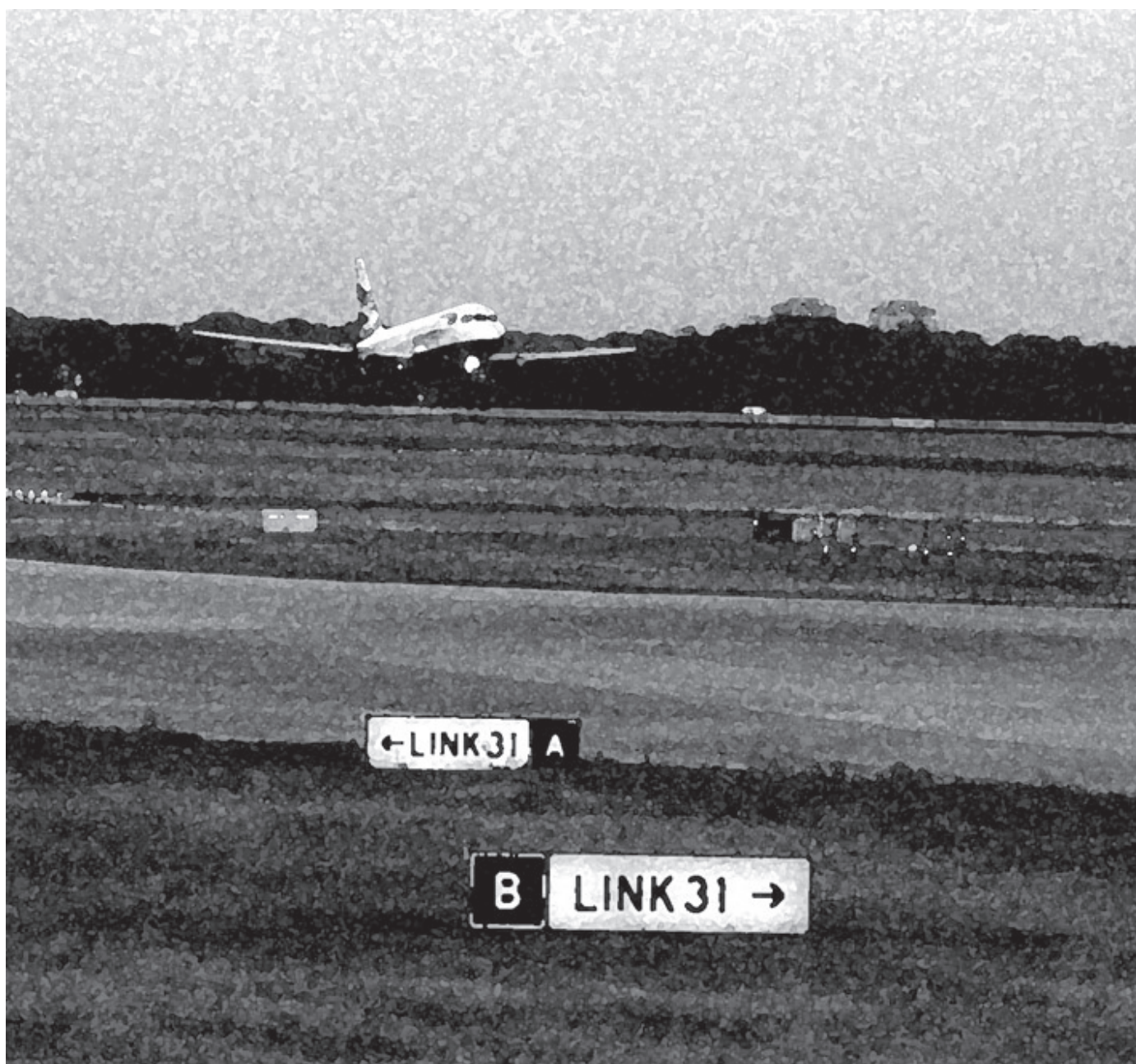


# LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 10 | 26.10.2004



# Kun koneen kapteeni hermostui

**M**oni meistä on naurahtanut lukiessaan lehdistä lentämiseen liittyviä, "asiantuntevia" uutisia. Ilmaliikenteessä tapahtuneen poikkeuksellisen tilanteen jälkeen sen uutisointi osoittautuu lähes aina todellisuuteen nähden varsin suurennelluksi. Mm. iltapäivälehtien kaikenkattava kaupallisuus suoltaa ulos mitä muhkeimpia otsikoita saadessaan haaviin ns. yleiskiinnostavan aiheen. Kärpäsestä väännetään vaikka väkisin se kuuluisa mutaatio.

Yhtiölle tilanne on harmillinen. Uutisiin pääsevät yleensä vain negatiiviset poikkeamat. Jopa normaali-toimintaan kuuluvista tapahtumista, kuten ylösvedoista, luodaan mielikuvia vaarallisina tilanteina. Jopa arvostetuna ja eettisenä pidetty Yleisradion TV-uutislähetys revitteli koneissamme kuljetetuilla aselähetyksillä. Finnairin tehtävä ei edes ollut vastata lupien kunnossa olosta.

Myös lentäjien kannalta median kasvavassa skandaalihakuisuudessa on vaaransa. Kasvojen saaminen tapaukselle lisää valitettavasti aina sen uutisarvoa. Uhkana onkin lentäjien

personoiminen uutisissa. Toinen uhka on lentäjän, tai koko ammattikunnan, toiminnan subjektiivinen arviointi asiantuntemattomien toimittajien taholta.

Keväinen Miamin tapaus antoi varoittavan esimerkin. Yhtiö ryhtyi heti toimiin raportoinnin luottamuksellisuuden turvaamiseksi. Se pelko kuitenkin säilyy, että joku jäsenistämme joutuu incidentin jälkitilanteessa täysin valmistautumattomana kuvausryhmän kynsiin.

Kuopiossa oltiin jo lähellä. Toimittajat ilmestyivät täysin yllättäen kamerat ojossa sisälle Osakan-koneeseen. Lentäjät olivat ohjaamossa ja säästyivät saamasta kuvaansa lehtiin. Vastineeksi saimme kuitenkin otsikon "Koneen kapteeni hermostui". Syytä oli hermostuakin - kulunvalvonta asemalla petti pahasti. Toimittajien paikka ei missään olosuhteissa olisi ollut koneessa.

Median nykyluonteelle emme mitään voi, mutta onko mitään tehtävissä? Raportoinnin vähentäminen ei ole oikea keino. Jokaisen tulisi ainakin

muistaa, ettei lentojen miehistötietoja tule koskaan antaa ulkopuolisille.

Entä jos julkisuuskynnys ylittyy kuitenkin? Yhtiö on perinteisesti antanut lausunnot työntekijöiden puolesta. Riittävätkö viralliset lausunnot tulevaisuudessa medialle? Entä voimmeko yhä luottaa siihen, että työnantaja ilmaisee julkisuudessa täyden tukensa tekemillemme päätöksille? "Eihän kapteenilla ole edes oikeutta kieltää kuvaamista..." Finnairin tiedottajan lausunto Kuopion tapauksen jälkeen vähätteli lentäjien ratkaisuja, perustuen ilmeiseen tietämättömyyteen siitä mitä kentällä oli oikeasti tapahtunut. Toivoaksemme kyse oli satunnaisesta lapsuksesta. Tulisiko SLL:n kuitenkin varautua myös siihen, että joku päivä joudumme astumaan julkisuuteen sanomaan lentäjien näkökulman? Ja antamaan tarvittaessa tapaukselle "kasvot"? Luomalla aktiivisesti kiinteät suhteet tiedotusvälineisiin esim. tiedottajan avulla voisimme ainakin lisätä todennäköisyyttä sille, että lausuntoa työhömmme liittyvissä asioissa kysytään suoraan meiltä. Ja että vastauksemme on aina tarkkaan harkittu.

Joukossamme olisi muutamia armoitettuja mediakasvoja. Nimiä tuskin tarvitsee edes mainita.

**T**omi 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.

# Reippaina ja terveinä eläkkeelle - kun itselle sopii

**S**uomessa valmistaudutaan ensi vuoden alussa suureen eläkeläkimuutokseen. Tarkoituksena on löytää keinot, joilla varmistetaan yhä suurempien eläkeikäluokkien eläkkeet. Samalla pyritään kannustamaan ihmisiä jatkamaan työelämässä yhä pidempään.

Liikennelentäjän ammatti on poikkeuksellinen eläkeiän suhteen. Aikaeroista ja monista muista tekijöistä johtuen työ on vanhemmiten kuluttavaa, ja jättää jälkensä ihmiskehoon. Lentäjän työ vaatii äärimmäistä keskittyneisyyttä ja kykyä reagoida – myös vanhempana. Lentäminen on aivotoimintaa, ja kunkin päätöksillä pyritään ylläpitämään turvallisuutta. Niinpä ilmailumääräyksilläkin rajoitetaan lentäjien eläkeikää. Toisaalta vapaaehtoisuuteen perustuen voi siirtyä eläkkeelle nuorempaanakin. Järjestely on hyvä ja sitä tulee jatkaa tulevaisuudessa.

Boeing Aerospace on tehnyt tutkimuksen lentäjien eläkeiän merkityksestä odotettavissa olevaan elinikään – siis toisin sanoen kuolinikään. Tutkimuksen perusteena on tilasto, jossa seurattiin Boeingin konetyypeistä eläköityneille liikennelentäjille lähetettyjen eläkemaksujen määrää. Tutkimustulokset antavat ”tappotuomion” lentämiselle vanhaksi. Tulokset ovat seuraavat: eläköitymisikä / keskiarvokuolinikä – 55.1/83.2, 56.4/82.5, 57.2/81.4, 58.3/80, 59.2/78.5, 60.1/76.8, 61/74.5, 62.1/71.8, 63.1/69.3, 64.1/67.9, 65.2/66.8.

Tutkimuksesta voidaan tehdä päätelmä, että jokaista vuotta kohden, jonka lentäjä jatkaa töissään 55-ikävuoden jälkeen, hän lyhentää elinikäänsä kahdella vuodella. Lisäksi lukuarvoista on nähtävissä, että meidän nykyinen 55-58 vuoden eläköitymisikä antaa keskimääräiseksi eliniäksi 83-80 vuotta, sen sijaan jatkaminen lentäjänä 60-vuotiaaksi pudottaa odotetun eliniän vajaan 77 ikävuoteen.

En usko, että aikaeroliikenteen tehostuva miehistönkäyttö, yhdistettynä minimilepoihin niin määränpäässä kuin kotimaassakin, ainakaan lisää ikävuosia eläköityvillä lentäjillämme. Väsymys aiheuttaa monia terveydelle haitallisia seurauksia. On äärimmäisen tärkeää, että yhtiökin ymmärtää lentäjien poikkeuksellisen työnkuvan merkityksen sosiaalisessa ja terveydellisessä mielessä.

Finnairin eläkesäätiön johto valmistelee eläkesäätiön sääntöjä tuleviin lakimuutoksiin. Samalla eläkesäätiö yrittää myös muuttaa sääntöjä pienentääkseen vastuitaan, ja siten pönkittääkseen emoyhtiön taloudellista tilaa. Tämä on osin ymmärrettävää, mutta osin ei.

Suomen Liikennelentäjäliiton jäsenille eläkkeet ja niihin liittyvät asiat ovat TYÖEHTOSOPIMUSASIOITA. Emme voi, eikä meidän tule, hyväksyä muutoksia eläkeasioihin ilman työehtosopimusneuvotteluja.

Yhdistys on palkannut avukseen ulkopuolisen eläkekonsulttiyhtiön tulevaa neuvotteluvaihetta varten. Olet sitten nuori tai vanha liikennelentäjä – muista että eläkkeet ovat SINUNKIN asiasi!

Valiojogurttia, ja pitkää ikää.

**P**anu Mäki  
puheenjohtaja  
Suomen Liikennelentäjäliitto ry



## Tässä numerossa:

|                            |    |
|----------------------------|----|
| Pääkirjoitus               | 2  |
| Puheenjohtajan palsta      | 3  |
| Valtuuston väläyksiä       | 4  |
| Turvatoimikunta            | 6  |
| Luottamusmiehen palsta     | 8  |
| Elämisen sietämätön keveys | 9  |
| OCCC-kokous Zürichissä     | 10 |
| Uusi split duty hämmentää  | 12 |
| M80-tyyppitoimikunta       | 14 |
| Miehistöruokailu           | 15 |
| Aaltopeltiä - A300 ja A32S | 16 |
| OKF tiedottaa              | 19 |



# Eläkeasiat etenevät hitaasti

*Lokakuinen valtuuston kokous pidettiin 5.10.2004 Tietotiellä. Kokouksessa todettiin eläkeuudistusneuvottelujen etenevän kohdaltamme hitaastimm. kirjausepäselvyyksien takia. Resurssien lisäämiseksi neuvotteluapua palkataan ulkopuolelta.*

**K**okouksessa oli paikalla 13 valtuutettua kahden ollessa estyneitä saapumasta. Toinen estyneistä oli yhdistyksen sihteeri, jolloin vt. sihteerin nakki viuhahti allekirjoitaneelle. Kuvaan seuraavassa lyhyesti oleellisten tapahtumien kulun.

## Eläkeneuvottelut

SLL:n neuvottelukunta on neuvotellut yhtiön edustajien kanssa jo vuoden verran tulevan eläkemutoksen vaikutuksista liikennelentäjien eläkkeisiin. Toistaiseksi neuvotteluissa ei ole saavutettu minkäänlaista ratkaisua, johon tuen suurelta osin neuvottelukunnalle toimitettujen asiakirjojen epäselvistä kirjauksista. Pyynnöistä huolimatta eläkesäätiö ei ole pystynyt toimittamaan sellaista asiakirjaa, jossa nykyinen teksti ja ehdotetut sääntömuutokset olisivat samassa dokumentissa. Näin ollen ehdotettujen sääntömuutosten kokonaisvaltainen käsittely on ollut mahdotonta. Eläkeneuvottelujen loppuun saattamiseksi neuvottelukunta on valtuuston antamalla mandaatilla päättänyt palkata Mercer Human Resource Consulting Oy:n avustamaan yhdistystä eläkeneuvotteluissa.

## TES-neuvottelut

SLL:n ja Erityispalvelujen Työnantajaliitto ry:n välinen työehtosopimus on voimassa 31.1.2005 saakka. Näin ollen neuvottelut uudesta työehtosopimuksesta ovat alkamaisillaan. Tulevia TES-neuvotteluja silmällä pitäen SLL:n hallituksen esityksestä valtuusto päätti järjestää strategiapalaverin marraskuun valtuuston kokouksen yhteyteen. Marraskuun valtuuston kokous järjestetään 2.11 klo 09.00 yhdistyksen toimistolla, ja kokouksen jälkeen valtuutetut jatkavat strategiapalaveria Helsingin ulkopuolella. Samalla valtuusto päätti, hallituksen esityksestä, ulkopuolisen avun palkkaamisesta TES-neuvotteluja varten.

## Carmen

Carmen ei ole pystynyt toteuttamaan osapäivävapaaoppyntejä tyydyttävällä tasolla ja neuvottelukunta onkin selvittänyt eri mahdollisuuksia vapaatoiveiden läpimenon parantamiseksi jäsenistöltä saadun palautteen perusteella. Valtuusto antoi neuvottelukunnalle

mandaatin sopia "osapäivä-NOPO-järjestelmästä" yhtiön kanssa.

## Vireystilatutkimus

Vireystilatutkimus jatkuu seuraavaksi Shanghain lennolla suoritettavalla, vapaaehtoisille tehtävällä selvityksellä. Selvitys suoritetaan tietokonepohjaisella testillä ja ranteeseen kiinnitettävällä mittalaitteella. Selvitys on luottamuksellinen ja tulokset tulevat olemaan vain vireystilatutyöryhmän käytössä.

## Kansainväliset asiat

IFALPA:n SCAMPI-kokous järjestetään Dublinissa ja valtuusto päätti lähettää Kenneth Hambergin ja Jussi Ekmanin edustamaan SLL:oa kokoukseen. ECA:n Toulousen kokouksessa Philip von Schöppenthau nimitettiin ECA:n uudeksi pääsihteeriksi. Samassa kokouksessa ECA päätti tukea Irlannin ja Iso-Britannian lentäjäyhdistyksiä heidän yrittäessään saada Ryanairin lentäjät järjestäytymään (juuri ennen tämän lehden painoa tulikin tieto Ryanairin



SLL tulee olemaan Suomen Lentäjäliitossa suuressa roolissa, ollen myös yksi sen perustajayhdistyksistä. Kuva 15.9. pidetystä perustamiskokouksesta.

yhdistyksen perustamisesta, toim. huom.). ECA myös jatkaa kampanjaansa EU:n nykyistä yhteistä työ- ja lepoaikaesitystä vastaan pitäen esitettyjä rajoja lentoturvallisuutta vaarantavina.

## TES-poikkeukset

Yhtiö oli anonut TES-poikkeusta kolmelle M11-koneella lennettävälle Shanghain viikkovuorolle. Ajanjaksolla 1.11.04 – 3.1.05 kahden peräkkäisen yön jälkimmäisen yön yötyö olisi ollut 2:05 alkuperäisen lähtöpaikan (Suomi) ajan mukaan laskettuna. Yhtiö esitti näitä rotaatioita lennettäväksi lisätyllä kapteenilla. Valtuusto päätti hylätä TES-poikkeusanomuksen.

## Suomen Lentäjäliitto

Suomalaisten liikennelentäjäjärjestöjen yhteinen kattojärjestö, Suomen Lentäjäliitto on perustettu. SLL on yksi perustajajäsenyhdistyksistä. Kattojärjestöön kuuluvat lisäksi Blue1 Pilots' Association ry, Suomen Pilottiyhdistys ry ja Suomen Liikennelentäjät ry. Perustamiskokouksessa Suomen Lentäjäliiton puheenjohtajaksi valittiin Kari Voutilainen. Onnea tulevalle puheenjohtajalle! Tulossa on "helppo välivuosi"...

## Split duty ja ILL:n vastaus

Ilmailulaitoksen Lentoturvahallinnon johtaja Kim Salonen on vastannut SLL:n 16.8.2004 lähettämään split duty -kysymykseen. Vastauksessaan ylijohdaja Salonen toteaa, että Lentoturvahallinnon tulkinnan mukaan OPS M3-15:n Split duty -määräykset todellakin sallivat jopa 27 tunnin kokonais-työajaksot. Samalla Salonen

kirjoittaa, että hankalat yhdistelmät voidaan rajata pois työehtosopimusneuvotteluissa. Näin ollen savolainen sananlasku vastuun siirtymisestä kuulijalle osoittautuu tässäkin tapauksessa oikeaksi.

## LTR:n oma työsuojelu

Lentotoimintaryhmään on perustettu oma, lentotoimintaryhmän sisäinen työsuojelutoimikunta, jossa lentäjiä edustaa Hannu Markkula. Lähtöporteilta platina-alueita kuvaavien kameroiden kuvan välittämistä TOKE:n tiloihin on sovittu SLL:n ja Finnairin välillä YT-lain mukaisesti. Kameroiden kuva tullaan välittämään NCC:lle, Front Deskille ja lennonvalmistelutiloihin.

## Muut asiat

- SLL:n ja Suomen Lennonjohtajayhdistyksen (SLJY) yhteistyöristeilyllä aihealueina olivat mm. FATMI, independent simultaneous approaches sekä E170-operointi.
- AT7-laivasto tulee siirtymään Aeron väreihin vuoden loppuun

mennessä. Käytännön toiminta tilanteessa, jossa Finnairin lentäjät lentävät ATR-koneita, mutta Finnairilla ei enää ole ATR-laivastoa, on kuitenkin vielä sopimatta.

- Päätoimittaja Tomi Tervo oli ehdottanut valtuustolle Liikennelentäjä-lehden ulkoasun parantamista. Valtuusto hyväksyi ehdotuksen, jonka mukaisesti lehden näytävävyys paranee ensi vuonna mm. osittaisen värillisyyden myötä. Tulevaisuudessa Liikennelentäjälehti ilmestyy noin kuuden viikon välein ja sen painosmäärää kasvatetaan hieman.
- Suomen Liikennelentäjäliiton sääntöjen mukainen tilinpäätöskokous järjestetään 29.11.2004 klo 10.00.

Perinteisen latinankielisen loppukaneetin sijaan päätän valtuuston väläyksen Jedi-mestari Yodan sanoihin: "May the force be with you".

**K**ai Tuomikoski  
kokouksen sihteeri



Nordea Pankki Suomi Oy

## Miten sinä haluat säästää?

Nordea tarjoaa laajan valikoiman erilaisia säästämisen- ja sijoitusvaihtoehtoja. Sinulle sopiva vaihtoehto riippuu siitä, kuinka kauan haluat säästää, kuinka suuren riskin olet valmis ottamaan ja kuinka korkean

tuoton haluat. Soita ja varaa aika konttoristamme. Tehdään yhdessä sinun tavoitteisiisi sopiva säästämisen suunnitelma.

Mikä on **sinun** suunnitelmasi?

**nordea.fi**

**Nordea**



# Turvallisuus työllistää!

*Turvatoimikunnan lokakuun kokous oli esityslistaltaan ja ajaltaankin varsin pitkä. Esillä oli paljon tärkeitä asioita, kannanottoja ja kehitysehdotuksia joita kuukauden aikana oli tullut esille.*

Uusien asioiden lisäksi esillä oli muutamia aikaisempia, vielä viimeistelemättömiä asioita. Kun kokousta edelsi vielä IFALPA Director Jussi Ekmanin eri komiteoiden työskentelyyn liittyvä parituntinen esittely ja tilannekatsaus, muodostui päivästä osanottajille melko raskas. Nähtiinpä ainakin taas, ettei Turvatoimikunta ole olemassa turhaan!

## Toimintaa tehostetaan työjärjestyksellä

Esityslista kaikkine keskeneräisine asioineen tuntuu siis kasvavan. Jotta kokouksista saataisiin vieläkin parempi anti, päätettiin rakentaa toimikunnalle työjärjestys. Sen avulla on tarkoitus luoda toimintamalli, jonka avulla mm. keskeneräisiä ja seurattavia asioita olisi helpompi hallinnoida. Niin ikään pöytäkirjojen jakelua ja jossain määrin arkaluontoisemman materiaalin käsittelyä on syytä täsmentää. TTK:n omaa sivustoa hyödyntämällä ja sähköpostia käyttämällä voitaisiin hoitaa suuri osa informaatiosta toimikunnan käyttöön ja tutustuttavaksi ennen kokousta. Myös ns. työlista vastuuhenkilöineen helpotaisi tietojen kohdentamista.

## Afganistan

Kaikkein pisimpään kokouksessa puhutti Afganistanin AIP ja yhtiön tekemä OM-A:n muutos sekä ko. ilmatilassa lentämiseen antamat ohjeistukset. Ongelmana on mm. poikkeuksellinen VFR ONLY- määräys ylilmatilassa. AIP:n teksti ja yhtiön antamat ohjeet olivat aiheuttaneet epätietoisuutta niin toiminnasta kuin vastuukysymyksistäkin. Varsin tarkan ja monipuolisen keskustelun jälkeen muokattiin muistio LTR:n johtajalle. Muistio on lähtenyt eteenpäin ja Bjusn mukaan saamme vastauksen pikapuoliin. Asiaa on jo hoidettu niin IFALPA:n ATS-komitean kuin AEA:n ja IATA:nkin kautta. Ongelma on yhteinen kaikille lentoyhtiöille, mutta me haluamme korostaa turvallisuuskulttuurimme pitkäjänteisyyttä sekä suoraselkäisyyttä tässäkin asiassa.

## Puheenjohtajan tapaamiset yhtiön edustajien kanssa

TTK:n puheenjohtaja on käynyt visiitillä Bjusn, Ekku Ahteen ja ryhmäpäälliköiden luona. Keskustelut ovat olleet hyödyllisiä ja ne on molemmin puolin koettu tärkeäksi tavaksi hoitaa yhteiseksi koettuja turvallisuusasioita eteenpäin. Puheenjohtaja on myös tutustunut A325:n sähköiseen OM-B:hen P. Vartolan ja P. Peräskylän avustuksella A325-simulaattorissa. TTK keskustelikin sähköisestä OM-B:stä ja totesi koulutuksen asianmukaisilla välineillä olevan ensiarvoisen tärkeää otettaessa uusia järjestelmiä ja ohjelmistoja käyttöön.



IFALPA Director Jussi Ekman piti TTK:n kokouksen aluksi briefingin komiteaedustajille. Kuva: T. Tervo

## Muita asioita

- M11-incident puhutti paljon. Osa asioista hoitui hyvin, osa kyseenalaisesti. Puutteet ovat melko hyvin selvillä ja asianosaisten tiedossa sekä hoidossa. Jäämme seuraamaan parannusehdotuksia.
- RC- toimintojen vähentämisen sekä uusien proseduurien tuleamisen myötä Turvatoimikunta tulee seuraamaan ohjaajien työkuorman muuttumista ja sen vaikutusta lentoturvallisuuteen.
- Turvatarkastuksissa esiintyneen epätasalaatuisuuden selvittely jatkuu. TTK selvittää myös, mikä on yhtiön proseduuuri, jos ID - kortti häviää esim. ulkomailla.
- Hotellien turvallisuutta seurataan eräiden viimeaikaisten tapausten takia. Selvitettiin asioita, joita yhtiössä liittyy hotellien valintaprosessiin. TTK kehottaa jäsenistöä raportoimaan aktiivisesti mahdollisista hotellien turvallisuuspoikkeamista.

- Vireystilatutkimusta seurataan ja se katsotaan tarpeelliseksi myös muissa konetyypeissä joissa tehdään paljon yötyötä sekä aikaerolentoja.

Puheenjohtajalta on saatavissa lisäinformaatiota, mikäli joku haluaa käsiteltyjen asioiden tiimoilta tarkempaa tietoa. Jäsenten sähköpostilla esille tuomiin asioihin pyrin vastaamaan pikimmiten. Yhteystiedot: 040 - 8272835 tai matti.allonen@kolumbus.fi.

Talvi tekee tuloaan, joten sen mukaisesti ja varovasti, turvallista loppusyksyä!

**M**atti Allonen  
TTK:n puheenjohtaja



Perämies Rainesalo tutkimassa Airbusin sähköistä OM-B:tä. Myös TTK:n puheenjohtaja kävi perehtymässä ohjelmaan. Kuva: K. Voutilainen

## PR-guru haussa!

**K**iinnostaako suhdetoiminta-, edustus- ja markkinointityö Suomen Liikennelentäjäliitossa? Varainhankintatyöryhmä hakee edelleen uusia karismaattisia PR-henkisiä pilotteja hoitamaan suhteita yhteistyökumppaneihimme. Näiden kanssa tehtävistä markkinointi- ja yhteistyösopimuksista saatavilla tuotoilla ylläpidetään lukuisia yhdistyksemme tärkeitä toimintoja.

Työnkuvaan kuuluvat kontaktien luonti ja ylläpito, erilaiset PR-tilaisuudet sekä itse markkinointisopimusten teko. Reipas markkinointiasenne ja ripaus kaupallista pelisilmää ovat eduksi, muistaen kuitenkin ammattikuntamme maineelle yleisön asettamat tietyt odotukset.

Edelliset varainhankkijat antavat kaikki suhteensa (lue: varainhankintaan liittyvät suhteet) käyttöön ja toimivat uusien kavereiden "famittajina" niin kauan kuin vain tarve vaatii.

Ilmoittaudu pian, niin ehdit vielä mukaan tämän syksyn sidosryhmäillanviettoon saamaan ensimmäiset kontaktisi!

Yhteydenotot hallitukselle tai pekka.mustakallio@slpilots.fi.



## Osapäivä-NOPO:t tulevat

*TES-luottamusmiehen paltalla jälleen tiukkaa asiaa mm. vapaista, joululenkoista sekä parista muusta ajankohtaisesta asiasta.*

**N**OPO:jen ja TOF:ien lisäksi on tulossa osapäivä-NOPO:t, joiden läpimeno olisi "saletti". Uudessa järjestelmässä yksi NOPO on hajotettu kolmeksi osapäivä-NOPO:ksi, joita voi käyttää joko osapäiväpyynteinä, tai yhdistää ne yhdeksi NOPO-päiväksi ja yhdeksi osapäiväpyynniksi. Käyttöönottokuukaudeksi on tätä kirjoitettaessa kaavailtu joulukuuta.

### Joululennot sakkasivat heti alussa

Yhtiö jakoi joululenkoista keskeneräisen paperin - virheillä ja puutteilla. Mutta suomalainen paperiteollisuus kunniaan, ja revisio jakoon! Koko joululentonippua on hieman uudistettu. Lipputoimisto on revisioinut lipputyypit sekä lippuanomuskaavakkeen. Myös etusivua on hieman korjailtu. Se muistuttaa nykyistä vakanssihakua - mitä lentoja haen ja mitkä pistän omaan tärkeysjärjestykseen määräystä varten. Lennot pyritään aina täyttämään hakuperiaatteella, vaikka siten saisikin saman lennon kuin vii-

me vuonna. Määräykseen mennään, mikäli kukaan ei ole ko. lentoa hakenut. Määräyksessä lähdetään käänteisessä virkaikäjärjestyksessä, kuitenkin edellisenä jouluna töissä olleet vapautettuna (mikäli ryhmäkoko sallii).

### Porttikamerat

Lennonsuunnittelutiloihin tulee reaaliaikainen kuva portilta. Jokaisella portilla olevaa, ILL:n toimesta nauhoitettavaa kuvaa tullaan siirtämään NCC:n käyttöön ja TOKE:n 2. kerroksen suunnittelutiloihin. Kuva on tarkoitettu varmistamaan, onko kone jo portilla. Mikäli reaaliaikaisen kuvan käyttöä tullaan meillä laajentamaan, tulee asiasta käydä uudet YT-neuvottelut.

### TES:n vastaiset yöt

A32S-ryhmässä oli loppukesästä / alkusyksystä suunniteltu TES:n vastaisesti yöpyviä Oulussa (su-ma välinen yö) ja Düsseldorfissa. Carmenimme oli unohtanut yövytyskorvauksen olevan työaikaa, ja sen seurauksena lepoaika jäi työpäivien pituuden johdosta va-

jaaksi. Lennettyjen pairingien työajat lasketaan yhteen ja niiden pitäisi tulla maksuun viimeistään marraskuun lopussa (poislukien syyskuun kolme viimeistä Oulun pairingia, joihin oli anottu TES-poikkeus).

### Suora palaute tervetullutta

Viimeaikoina olen havainnut joissain sähköpostiviesteissä "piilotetun" tyytymättömyyden yhdistyksen toimintaan. Toivoisin palautteen olevan suoraan luettavissa, eikä epämääräisissä sanonnoissa. Mikäli sinulla on jotain hampaankolossa, haluaisin suoraa palautetta aktiivit-listalle, minulle tai yhdistyksen hallitukselle osoitteella hallitus@slpilots.fi (posti tulee tällöin myös minulle).

**A**rto Pellinen  
TES-luottamusmies



Porttikameroilla seurataan, onko kone jo saapunut. Tästä koneesta ei liene epäselvyyttä. Kuva: Peter Fagerström



# Elämisen sietämätön keveys (ja TES-neuvottelut)

**T**alvi ja pimeys lähenee, kuten myös TES-neuvottelut. Tunteita ja kirjoituksia analysoimalla tuskin on väärin odottaa kovia neuvotteluja joissa kumpikin osapuoli vaatii, ellei kohtuuttomuuksia, niin melkein. Ainakin jos vastapuolen silmin katsoo. Tunnelataukset tulevat olemaan melkoiset molemmiin puolin. Väitöksiä ja valheita tulee esiintymään. Toivottavasti ne eivät kuitenkaan löydä Iltalehden sivuille saakka (saati sitten A-plussaan).

Ennen taistoa on ehkä hyvä istahtaa hetki ja miettiä, jokainen itsekseen, mitä oikein neuvotteluista toivoo. Itse asiassa, kannattaa varmaan mennä vielä vähän pidemmälle ja miettiä mitä ammatistaan toivoo, mitä odotuksia on tulevaisuuden suhteen.

Kun nyt tunnepuolella liikutaan, täytyy tunnustaa että viime viikolla vein ajatukset vielä askeleen pidemmälle. Istahdin miettimään mitä elämältä oikein toivon ja odotan. Se, että tämä tapahtui pari minuuttia vanhaa tytärtäni katsellessani, tuskin on satuma. Siinä katsellessamme toisiamme ja yrittäessämme tajuta mitä on tapahtunut, ajatukset pyörivät melkoisesti päässä.

Ensin en ajatellut mitään, tunsin vain mieletöntä helpotusta että kaikki loppujen lopuksi oli mennyt hyvin. Uskallan jopa näin miehisellä alalla tunnustaa että itkin (jos se tekee minusta metroseksuaalin Beckhamin tapaan, voin vain toivoa että herkkyyden lisäksi jalkapallotaidot tarttuvat). Pikku hiljaa aivot rupesivat työstämään tätä mieleltä tapahtumaa. Kaukana olivat TES, lentäminen ja kaikki arjen huolet.

Muutaman päivän kuherruksen jälkeen todellisuus on taas astumassa kuvioihin, siitäkin huolimatta että arvomaailmani on pysyvästi muuttu-

nut. Isän ylpeä vastuu painaa hieman (kuten epävarmuus, missä vauvojen AOM?) ja toivoisin maailmasta parempaa paikkaa. Päätin myös että minusta tulee maailman paras isä, tai ainakin teen parhaani sen suhteen. Onnistuakseen tämä vaatii tietenkin läsnäoloa ja aktiivista osallistumista kasvatukseen. Toisin sanoen: haluan antaa hänelle mahdollisimman hyvän elämän. Kuitenkin, voidakseni antaa pikkuiselleni mahdollisimman hyvät oltavat, edellyttää se, että itse voin hyvin ja olen tyytyväinen elämääni, työhöni, harrastuksiini, jne. Näitä asioita miettiessäni huomasin yhtäkkiä, että ympyrä oli sulkeutunut ja ajatukseni olivat taas työpaikalla, mutta nyt tiedän tarkalleen mitä haluan seuraavasta TES:stä. Elämänlaatua.

Haluan olla mahdollisimman paljon kotona, ainakin vapaa-ajallani, ja haluan mahdollisimman laadukasta vapaa-aikaa. Haluan vaikuttaa vapaa-aikaani mahdollisimman paljon ja nauttia siitä virkeänä. Haluan tehdä työni rauhassa ja mahdollisimman turvallisella tavalla. Haluan yhtiön mahdollistavan sen minulle. Haluan työtäni arvostettavan, ja että minulle annetaan mahdollisuus tehdä laadukasta työtä ja myös nauttia siitä.

Mikäli edellisiä toiveita alkaa analysoidaan, huomaa että ne ovat kovin vapaa-aikakeskeiset. Toisaalta Carmen, työjaksojen ja lepoaikojen pituus, vain muutaman asian mainitakseni, liittyvät kaikki vapaa-aikaan. Palkka on mielestäni täysin epäolennainen seikka näissä neuvotteluissa. Eihän palkkaa toki sovi alentaa nyt, mutta itse olen valmis vaihtamaan turhat korotukset lisääntyvään ja laadukkaaseen vapaa-aikaan.

**N**ysse Nyström

*Palstan kirjoittaja uskoo vapaaseen kasvatukseen niin kauan kuin lapsi tottelee. Hän ei usko joulupukkiin eikä ilmaisiin lounaisiin, yhtä vähän kuin yritysjohtajiin jotka pyyteettömästi tekevät jotain sinun parhaaksesi.*



# Chilen yhdistys uudessa nousussa

## Oneworld Cockpit Crew Coalitionin kokous Zürichissä

*OCCC:n syyskokous järjestettiin tänä vuonna Zürichissä 7.-8. lokakuuta. Kokouksessa kuultiin iloisia uutisia Chilen yhdistystoiminnan uudesta viriämisestä. Amerikkalaisten tilanne taas ei näytä kovin-kaan hyvältä.*

**K**okouksessa olivat edustettuina kaikki Oneworldin yhtiöt lisätynä Mexicanan - Oneworldin mahdollisen tulevan jäsenen - lentäjäyhdistyksen edustajalla, joka oli kutsuttu kokoukseen tarkkailijaksi. Erityisen ilahduttavaa oli Lan Chilen edustajan läsnäolo, sillä edellisen kerran kertaalleen yhtiön hajottama ja nyttemmin uudelleen organisoitu yhdistys on ollut edustettuna Helsingin kokouksessa keväällä 2001. Ja mikä parasta, Lan Chilen yhdistyksen edustajana oli heidän puheenjohtajansa, supisuomalainen Gustav Strengell!

### Sisulla ja kansainvälisellä tuella nousuun

Kokouksen esityslistalla oli normaalien tilannekatsausten sekä hallinnollisten jäsenyys- ja varainkäyttöasioiden lisäksi järjestön www-sivuista päättäminen, keskustelua halpalentoyhtiöistä, lentoyhtiöiden fuusioista sekä työ- ja lepoajoista Ultra Long Range-liikenteessä (ULR). Kokouksen aluksi toivotimme Lan Chilen jälleen terve-  
tulleeksi ja Gustaf Strengell puolestaan



Gustav Strengell (SPLC) sekä John Moore ja Dave Smith (BALPA) kokouksen tiimellyksessä.

### Ryanairin johto suhtautuu edelleen erittäin kielteisesti lentäjäyhdistyksiin.

piti lyhyen esitelmän Lan Chilen lentäjäyhdistyksen, SPLC:n, nykyisestä tilasta. SPLC on hitaasti mutta varmasti järjestäytymässä puheenjohtajansa suomalaisen sisun avulla. Kukoistukseen on vielä kuitenkin matkaa, sillä SPLC edustaa tällä hetkellä noin 25 prosenttia emoyhtiön ja 10 prosenttia koko Lan-konsernin lentäjistä. Yhdistys on kuitenkin tuplannut jäsenmääränsä viimeisen vuoden aikana, joten kasvuvauhti näyttää hyvältä.

Kasvua on Gustaf Strengellin mukaan vauhdittanut yhdistyksen saama vahva kansainvälinen tuki. Tukea ja jopa taloudellista turvaa on etunenässä ollut tarjoamassa American Airlinesin lentäjäyhdistys APA, jota taas OCCC on auttanut mahdollisuuksien mukaan mm. jakamalla tietoa www-sivujen kautta. Tähän saakka OCCC:n www-sivut ovat fyysisesti sijainneet APA:n

palvelimella mutta tässä kokouksessa päätimme myöntää ATK-osastollemme määrärahan www-sivujen kehittämiseen ja oman domainin hankintaan.

### Ryanairin lentäjiä yritetty herätellä – turhaan

Halpalentoyhtiöiden, ja niistä lähinnä Ryanairin, kimpussa painivat Aer Lingusin lentäjäyhdistys IALPA ja British Airwaysin BALPA ovat jo jonkin aikaa yrittäneet aktivoida Ryanairin lentäjiä järjestäymään. Ryanairin johto suhtautuu kuitenkin edelleen erittäin kielteisesti lentäjäyhdistyksiin ja aktiivisimpia kolleejoja onkin kaikessa hiljaisuudessa potkittu pois yhtiön palveluksesta. Samalla Ryanairin johto on keksinyt suorien lentokenttien maksamien tukien lisäksi loistavia säästökeinoja: lähestulkoon kaikilla yhtiön kapteeneilla on kouluttajakel-

puutus eikä perämiehille makseta koulutuslennoilta ollenkaan palkkaa. Voitte uskoa että perämiehet lentävät paljon K-lentoja!

## Amerikkalaiset odottelevat kovia aikoja

Ameriikan ihmemaassa lentoyhtiöt ovat jo pitkään painineet syvässä kurimuksessa ja painaneet aina vuorotellen toinen toistaan syvemmälle suohon. Esimerkiksi Chapter 11:n suojaan ajautuneet yhtiöt ovat laskeneet hintojaan ja muiden on ollut pakko seurata perässä asiakaspaon pelossa. Kun Chapter 11:n mukanaan tuoma suoja-aika aikanaan loppui yhdeltä yhtiöltä, ajautui jokin muu yhtiö hintakilpailun seurauksena samaan suojaan, ja tämän seurauksena hinnat laskivat entisestään. Tässä oravanpyörässä hinnat ja niiden mukana yhtiöiden tuotot ovat vajonneet niin alas, että APA:n edustajien mukaan eräiden yhtiöiden siirtyminen autuammille metsästysmaille on enää vain ajan kysymys. Tässä yhteydessä lentäjäyhdistykset saattavat joutua keskelle ikäviä fuusioneuvotteluja, joissa on varmasti ratkaistavana isoja kysymyksiä. Eri lentäjäjärjestöjen keskinäinen yhteistyö nousee arvoon



Kokouksen jälkeen puimme jälkipyykit jokiristeilyllä. Kuvat: Kai Tuomikoski

arvaamattomaan tässäkin yhteydessä, sillä etukäteen sovittuja pelisääntöjä noudattamalla mm. virkaikäasiat on varmasti helpompi ratkaista.

## Ultrapitkät työajat kaipaavat yhtenäistämistä

Ultra Long Range –lentämisessä työ- ja lepoajat nousevat luonnollisesti

merkittävään asemaan lentoaikojen yltäessä aina uudelle kymmenluvulle saakka. ULR-lentojen osalta työ- ja lepoajoissa tuntuu olevan vielä jonkin verran eroja amerikkalaisten salliessa maksimissaan 16 tunnin työajat kun taas australialaiset lentävät jopa 20 tuntia. Tällaisia ULR-lentoja ainakin osa kokousedustajista saattaa päästää kokeilemaan jo seuraavan OCCC:n kokouksen yhteydessä, joka päätettiin pitää IFALPA-kokouksen alla Kapkaupungissa 6-7. huhtikuuta 2005. Puheenjohtajana toimineen Aeropers Alex Schönbergin kopautettua nuijaa kokouksen päättymisen merkiksi olikin aika siirtyä fondue-patojen ääreen.

**K**ai Tuomikoski  
OCCC Director



Jälkipyykki voi joskus olla likaista, kuten John Findlayn (HKAOA) silmäkulmasta näkyy. Oikealla Nigel Demery (HKAOA)





# Uusi split duty hämmentää

*Huhtikuussa julkaistuun OM-A:n työ- ja lepoaikaluukuun sisältyvä uusi split duty -määritelmä sallii jopa 27 tunnin työvuoron ilman ns. minimilepoa - jopa viranomaisen siunauksella.*



**S**plit duty, suomeksi "keskeytyvä työjakso", ei ehkä kaikille ole käsitteenä tuttu, joten perusteista liikkeelle. Perusajatus on, että Flight Duty Periodille (FDP) määrättyä maksimipituutta voidaan hieman lisätä, jos sen keskelle sisältyy riittävän pitkä, vähintään 4 tunnin tauko. Loogista - jos vedät välillä kunnolla henkeä, jaksat hieman pidempään.

## Kuinka laskenta tapahtuu?

FDP:n maksimipituus riippuu alkamisajasta sekä lennettyjen sektorien määrästä, ja on luettavissa OM-A:n taulukosta. Esimerkkinä käytämme FDP:tä, joka alkaa kello 11.00, ja sisältää neljä sektoria. Taulukko antaa maksimimitaksi 14 h. Vuoron tulee näin loppua kello 01.00.

Entä mahdollinen tauko, kuinka paljon se voi FDP:tä jatkaa? Se luetaan toisesta taulukosta. Jos esimerkkiimme sisältyy viiden tunnin tauko (huom. ei block- vaan työaikojen välissä), jatkaa se maksimimitaa 2 tunnilla. Mihin aikaan vuoron tulisi tällöin loppua? Kello 03.00?

Väärin. Näin homma laskettiin entisessä OM-A -tekstissä. Liitteeksi oli laitettu jopa kaksi konkreettista esimerkkiä, joilla pelin henki tehtiin selväksi.

Nyt lasketaan toisin. Nykytulkinnan mukaan kello, joka mittaa FDP:n kestoa, ikään kuin "pysäytetään" tauon ajaksi. Toisin sanoen työvuoron takarajaa voidaan siirtää taulukkoarvosta eteenpäin vielä tauon mittainen määrä. Esimerkissämme käytetty viiden tunnin tauko siis siirtää työajan takarajaa *vielä viidellä tunnilla*, kello 08:aan seuraavana aamuna. Näin ei ollut ennen, ja siksi muutosta voi sanoa huomattavaksi. Esimerkkipilottimme palasi siis TOKE:en 21 tunnin kuluttua työvuoronsa alusta. Tämä ei ole edes äärimmilleen vedetty esimerkki; se kuvaa vain uutta laskentamallia. Entä miltä tuntuisi palata yö-Malagalta kello 03.00 ja ilmoittautua kello 10.00 edestakaiselle aamupäivä-Berliinille? SLL:n laskujen mukaan jopa 27 tunnin työvuorot ilman ns. minimilepoa (joka meillä on 11 h) olisivat OM-A:n mukaan nykyään mahdollisia, ellei TES rajoittaisi niitä tiukemmin.

## Vastuullinen vaihtui

Uuden split dutyn, ja samalla koko uuden työaikaluvun perustana on uusi, tänä vuonna voimaan tullut kansallinen ilmailumääräys OPS M3-15. Tämä on ensimmäinen kerta, kun

viranomainen Suomessa säätelee lentävän henkilökunnan työ- ja lepoaikoja. Aiemmin lentoyhtiön näitä koskeva määräys perustui pohjimmiltaan sen omaan harkintaan ja käsitykseen turvallisuudesta operoinnista. Talousruuvien lähdettyä toden teolla kiristymään oli tietysti positiivista turvallisuuskehitystä, että asiaa ylipäätään lähdettiin määräämään viranomaistasolta. Ja että ensimmäistä kertaa myös matkustamohenkilökunta sai ylipäätään mitään rajoja työaikoihinsa, mahdollisen TES:in lisäksi.

Tilanne kääntyi kuitenkin pääläelle, kun huomattiin, että viranomaismääräys sisältää useita kyseenalaisia kohtia ja että se on mm. split dutyn osalta jopa sallivampi kuin entinen Finnairin raja. Julkaisemalla ilmailumääräyksen Ilmailulaitos otti samalla rajoittajan roolin itselleen ja sai lentoyhtiöt pesemään kätensä turvallisuusvastuusta työ- ja lepoaikojen suhteen. Tänä päivänä niiden on helppo vedota viranomaisrajojen noudattamiseen - niidenhän on oltava turvalliset!

## SLL haki muutosta

Se, että split dutyssä taukoa ei lasketa FDP:hen, selviää itse tekstistä huo-

nosti. Lukekaapa ja kokeilkaa. Osio on melko vaikeatulkintainen. Kun SLL kiinnostui asiasta, esitti se ensin yhtiölle näkemyksensä, että yhtiössä tulkitaan viranomaisrajoitusta väärin. Lopulta kuitenkin selvisi, että tästä ei ollut kyse. Lentoturvahallinto todellakin sallii menettelyn. SLL esitti tämän jälkeen kirjallisen vetoamuksen Lentoturvahallinnolle. Se koetti asian perin pohjin selvittämällä tuoda esille, että tällainen laskutapa johtaa väistämättä kestävämmän pitkiin työvuoroihin. Viranomainen ei kuitenkaan heltynyt. Split duty on ja pysyy - selaisenaan. Perusteluna käytettiin mm. byrokratian oikeellisuutta. Asiaan olisi siis tullut reagoida silloin, kun määräyksen luonnos oli lausuntokierroksella. Lentoturvahallinnon kanta oli myös, SLL:n asiaa hoitaneiden yllätykseksi, että vaikeiksi koettavia lentoyhdistelmiä tulisi välttää työehtosopimusta

neuvoteltaessa. Se siis joko pitää edellä mainitun kaltaisia työjaksoja turvallisina, tai kokee vastuun turvallisista työajoista olevan viime kädessä työehtosopimuksilla. Kummastakin asiasta pilotit ovat eri mieltä.

## TES suojaa paremmin

Työ- ja lepoaikoja käsittelevät TES:n osat ovatkin kokeneet todellisen arvonnousun viime aikoina. Yhtiöissä, joissa TES:iä ei tunneta tai joissa se ei ota kantaa työ- ja lepoaikoihin, noudatetaan viranomaisrajoja. Ainakin yhdessä viranomaismääräyksen pohjalta toimivassa yhtiössä on listoilla ollut yli 24 tunnin split-työrupeamia.

Eräs asia joka tulee tästä kirjoituksesta huomioida, on että edellä mainitun esimerkin tarkoitus on kuvata laskennan perusperiaatetta. Se ei siksi tuo esille muutamia määräyksen si-

sältyviä erityisehtoja, jotka liittyvät mm. mahdolliseen tauon pitämiseen yöaikana sekä yli kuuden tunnin tauon aikana vaadittaviin majoitusolosuhteisiin.

Toinen huomioitava asia on, että vaikka artikkeli painottuu vahvasti split dutyyn, on se vain yksi ongelmakohdista työ- ja lepoaika-asioiden kirjassa kokonaisuudessa. Kokonaisuus on niin suuri, että lentäjien työajoista käydään vääntöä EU-tasolla asti.

**T**omi Tervo

## Mukaan toimitukseen!

**T**untuuko joskus, ettet pääse toteuttamaan itseäsi ohjaamossa? Ahdistako mielikuvitukseton SOP? Liikennelentäjä-lehden toimitusryhmään haetaan yhä uusia tekijämiehiä ja -naisia. Lehden toimitus on mukaansatempaavaa työtä, jossa luova ideointi on pelkkää plussaa!

Toinen taittajan paikka on yhä auki. Taittajan työnä on lehden käytännön rakentaminen. Materiaalit tulevat valmiina, ja lopputuloksena on valmis lehti jonka ulkoasu on taittajan suunnittelema ja toteuttama.

Lisäksi haemme nykyisten tähtiemme rinnalle lisää freelance-toimittajia. Hyviä artikkeleita ei ole koskaan liikaa, ja jutun aiheita alalla riittää. "Pintaa syvempi" kiinnostus asioihin on tärkeintä, kirjoittamaan oppii tekemällä.

Tarvittaviin tietokoneohjelmiin saat perehdytyksen – aiempaa kokemusta ei tarvita. Vapaa-aikasi vastineeksi saat mahdollisuuden aitiopaikalta syventyä lentoliikenteen ja yhdistystyön moniin puoliin, sekä kenties ensikontaktisi tiedottamisen ja journalismin kiehtovaan maailmaan.

Kolahtiko? Mailaa [toimitus@sllpilots.fi](mailto:toimitus@sllpilots.fi).

**T**oimitus



# Bono Estente!

*Syksyn taittuminen hiljalleen kohti talvea on tuonut esille muutamia tiedoksi saatettavia asioita. Niistä puutun tässä joululentoihin, pairingeihin ja tyyppitoimikunnassa avoimeksi tulevaan toimeen.*

**Y**hdistys jo ehti tiedottamaan joululentoasian olevan keskeneräisen. Näin ei kuitenkaan omassa tyypissämme ole, sillä asia hoidetaan edellisjoulun malliin. Joululentoja on nimittäin vain neljä, joista kaksi on päivystyksiä:

- 1) 24.12. AY403 HEL-OUL-KEM-HEL ja AY473 HEL-IVL-KTT-HEL (06.30-15.45)
- 2) 25.12. AY2173 HEL-MJV-HEL (14.00-23.35)
- 3) 24.12. R1 (05.00-11.00)
- 4) 25.12. R2 (12.00-18.00)

Muistin virkistämiseksi: edellisjouluinen malli on, että vanhimmat vapaaehtoiset saavat ko. lennot. Ja jos halukkaita ei löydy, niin nuorimmasta päästä määrätään. Tosin ryhmäpäällikkö lupautui harkitsemaan lähtemistä itse, jos vapaaehtoisia ei löydy...

Tämä lista ohjeineen ilmestyy myös ryhmän ilmoitustaululle, kunhan Markku ja Esko saavat leafletin kirjoitettua. Vapaaehtoisuus ilmoitetaan Arjalle 11.11. mennessä. Näin säästämme yhtiölle muutaman euron monistuskustannuksissa ja pari puuta metsässä.

## Pairingeista

Pahimmat tai tyhimmät Carmenin suunnittelemaat pairingit saimme am-



Yksi työpari pääsee tänä vuonna joululennolle Suomen Lappiin. Kuva: Peter Fagerström

muttua alas viime kuun aikana. Enää ei pitäisi olla päiväkuppauksia maakunnassa. Yksittäisiä lentoja, joissa toinen sivu on siirto, ei myöskään pitänyt olla listoilla. Mutta kappas kummaa, kuluneen viikon aikana törmäsin itsekin miehistöihin, jotka ainoana työnään kuskasivat konetta Ouluun toisen miehistön poislennettäväksi. Tähän Carmenin innovatiiviseen pairing-suunnitteluun täytyy näköjään paneutua. Maakuntachartereiden yhteyteen on pakosta lähes aina kuulunut siirtoja, mutta jatkuva matkustaminen Ouluun, ja Oulusta, ei voi olla taloudellista miehistönkäyttöä.

Lokakuun aikana joillekin on näytännyt pukanneen varsin eksoottisia layover-kohteita. Valitettavasti nämä liittyvät vain lentosarjojen alkuihin ja loppuihin.

## Hae tyyppitoimikuntaan, sinä M80C!

Suurin osa teistä on näköjään luke-  
nut yhtiön ilmoitustaulua, ainakin  
saamieni kommenttien perusteella.  
Tyyppikurssini alkaa siis 27.12., ja näin  
ollen joudun luopumaan M80-ryhmän

tyyppitoimikunnan kapteenijäsenen paikasta. Tilalleni tarvitaan siis uusi henkilö hoitamaan asioita. Yksin tätä ei kuitenkaan tarvitse tehdä, kuten ohjaamossakaan, sillä perämies toimii tukena ja apuna. Pohjan Jykä on enemmän kuin aktiivinen, joten rohkeasti lähettämään hakemuksia valtuustolle. Minulta saa lisätietoja.

**P**etri Kröger



# Ruokakokouksen satoa

**M**iehistöruokatyöryhmä piti lokakuun alussa kokouksen, koska kesän jälkeen reitiltä tuli runsaasti palautetta heikentyneestä ruoan laadusta. Lisäksi puututtiin esiintyneisiin virheisiin, annosten kokoon sekä ylipäänsä ruoan riittävyteen eripituisten päivien aikana.

Jää salaisuudeksi, mitä miehistöruokalinjalla kesän aikana oli tapahtunut, koska valituksia ruoan laadusta oli tullut selvästi aikaisempaa enemmän. Hätäratkaisuna joitakin annoksia otettiin heti listalta pois, ja se osaltaan sekoitti ruokien kiertoa: eteen saattoi tulla samaa ruokaa useampana kuin kolmena päivänä saman kuukauden aikana. Nyt tilanteen pitäisi olla taas kunnossa. Kokouksessa päätettiin luopua 12 viikon ruokalistasta ja palata vanhaan järjestelmään, eli uusia ruokia tulee satunnaisesti vanhojen sekaan ja mitään ennustettavuutta ei ole. Paneerattujen ruokien osuus pudotetaan mahdollisimman pieneksi, ja uusia kala-annoksia on luvassa.

## Määrää saatiin lisättyä

Ruoka-annosten kokoa pyritään myös tarkistamaan. Annosastiat yritetään tunkea niin täyteen kuin mahdollista ennen kuin ne jäädytetään ja viedään koneisiin. Myös yhdeksän tunnin tilauslennnoille (4-numeroiset reitit) on luvassa ensi vuoden kesäaikataulukaudella toinen lämmin annos. Näillä lennoilla ei ole kuin yksi sämpylä, eli syötävää on selvästi vähemmän kuin samanmittaisella kotimaan pomppapäivällä. Hyvä alkku; yritetään sitten lisää kun ensi kesänä nähdään, miten ruoka riittää. Kaikessa on aina viime kädessä kyse rahasta, kuten arvaatte.

## Annoksen vaihtuminen ilmoitetaan

Tilatun annoksen vaihtumiseen on luvassa myös pieni kiukkua pienentävä

parannus. Jos annos joudutaan vaihtamaan raaka-aineen loppumisen takia (siis jotakin laatua on valmistettu syystä tai toisesta liian vähän), pitäisi miehistöruokakaappiin tulla mukaan raportti, jossa ilmoitetaan annoksen vaihtumisesta sekä mahdollinen syy muutokseen. Tämä ei luonnollisesti koske inhimillisiä virheitä.

## Salaateista ja jogurteista

Minulle on tullut useita toivomuksia salaattien suhteen. Jatkossa etikkaiset salaattiainekset poistetaan ja yritetään pitäytyä perusraaka-aineissa. Salaattikoon suurentaminen kaatui tarjottimen kokoon. Olisi pitänyt luopua jogurtista, että isompi salaattilautanen olisi mahtunut mukaan; siihen en uskaltautunut antaa meidän puolestamme lupaa. Kun jogurtit näin ollen jäivät, yritämme painostaa pakkaajaa eli Valiota vaihtamaan makuja hiukan useammin. Nyt tarjolla olevat maut ovat tällä hetkellä ainoat vähälaktoosiset, rasvattomat laadut, joita purkitetaan tarjottimellemme sopivassa koossa. Koska kuitenkin olemme suurin tilaaja, on pientä toivoa saada hiukan vaihtelua.

## Kylmä annos kuten matkustajilla

Leipävalikoimaan saattaa olla tulossa uusia kolmioleipiä sekä sämpylälaatuja. Sämpylöitä on esiintynyt myös kylminä annoksina. Kylmistä annoksista vielä kertauksena sen verran, että niiden kierto seuraa matkustajien kylmän annoksen kiertoa. Ensi kevääseen asti kylmänä annoksena vaihtelevat sämpylä, wrap, lihapullat + perunasalaatti sekä kanapastasalaatti. Annos on tarkoitettu



Kuormakirjaan kirjoitettu ruokapalaute lähtee heti lennon jälkeen "syltityhtealle" catering-auton kyydissä. Kuva: K. Voutilainen

lähinnä välipalaksi. Mikäli haluat etukäteen tietää päivän kylmän annoksen, selviää se emäntien CIS:stä.

ATR-lennoista sen verran, että kun lennetään Aeron tunnuksilla, on miehistötarjoilu Aeron asia. Mikäli lennetään Finnairin tunnuksilla, miehistöannokset ja miehistökaapit toimivat kuten Finnairilla.

## Kuormakirja on paras palautekanava

Lopuksi palauteasiaa. Palautetta toivotaan edelleenkin, erityisesti soppakaukalon sisällöstä. Toki annoskohtaiset palautteetkin ovat edelleen erittäin tervetulleita. Catering esitti toivomuksen, että miehistöruokia koskeva palaute annettaisiin *ensisijaisesti miehistöruokakuormakirjaan kirjoitettuna*, ja että kuormakirja palautettaisiin miehistöruokakaappiin. Tätä kautta palaute päättyy nopeimmin Cateringiin ja siihen voidaan reagoida mahdollisimman pian.

Seuraavan kerran kokoonnumme joulukuussa seulomaan soppakaukalon sisältöä. Antakaa siis runsaasti palautetta ennen sitä.

**C**amilla Sommar-Rale  
ruokavaltuutettu

# Il était une fois...



## 80 vuotta sinivalkoisia siipiä - Airbus A300 ja A320-perhe

Kuva: Lassi Tolvanen

Kuusikymmentäluvun alussa alkoi Yhdysvalloissa liikennekoneiden koko suurentua ja kysyntä noin kolmesataapaikkaisille oli kova. Euroopassa konekoko oli selkeästi pienempi ja näytti siltä, etteivät yksittäisten tehtaiden resurssit edes riittäisi laajarunkokoneen suunnitteluun ja rakentamiseen.

Saksassa oli perustettu useamman valmistajan yhteenliittymä Deutsche Airbus GmbH, jonka suunnittelupöydällä piirusteltiin noin 300-paikkaisista konetta. Samaan aikaan Ranskassa paikalliset yhtiöt alkoivat myös hakeutua toistensa seuraan samoissa aikeissa. Pian Sud-Aviation ja Deutsche AB löysivätkin toisensa, ja 60-luvun puoliväliin mennessä oli lyöty jo kättä päälle ison koneen valmistuksesta. Ja kun tekemään alettiin, niin lisää sakkia otettiin pöydän ääreen; mukaan tulivat pian britit ja myöhemmin vielä espanjalaisetkin (ja ties ketkä indoeurooppalaiset), ja voilá: A300 oli syntynyt.

Vaikka maailmalla (etenkin uuden mantereen pohjoisosissa) olikin suuria epäilyksiä koko projektin toteutumisesta, koki tulokkaamme neitsytlentonsa 28.10.1972. Ja sen jälkeen menestys olikin taattu.

### FFCC Cabine de pilotage

Airbus A300 (300 tulee siitä, että suunnitelma oli noin 300-paikkainen) suunniteltiin ajan hengen mukaisesti kolmen hengen ohjaamomiehistölle. Seuraaja, A310, oli jo kaavailtu kahden ohjaajan koneeksi. Viimeinen A300-satsi sai toimia koelustana tälle Forward Facing Cockpit Crew -konfiguraatiolle. Versio sai nimen A300B4-200FF, ja sertifikaatin se hankki vuonna 1982. Ensikäyttäjä oli Garuda Indonesia, josta muuten tuli meillekin simulaattori-isäntä 12 vuodeksi Jakartan simunsa ansiosta.

Finnairille koneet löysivät tiensä 1986, kun OH-LAA ja OH-LAB leasattiin meille. Ensimmäinen Airbus

A300B4-203FF laskeutui Helsinki-Vantaan lentoasemalle 12.12.1986. Vajaata viikkoa myöhemmin sillä lennettiin Karairin väreissä Lanzarotelle. Sisarkone tuli maaliskuussa 1987.

Koneet aloittivat siis charter-taipaileensa Karairin väreissä. Myöhemmin, kun Pariisin rauhansopimuksen rajoitukset kumottiin (Suomeen ei saanut hankkia koneita, jotka ovat saksalaista tai japanilaista mallia tahi joissa on saksalaista tai japanilaista valmistetta tahi saksalaista tai japanilaista mallia olevia suurempia koottuja osia.) ja koneet ostettiin Finnairin omistukseen, ne myös maalattiin Finnairin väreihin ja samalla Karairin univormuissa lentäneet CA:t sulautettiin emoyhtiöön.

Koneet oli varustettu samoilla GEN moottoreilla kuin yhtiömme DC-10-30:t. Näinollen moottoreita voitiin näppärästi kierrättää ja käyttää ristiin. Normaali kierto kuulemma olikin, että "Tokion kymppin" eli N345HC:n moottorit siirrettiin ensin muihin kymppei-





A300-koneet tulivat monelle charter-matkustajalle tutuiksi aluksi Karairin väreissä. Kuva: Lassi Tolvanen

hin jonka jälkeen ne pantiin "löystyneinä" ja de-ratettuina "Arbuuseihin".

### Jolly good show (Scène finale)

Yhtiön tehtyä päätöksen siirtyä lomalentoliikenteessä B757-koneisiin oli aika sanoa heippa airbusheille. Koneet vuokrattiin Englannista operoivalle Air Scandic -yhtiölle ja menipä siinä mukana muutama Finnairin entinen A300-pilottikin. Silloin tällöin koneet näkyvät Helsinki-Vantaan teknisellä alueella määräaikaishuolloissa ja Englannin ja Välimeren kentillä.

### Liberté, égalité ja sitten vielä fraternité...

Aikanaan, kun DC-9:lle mietittiin seuraajaa, oli A320-projekti jo käynnissä. Sitä pidettiin varteenotettavana vaihtoehtona. Hankintaa kuitenkin rajoitti em. Pariisin rauhansopimus sekä hankkeen epävarma aikataulu. Niinpä väliin tuli MD-80. Vuonna 1997 aika oli kuitenkin kypsä A320-päätökselle. Perustilaus käsitti 12 konetta. Siitä alkoikin kapteenien Pajunen ja Peräkylä sukkulaliikenne välillä Helsinki-Toulouse. Myös SLL heitti lusikkansa soppaan ja kävi kahdesti tarkkailemassa tilannetta Ranskassa, ensin vuonna

kailun löydätte Liikennelentäjä-lehden arkistoista).

Finnairin ensimmäinen Airbus 320 (A321, OH-LZA), laskeutui 28. tammikuuta 1999 Suomeen. Uusi bussi aloitti operaatiot 5. helmikuuta lennolla Helsingistä Ouluun (le surprise-surprise). Toistaiseksi viimeinen A320-sarjalainen (A319, OH-LVL) saatiin riviin 2.9.2004. Kaikkiaan laivastoon on tullut jo 29 konetta, alkuperäisen 12 koneen sijaan.

Finnair hankki Airbus A320 -simun vuonna 1999 kanadalaiselta CAE Electronics:lta. Simulaattorin vastaanotto oli kesäkuussa. Viranomaissertifikaatin se sai heinäkuun lopussa, ja lentäjien kiusaaminen häkkyrässä alkoi jo elokuun alussa. "Merde."

### A320 histoire

A320:n tuotantopäätös tehtiin 1981. Alun perin projektin nimi oli Aerospatiale AS-200 ja sen suunnitelmat olivat 70-luvun puolesta välistä. Koneeseen liitettiin A300- ja A310-koneissa hyväksi todettua teknologiaa, komposiittirakenteita sekä lisäksi kokonaisvaltainen fly-by-wire-järjestelmä, ensimmäisenä laatuaan liikenneko-



A320:n CFM-moottori pellit auki Helsingin platalla. Moottorivalintaan on oltu varsin tyytyväisiä. Kuva: Kari Voutilainen



neissa. Neitsytlento koneella tehtiin 22. helmikuuta 1987 ja varsinaiseen reittiliikenteeseen kone pääsi 1988 Air Francen väreissä. Ja loppu onkin meille kaikille tuttua juttua... L'affaire s'est bien terminée.

Joksa Lankinen



Jos oli aaltopelti työläs oikoa, saa automatiikkakin välillä hikipisarat otsalle. Mekaanikko Vilpas A320:n kimpussa. Kuva: Kari Voutilainen

## Money From Airbus

*(Dire Straits - Money For Nothing, modified lyrics by J. Lankinen)*

*I want my, I want my F.B.W  
I want my, I want my F.B.W...*

Now look at them yo-yo's that's the way you do it  
You fly the Airbus with the managed mode  
That ain't flyin' that's the way you do it  
Money for nothin' and chicks for free  
Now that ain't flyin' that's the way you do it  
Lemme tell ya them guys ain't dumb  
Maybe get a blister on your index finger  
Maybe get a blister on your bumb

We gotta do all steep turns  
Full stall warning recoveries  
We gotta fly phase two noise levels  
We gotta fly these cable controls

See the little pilot with computer and the sidestick  
Yeah buddy they don't trim  
That little pilot do his own linechecks  
That little pilot he's a 320-opérateur

We gotta do all steep turns  
Full stall warning recoveries  
We gotta fly phase two noise levels  
We gotta fly these cable controls

I shoulda learned to fly the airbus  
I shoulda learned to load FMGS  
Look at co-pilot, he got changed to the alternate law  
Man we could have some fun  
And he's up there, what's that? No engine noises?  
Bangin' on the MCDU:s like a chimpanzee  
That ain't flyin' that's the way you do it  
Get your money for nothin' get your chicks for free

We gotta do all steep turns  
Full stall warning recoveries  
We gotta fly phase two noise levels  
We gotta fly these cable controls, Lord

Now that ain't flyin' that's the way you do it  
You fly the Airbus with the managed mode  
That ain't flyin' that's the way you do it  
Money for nothin' and your chicks for free  
Money for nothin' and chicks for free

*I want my, I want my F.B.W  
I want my, I want my F.B.W...*

(PS. F.B.W means Fly-by-wire)

# Syksyinen tervehdys, suunnistajat!

Vuoden suunnistuskausi alkaa olla takanapäin, ainakin piikkarit jalassa. Kesä ei ainakaan säiden puolesta ollut mainioin, mutta onneksi talvesta on luvattu luminen. Nyt onkin siis aika kaivaa sukset esiin, laittaa "lintulauta" nokan alle ja sivakoida harrastamaan hiihtosuunnistusta.

Keväällä suunnistimme Kyöppelinharjun maastoissa OKF:n mestaruuskisan, joka oli samalla Jukolan viestin karsinta. Ratamestari Rami Laitisen suunnittelema rata oli haasteellinen ja mittasi miesten todellisen kestävyyskyvyn. Rata oli suunniteltu maastoon, joka vastasi Jukolan viestin maastoa. Radan pituus oli 7,3 km.

Toivotan kaikille oikein mukavaa syksyä ja talvea. Ensi vuonna jatkamme uudella innolla suunnistuksen parissa.

Mikko Pihlajamäki

Tulokset OKF-mestaruus-/katsastushikoilusta 4.6.2004  
Tuloksissa ei ole eritelty yleistä ja ikämiessarjaa.

- 1) Olavi Kauppila 1.05.49
- 2) Mikko Pihlajamäki 1.19.36
- 3) Jyrki Rantanen 1.22.18
- 4) Kimmo Linna 1.24.02
- 5) Jukka Gers 1.25.16
- 6) Jorma Pajunen 1.28.45
- 7) Esa Myllyniemi 1.29.23
- 8) Janne Lumia 1.38.47
- 9) Jukka Leskinen 1.44.26
- 10) Juha Ojanen 1.47.55
- 11) Timo Puttonen 1.49.09
- 12) Tero Järvinen 2.04.01

Osan radasta suunnistivat  
Kimmo Rossinen (1.45.11) ja  
Ilpo Vehkamäki (1.56.00).



## Kokouskutsu

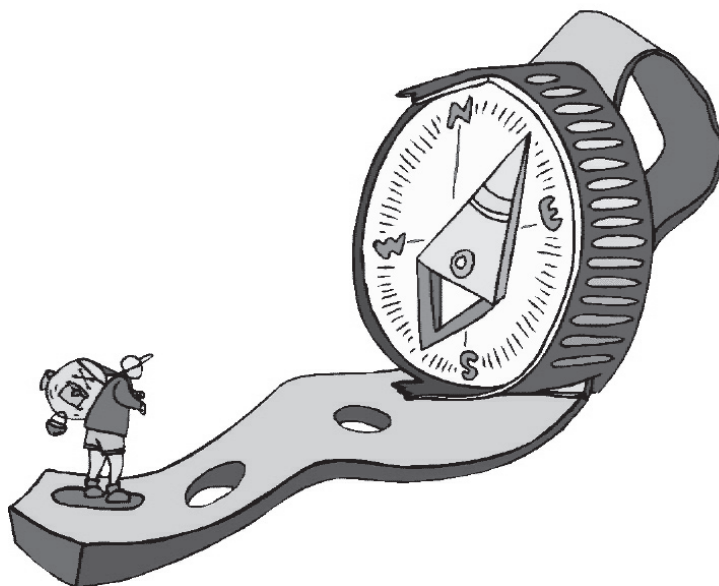
OK Flygpojarna järjestää  
sääntömääräisen syyskokouksen  
torstaina 25.11.2004  
klo 18.00 alkaen  
SLL:n saunalla.

Aiheina sääntömääräiset asiat  
sekä vapaata keskustelua  
saunan lauteilla.

Kaikki suunnistavat pilotit,  
tervetuloa!

Muistitthän pyytää vapaat.

OKF:n hallitus







# Ajamisen ilo alkaa ykkösellä. Uusi BMW 1-sarja.

JWT HELSINKI



Uusi BMW 1-sarja on viisiovinen, suorituskykyinen ja uskomattoman hyvä ajettava. Pitkä akseliväli takaa paitsi mainion ajettavuuden, myös miellyttävät tilat pitkäänkin matkantekoon. Myös auton varustelu on huippuluokkaa. Siinä on vakiona mm. ajovakaudenhallintajärjestelmä DSC III, kaarrejarrutuksen valvonta CBC sekä täydellinen turvatyynyjärjestelmä. Run Flat-renkaat, jarrutusvoiman mukaan kirkastuvat jarruvalot, ajotietokone ja BMW Business CD/radio kuuluvat niinkään BMW 1-sarjan vakiovarusteisiin. Erilaisin lisävarustepaketein räätälöit auton juuri sinun tarpeisiisi parhaiten sopivaksi.

**Laakkonen Espoo**  
Luomannotko 7  
02200 Espoo  
(09) 5407 4500  
[www.laakkonen.fi](http://www.laakkonen.fi)

**Avoinna: ark. 9-18, la 10-14**

**Laakkonen Helsinki**  
Mekaanikonkatu 9  
00880 Helsinki  
(09) 5407 4700  
[www.laakkonen.fi](http://www.laakkonen.fi)