjä. Myöhemmin päästiin lentämään suoraan Siperian poikki ja reitti lyheni 3200 km:lla. Samalla nk. "neljän navan kerho" siirtyi historian sivuille (mutta kipparin vatsa pelasi kyllä useimmilla reissuilla).

Viisi kuiskaavaa jättiläistä

Kaiken kaikkiaan Finnairilla ehti operoida viisi kappaletta kymppejä. Edellisten lisäksi rivissä olivat OH-LHD, jossa oli hieman pienemmät maksimipainot kuin muissa, ja WardAirilta Kanadasta tilauslennnoille vuokrattu OH-LHE, josta puuttui etukeittiö.

Kympit ehtivät Finnairin väreissä tehdä monenlaista työtä reitti- ja tilaus-

lennnoilla sekä monenlaisilla wet-lease-reissuilla ympäri maailmaa. Pitkän ja hyvän palvelun jälkeen alkoi rinnalle ilmestynyt MD-11 korvata kympejä. Leasatut koneet palautuivat omistajilleen, ja omat koneet vuokrattiin Air Libertelle Ranskaan. Näistä osa on jo kulkeutunut takaisinkin - minne lienevät menossa seuraavaksi? Ensimmäisenä tullut lähti viimeisenä ja joutsenlaulunaan OH-LHA kiersi 19.04.-05.05.1996 edesmenneen kapteeni Martti Huttusen komentamana maapallon ympäri.

MD-11

Kymppien jälkeen öljykriisi hiljensi laajarunkokoneiden tuotantolinjat Long Beachissa. Kehitys kuitenkin kehittyi (varsinkin Etelä-Ranskassa, Toulousen halleissa), ja jotain uutta tarvitsi tehdä. Vuonna 1984 lyötiinkin tiskiin DC-10:n pohjalle suunnitellun "uuden ajan koneen" piirustukset ja homma käynnistyi jälleen. MD-11:n ensitoimitukset luvattiin jo vuodelle 1988. Toimituksiin tosin päästiin vasta 1990, jolloin ensimmäinen sarjatuotantokone OH-LGA luovutettiin Finnairille 29. marraskuuta. Konetyyppi oli lentänyt ensilentonsa saman vuoden tammikuussa.

Elämänkaari

MD-11:n tuotantolinjan elämänkaari jäi laajarunkokoneeksi varsin lyhyeksi. MDC:n taloudelliset ja hallinnolliset ongelmat haittasivat tuotantoa, ja huippuosajia valui mm. Airbusille. Lisäksi MD-11:n suoritusarvot osoittautuivat luvattua heikommiksi ja esim. Singapore Airlines vaihtoi MD-11 tilaukset A340:iin. Suoritusarvoja tosin parannettiin erityisillä modifikaatioilla, mutta kakki oli jo iskeytynyt isoihin ahtimiin. American Airlines myi omat koneen-



Kotimaa kun taakse jäi..." Iso Anttina tunnettu OH-LHA palveli viime vuotensa Liberten väreissä ja jätti Suomen lopullisesti vasta viime talvena. Kuva viimeiseltä lennolta.

sa Fedexille rahtareiksi ja moni muu iso lentoyhtiö seurasi perässä. Niinpä vuonna 1992 valmistaja päätti sulkea tuotantolinjan, jollei uusia asiakkaita ilmesty. Onneksi ilmestyi, lähinnä taas rahtiversion ostajia.

Yhtiön siviilipuolen talousvaikeudet kuitenkin jatkuivat ja vuonna 1997 Boeing nielaisi McDonnell Douglasin. Samana vuonna uusia MD-11 -tilauksia oli enää 44 yksilöä, ja uusi omistaja

ilmoitti tuotantolinjan sulkemisesta seuraavana vuonna.

Mutta taru ei vielä ollut ohi. MD-11 tulee näkymään kentillä ja väylillä vielä pitkään. Jotkut liikennelentoyritykset hankkivat viisaasti jopa lisää noita erittäin suorituskykyisiä ja monipuolisia ihmisten ja rahdin ilmakuljetusvälineitä.

Joksa Lankinen



Kympin ER-versio jenkkirekarrissa ja vanhoissa Finnairin väreissä.

Vinnairin Sekönti

(säv. Hiski Salomaan "Lännen lokari", san. J. Lankinen)

Olin seköntinä Vinnairin kymmissä,
Olen kulkenna vaikka missä.
Olen käynynnä Nykissä, Losissa, Penangissa ja
Bangkookissa.
Olen ylittänä meriä ja mantereita,
ja Siperian tuntureita,
ja kaikkialla hulivilityttäret muistaa
Vinnairin seköntejä.

Ja sekönti on sekönti ja selvityksen ottaa
vaikka Islannista
ja sormi ei mee suuhun, vaikka hooää ulvoo
kympin ratiioissa.
Sillä ohjaamos on punkka ja takakyökis kaffee
ja salkussa seteleitä.
Ja emännätkin kuiskii: Ootkos jo nähnyt
meijän seköntiä?

Mis on Bangkokin Pättäri ja Nykin Jenkkapirtti
ja Tokion Pusiikätti,
siellä sekönti on ollut heidän keskellänsä,
mutta onkos ollut yssykän vörsti?
Mis on briiffaushuoneet, sinne evähiä tuonet.
Niin hyvä on miehistön viilis.
Sä kun juttuni kuulet, niin tosiksi luulet.
Kauas kiirivi seköntin maine.

On Tenskulla käyty, on Kanaria nähty,
mis on kesä sekä Kalevin Jorma.
Barpatoksel tultu, Jamaikalta menty,
siirätetty käpiini ja poiijat.
Mutta kymppin ohjaamoon kun punkkansa laittaa,
niin seköntille ilonpäivä koittaa,
ja vielä vaikken oikeesti lentää saakkaan,
niin sekin päivä varmasti koittaa.

Pilots' Cup saatiin päätökseen

Viimeistä edellinen kilpailu pelattiin Peuramaalla 25.8. Sateisen kesän jälkeen oli ilo pelata kauniissa kesäsäässä. Mukana oli 46 pelaajaa.

Tällä kertaa toimi sponsorina Autokeskus, joka tarjosi kierroksen sekä päälle maukkaan lounaan.

Pelimuotona tasoituksellinen lyöntipeli. Parien tulokset laskettiin yhteen. Ylin merkittävä lyöntimäärä reikää kohti oli sovittu par + 4.

Tulokset:

Pisin drive: Markus Latvasalo n. 220m vastatuuleen.
Lähimmäksi lippua Esko Kuosmanen 4,61m

1. Soini L./ Arvaja M.	140
2. Laitinen T./ Tiilikainen M.	142
3. Sinkkonen J./ Hiltunen V.	146
4. Alanko M./ Allonen M.	146
5. Lepola M./ Jutila S.	147

Viimeinen kisa käytiin Espoon Golfseuran kentällä Kauklahdessa 16.9, kovin syksyisessä säässä, Espoon Golfseuran loistavakuntoisella kentällä. 42 osanottajaa oli uskaltanut viileään syyssään. Bilja oli tämänkertaisen kisan sponsorina.

Tämän osakilpailun perusteella ratkesi myös kokonaiskisan voitto.

Parikisan pelimuoto oli tavallinen pistebogi täysin tasoituksin jossa parien tulokset laskettiin yhteen. Pisimmän driven voitti jälleen Vesa Hiltunen (255m). Lähimmäksi lippua löi Markus Latvasalo (3,97 m).

Tulokset:

1. Soini L. 35 + Latvasalo M. 35 = 70
2. Koivisto J. 31 + Pursiainen P. 37 = 68
3. Sommar-Rale C. 30 + Tanskanen P. 34 = 64
4. Junni M. 34 + Kaijärvi K. 30 = 64
5. Sahi M. 32 + Taskinen M. 32 = 64



Kokonaiskilpailun voitto meni tänä vuonna Tuomo Laitiselle, tiukan taistelun jälkeen. Koko karkikaarti oli koontunut viimeiseen kisaan hartaasti keskittyneenä.

Kolme ensimmäistä päätyi samaan pistemäärään ja ylemmät sijoitukset ratkaisivat voiton Tuomolle.

Kokonaistulokset "TOP 10"

1. Laitinen T.	31
2. Arvaja M.	31
3. Sommar-Rale C.	31
4. Soini L.	30
5. Kaijärvi K.	28
6. Tiilikainen M.	27
7. Hiltunen V.	25
8. Pursiainen P.	25
9. Tanskanen P.	24
10. Sinkkonen J.	24

Kilpailijoita oli kaikissa osakilpailuissa yhteensä 77!

Golf-harrastajien määrä on edelleen kovassa nousussa pilottien keskuudessa. Tervetuloa kaikki uudet golfarit ensi vuonna pelaamaan Pilot's Cupia.

Pauli Pursiainen



Voittajan on helppo hymyillä - vai onko? Kuvassa mitalikolmikosta kaksi, Laitinen ja Sommar-Rale.

LeftFoot
Companyn
mainos
1/2 A4
pysty



Kapteeni Jukka Järvelä lensi pitkän uransa viimeisen lennon 1.6.2004. Vastaanottojuhlallisuuksissa olivat mukana mm. Bjusa, SLL:n puheenjohtaja Panu Mäki sekä lennon miehistö.

Jukka Järvelän sanoin: "Tein laskun, jota olin harjoitellut yli 30 vuotta. Onneksi siinä oli sentään tunnetta mukana."



Kuvat: Kenneth Hamberg



Antin uusi Mersu

Oulun miehistökuljetuksiin on saatu uusi auto. Antti Tarvaisen edellisen Mersun mittariin kertyi 1,6 miljoonaa kilometriä ja tällä uudellakin on viidessä viikossa ajettu jo 20000 km.

Antti juhlisti uuden autonsa käyttöönottoa perjantaina 2.7. tarjoamalla lasilliset kuohuviiniä ensimmäiselle kentältä hotelliin kuljetetulle miehistölle, koska aivan ensimmäisen miehistökyydin matkustajat jättivät pullon ymmärrettävästi avaamatta matkatessaan kaupungista kentälle.

Auton tekniset tiedot:

MB 270 CDI 6 DOORS BINZ-LIMOUSINE, MALLI ELEGANCE, KUUTIOTILAVUUS 2685CCM, TEHO 130KW (200HV), PITUUS 5863MM, LEVEYS 1822MM, KORKEUS 1443MM, KÄÄNTÖSÄDE 14,9M, HUIPPUNOPEUS RAJOITETTU 210 KM/H.



Kuvat: Rami Sinivaara



Laakkosen
mainos
A4