

LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 1 | 10.02.2005



Jotain aivan uutta!

LIIKENNELENTÄJÄ

1/2005



10

Suomen Lentäjäliitto – hyvä vai hyödytön?

Artikkelinsa toisessa osassa Tom Nyström esittelee Suomen Lentäjäliiton ruotsalaisen vastineen SPF:n sekä FPA:n puheenjohtajan Kari Voutilaisen.



14

Hyvän ystävän tarina

Suomalainen ilmailu menetti tammikuussa vaikut-tajan ja uranuurtajan - me lentäjät tutun kollegan ja ystävän.



18

Median silmään

FPA järjesti mediakoulutustapahtuman suomalaisille liikennelentäjille - mitä jäi käteen?



20

Gigantti on syntynyt

Heikki Tolvanen esittelee vastavalmistuneen Airbus A380:n. Eurooppalainen ilmailu-unelma tuo tait-vaalle täysin uusia teknologisia ratkaisuja.



23

Cathay Pacific

Esittelyssä puhtaasti laajarunkoliikenteeseen keskit-tynyt allianssikumppanimme, joka yhdistää pienen Hong Kongin saaren koko muuhun maailmaan.

Lisäksi:

- 3 Pääkirjoitus
- 3 Raskaita hetkiä
- 4 Puheenjohtajan palsta
- 5 Valtuuston väläyksiä
- 7 Turvatoimikunta
- 8 IFALPA AA-komitean paikka avoinna
- 9 TES-luottamusmiehen palsta
- 17 Arvioikaa miehistöhotelleja!
- 17 Terveisiä sairaskuuteelta

LIIKENNELENTÄJÄ

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

SLL:n puheenjohtaja:
Panu Mäki
p. 040-545 3111,
fax 09-8516 1951,
panu.maki@slpilots.fi

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

Toimittaja:
Tom Nyström

Taittäjä:
Matias Jaskari

Vakituiset avustajat:
Jouko Lankinen, Heikki Tolvanen,
Kari Voutilainen

Toimitusneuvosto:
Päätoimittaja ja Suomen
Liikennelentäjäliitto ry:n valtuusto

Ilmoitustilan markkinointi:
Pekka Mustakallio,
p. 040-513 5155 ja
Timo Honkavaara,
p. 040-546 5346

Painopaikka:
Datacom Oy Helsinki
Käyttöpäällikkö
Markku O. Virtanen,
p. 09-4761 2360,
pod@datacom.fi

Lehti ilmestyy 8 kertaa vuodessa.

Materiaalin jättöpäivä ilmoitetaan erikseen SLL:n jäsensivuilla.

Lisätietoja:
www.sllpilots.fi -> Jäsenet ->
LL-lehti

Kirjoittajien mielipiteet ovat heidän omiaan, eivätkä edusta Suomen Liikennelentäjäliitto ry:n virallista kantaa.

Kannen kuva: Airbus Industrie

Lentäjien lehti

Lehtemme saa tässä numerosa uusia lukijoita. Se jaetaan näytenumerona kaikille SLL:n eläkeläisille sekä ensimmäistä kertaa vasta SLL:n jäseniksi liittyneille tytäryhtiö Aeron lentäjille. Uusien mukaan tullessa, ja näin vuoden aluksi on hyvä virkistää muutamia ajatuksia tämän päivän Liikennelentäjä-lehdestä.

Kenen äänellä lehti puhuu? Lehti toimii osana Suomen Liikennelentäjäliiton toimintaa, ja se tukee liiton hallitusta ja valtuustoa niille asetetuissa tehtävissä. Se tekee sitä olemalla avoin ja keskustelevala, perusajatuksenaan olla tasapuolinen erilaisille näkökulmille ja tuoda niitä myös esille. On tärkeää huomata, etteivät lehdessä esitetyt subjektiiviset kannanotot edusta lehden linjaa, saatikka yhdistyksen virallista linjaa, vaan kirjoittajat mielipiteillään ainoastaan itseään. Tämä koskee myös lehden vakituisia toimittajia ja avustajia. Jos lehti ottaa kantaa, ilmaisee sen päätoimittaja. Yhdistyksen virallista kantaa edustaa lehdessä ainoastaan yhdistyksen puheenjohtaja tai hänen valtuuttamansa henkilö.

Liikennelentäjä-lehden uudempi nykyyhistoria alkoi 80-luvun lopulta. Sen jälkeen sen ympäristössä on moni asia muuttunut. Suurin muutos lienee yhdistyksen mielipide- ja keskustelukanavan siirtyminen sähköpostilistoille muutama vuosi sitten. Tämä on vähentänyt lehden alkuperäistä tarvetta toimia mielipide- ja keskustelukanavana. Myös lehden rooli yhdistyksen virallisena tiedotuskanavana on jo hieman häilyvä. Asioiden nopea-tempoisuus aiheuttaa väistämättä, että muutamien viikkojen välein ilmestyvä lehti on tiedotuksellisessa roolissa usein auttamattomasti myöhässä. Nykyytiedottaminen on parhaimmillaan lähes reaaliaikaista, ja rooli siirtyykin enenevässä määrin nopeudessaan ylivoimaisille sähköiselle tiedotelistalle sekä erikseen jaettaville tiedotteille. Liikennelentäjä-lehden roolina on olla

se, joka kokoaa yhteen menneiden viikkojen asiat sekä pyrkii ennen kaikkea taustoittamaan ja syventämään niitä. Se painottuukin enemmän ja enemmän olemaan kaikkien ammattimme edustajien ajankohtaisjulkaisu. Jonain päivänä se löytää kenties saman roolin kaikkien Suomen liikennelentäjien piirissä, perustetun kattojärjestön myötä. Aika näyttää.

Kaltaisessamme suuressa ja värikäessä alan ammattilaisten joukossa ja tapahtumarikkaassa ympäristössä on joka tapauksessa pysyvä tilaus julkaisulle, joka paitsi esittelee kaikkia yhteisössä tapahtuvia aktiviteetteja, myös parhaimmillaan ruokkii lukijoidensa ammatillista sivistystä. Tätä sivistystä voi edustaa kuka tahansa meistä. Jokainen meistä on ammattilainen, ja jokaisella on ajatuksia. Lisäksi joukossa on paljon ammattimme hieman eri osa-alueisiin syventyneitä jäseniä. Mm. IFALPA-edustajamme tuovat suuren määrän komiteansa eritysalan asiantuntemusta ja tietoa maailmalta. Tuon kaiken ei tarvitse olla kabinettien salaliedettä, vaan meille kaikille meille avointa ja hyödyllistä tietoa. Ja mielenkiintoista!

Erästä lehden rooleista en myöskään halua väheksyä: se haluaa edistää ja ylläpitää ammattikunnallemme erittäin tärkeää yhtenäisyyttä. Sen se tekee yksinkertaisesti puhumalla meille kaikille kuuluvista, yhteisistä asioista. Puhumalla niistä avoimuuden hengessä ja eri näkökulmia esittäen. Yhtä totuutta julistavat "Pravdat" väsyttävät ajan myötä lukijoidensa mielenkiinnon ja syövät oman pohjansa nopeasti puhki. Kaltaisessamme sivistyneessä ja keskustelemaan kykenevässä joukossa lehden on oltava paitsi yhdistyksen toimintaa tukeva, myös samalla lukijoidensa kaltainen.

Tomi Tervo
päätoimittaja



Raskaita hetkiä

Liikennelentäjä-lehti haluaa ilmaista syvän myötätuntonsa Aasian katastrofissa menetyksiä kokeneita kohtaan, sekä kiittää avustusoperaatiossa mukana olleita.

Finnair yhtiönä ansaitsee kiitoksen toimenpiteistään sekä kriisin aikana että sen jälkihoidossa. Kadonneen kollegamme perheelle osoitettu tuki oli esimerkillinen ja inhimillinen teko, vaikka tuota menetystä ei millään koskaan voi rahalla korvata. Maininnan ansaitsee lisäksi myös lentäjien oma tempaus, joka jäi var-

sin vähälle huomiolle: yhdellä evakuointilennolla lähetettiin n. 3500 pullollista juomavettä Thaimaan Phuketiin ja edelleen Khao Lakiin. Tempauksen mahdollisti lentäjien suuri auttamishalukkuus, jota kuvaa parhaiten se, että vain kuudessa tunnissa saatiin jäseniltämme 5000 euron edestä avustuslupauksia kyseistä operaatiota varten.

Evakuointilennoilta mukana olleille miehistöille toiminta oli kaukana tavanomaisesta. Päivät olivat

Jatkuu seuraavalla sivulla

Turvaa tulevaisuuteen

Tätä kirjoittaessani olemme sopimuksettomassa tilassa. Vanha työehtosopimuksemme päättyi tammikuun lopussa, ja uuden sopimuksen kaikista osa-alueista ei vielä ole saavutettu yhteisymmärrystä liiton ja työnantajan edustajien välillä. Neuvotteluita on käyty tiiviisti jo yli kaksi kuukautta, joten sinällään tulostakin voi odottaa syntyvän.

Kaikkien osapuolten kannalta olisi suotavaa, että sopimukseen päästäisiin. On kuitenkin tärkeää muistaa, että sopimus sinällään ei ole itseisarvo – paljon tärkeämpää on sen sisältö. Kaikkien on ymmärrettävä ne periaatteet, mihin työehtosopimuksella sitoudutaan. Työehtosopimus sitoo molempia osapuolia. Kollektiivinen sopimus on molempien osapuolten etu, ja antaa parhaan turvan häiriöttömälle työnteolle ja työn tuottamiselle.

Työehtosopimuksella sovitaan yhteisistä pelisäännöistä, joiden mukaisesti työnantaja osoittaa työntekijälle työtä, ja jonka mukaan työnantaja korvaa tämän työn tuottamisen työntekijälle. Kääntäen voidaan siis sanoa, että työntekijä myy ammattitaitoaan työehtosopimuksen kautta

työnantajalle – joka taas on valmis maksamaan ammattitaidosta, jota yhtiö työntekijältä sopimuksen kautta saa. Lisäksi työehtosopimuksella sovitaan niistä raameista, joiden mukaan erotellaan työ- ja vapaa-aikaa toisistaan. Antaakseen laadukkaan työpanoksen yrityksen käyttöön, työntekijä tarvitsee laadukasta vapaa-aikaa.

Lentoyhtiöihin liittyy paljon historiallisia jäänteitä, ja niiden luomia vääriäkin olettamia. Työntekijän on syytä olla olettamatta, että maailma ei olisi muuttunut, ja etteikö tähän muutokseen olisi syytä vastata. Mutta – aivan vastaava pätee lentoyhtiöönkin! Ne toimintamallit ja periaatteet, joiden mukaan on toimittu aiempien vuosikymmenten aikana, eivät ole nykypäivää. Niitä mukana kuljettamalla voi olla varma siitä, että hohdokaskin taru aikanaan loppuu. Dinosaurukset kuolivat sukupuuttoon, koostaan huolimatta. Uudet eläimet tulivat tilalle. Toki luonnonvoimillakin taisi olla osuutta asiaan.

Tällä työehtosopimuskierroksella SLL tähtää tulevaisuuteen. Sopimuksemme on joutumassa täydelliseen remonttiin. Joka osa-aluetta

tarkastellaan kriittisesti. Turhat jäänteet pyritään karsimaan pois, ja samalla painudutaan oleellisiin tekijöihin. Miten me voimme sopimuksillamme auttaa yhtiötä säilymään hyvänä työnantajana? Millaisen Finnairin haluamme työpaikaksemme viiden vuoden kuluttua? Entä kymmenen?

Finnair ei saa jäykistyä kaavoihin, vaan sen tulee aktiivisesti kehittää itseään ja toimintatapojaan. Mielestäni tämä on nykyjohdon pyrkimys, ja hyvä niin. Parannettavaa löytyy aina – kilpailutilanne kovenee, näin se on tehnyt viimeiset 80 vuotta, jollei jopa kauemmin...

Me liikennelentäjät olemme mukana kehityksessä, ja tarjoamme uudella ehdottamallamme työehtosopimuksella kohtuuhinnalla ammattitaitomme yhtiön käyttöön. Meitä saa ja meitä tulee käyttää tehokkaasti, yhdessä sovittujen raamien mukaisesti. Töitämme ei saa - eikä voi - ulkoistaa, sillä silloin astuvat luonnolliset luonnonvoimat areenalle. En halua Finnairin kokevan dinosaurusten kohtaloa.

Panu Mäki
puheenjohtaja
Suomen Liikennelentäjiliitto ry



Jatkoa edelliseltä sivulta

poikkeusluvalla tavallista pidempiä. Lisäksi kohteet tarjosivat operatiivista haastetta, joka luonnollisesti asetti vaatimuksia myös yhtiön tukitoiminnoille. Mukana olo konkreettisesti siellä, missä ympärillä ja omassa koneessa kulki tuhansia läheisensä kadottaneita ja itse loukkaantuneita ihmisiä, sai ehkä monen meistäkin tuntemaan surua. Matkustamon henkilökunta joutui vielä lujemmille joutuessaan kohtaamaan orvoiksi jääneet pienet lapset tai perheensä menettäneet, tavalliset ihmiset. Jälkihoidolle oli todellinen, kouriintuntuva tarve.

Nämä operaatiot eivät olleet kenellekään "tavallisia", vaan useille koko uran raskaimpia hetkiä.

Valtionyhtiö Finnairin nopea ja päättäväinen toiminta huomattiin ulkomaillaakin. Valtion omistuksesta luopumista pohtivat edustajat Arkadianmäellä ovat toivottavasti huomanneet, että moni kotiin tuotu suomalainen saattaisi olla yhä tänä päivänäkin Thaimaassa, jos operaation johto ja toimeenpano olisi ollut ulkomaisten pääkonttorien käsissä.

Päätoimittaja

Pääohjaaja kiitti evakuointilennoista

Vuoden ensimmäinen valtuuston kokous pidettiin 11.1.2005 liiton toimistotiloissa kaikkien valtuutettujen ollessa läsnä. Aasian asiat puhuttivat myös valtuustoa, samoin vanhat tutut työ- ja lepoaikakysymykset.

Aasian katastrofi oli yhtenä pääpuheenaiheena koko kokouksen ajan. Lentäjien perinteinen uudenvuoden gaala peruutettiin katastrofin ja siitä johtuneen surupäivän vuoksi. Pääohjaaja Veikko Sievänen kävi valtuuston vieraana ja kiitti lentäjien myötämielisestä suhtautumisesta ja vapaaehtoisista ilmoittautumisista evakuointilennoille. Valtuusto hiljentyi kahdeksi minuutiksi katastrofissa kadonneen Matti Ahon ja hänen perheenjäsentensä muistoksi. Valtuusto päätti lahjoittaa Matti Ahon katastrofista selvinneille lapsille yhteensä 3399,90 euroa ja suositteli jäsenille tilille lahjoittamista myös henkilökohtaisesti. Valtuusto päätti myös lahjoittaa 2000 euroa Suomen Punaiselle Ristille.

Neuvottelujen tilannekatsaus

Puheenjohtaja Panu Mäki kertoi valtuustolle tilannekatsauksen eläke- ja työehtosopimusneuvotteluista. Yhtiö oli vuodenvaihteessa yksipuolisesti muuttanut lentäjien eläke-etuisuuksia eläkesäätiön sääntöjä muuttamalla. Liiton hallitus on protestoinut tehtyjä muutoksia ja haaste työtuomioistui-



Pääohjaaja Veikko Sievänen vieraili valtuustossa ja esitti kiitoksensa lentäjien myötämielisestä suhtautumisesta Aasian evakuointilentoihin. Kuva: Kari Voutilainen

meen on vireillä. Neuvottelut ovat vielä tätä kirjoitettaessakin kesken ja lopputuloksista tullaan tiedottamaan vielä erikseen. Nykyinen työehtosopimus on päättymässä 31.1.2005 ja SLL on jo marraskuussa ilmoittanut irtisanovan sa ko. sopimuksen. Neuvottelut uudesta sopimuksesta ovat vielä kesken. Hallitus sai valtuustolta yksimielisen valtuutuksen päättää mahdollisista työtaistelutoimista, mikäli neuvottelutilanne sitä vaatii.

Carmenin kuulumiset

Kai Tuomikoski kertoi valtuustolle viimeaikaisia Carmen-uutisia: Yhtiön sopimus Carmenin kanssa on kolmivuotinen; lisäksi sopimuksessa on mainittu optio jatkaa sitä kahdella vuodella. Osapäivä-NOPO:t tulee pyytää listantekijöiden kautta. M11- ja B757-ryhmissä NOPO-toiveet ja mahdolliset lentotoiveet tulee esittää suoraan listantekijälle. Yhtiö ei ole toimittanut SLL:lle sovittuja Carmen-tasausraportteja.

Runsaasti työaikojen ylityksiä

Työ- ja lepoaika-asiat puhuttivat jälleen kerran valtuustoa. Tämän talven Miamin lennoista 75% ylitti TES-rajat ja 1.1.2005 lähtien lennot onkin lennetyt kolmella ohjaajalla. B757-rotaatioissa on esiintynyt huomattavia TES- ja OM-A-ylityksiä. SLL:n alustavien tilastojen mukaan esim. HEL-POP -lennoista 95% on ylittänyt TES-rajat ja 55% on ylittänyt OM-A-rajat, keskimääräisen työpäivän pituuden ollessa 14 h 39 min. Paluulennolla POP-HEL ylitykset ovat TES-puolella olleet 75% ja OM-A-puolella 35% (keskim. 13 h 39 min). LPA-REC-LPA -lennoista 80% on ylittänyt TES-rajat ja 50% OM-A-rajat (keskim. 14 h 28 min). Ylityksistä on informoitu LTR:n johtoa ja hallitus seuraa kyseisiin rotaatioihin tehtäviä muutoksia tarkasti. Kiitämme kaikkia niitä lentäjiä, jotka ovat aktiivisesti ilmoittaneet meille TES- ja viranomaisrajojen ylityksistä. Niinkuin kaikki muistavat, tulee OM-A-ylityksistä (myös unforeseen circumstances -tapauksissa)



A320 vieraili Lanzarotella korvaamassa evakuoitintehtävissä olleita 757-koneita.

informoida selvitystä mahdollisimman nopeasti sekä lisäksi kirjoittaa asiasta RMK-kommentti koneen logikirjaan (kts. OM-A 7.12.4).

Mainittakoon vielä, että B757-ryhmään oli jälleen kerran suunniteltu surullisenkuuluisia ”kuolemanrotatioita”. Työppitoimikunnan nopean reagoinnin ansiosta näiden pääsy virallisille vuorolistoille saatiin kuitenkin estettyä.

Autoedun vero – ilman autoa

Palkanmaksussa on ilmennyt jälleen virheitä. Monelle kymmenelle lentäjälle, jotka eivät ole autoedun piirissä, oli laitettu autoedun verotusarvoa palkkakuittiin ja peritty myös veroa tästä olemattomasta autoedusta. Yhtiö on sittemmin tehnyt korjauslaskelmia ja toimittanut korjauslaskelmat asianomaisten lokeroihin. Luvut kannattaa tarkistaa ennen veroilmoituksen palauttamista. Tavanomaisia palkanmaksuvirheitä, kuten yövyttämiskorvausten maksamatta jättämisiä ja työpäivän TES:n vastaisia katkaisemisia on esiintynyt edelleen. Ongelmia on ollut myös ACE-FUE siirtojen palkanmaksussa.

Aeron lentäjille jäsenyydet

Liiton ulkojäsenyyttä anoi Pekka Puustinen (A32C). Varsinaista jäsenyyttä anoivat Juha Ahtola (AT7F), Karri Haltiala (AT7F), Antti Kanninen (AT7F), Aki Kaunisto (AT7F), Sami

Laine (AT7F), Jaen Lainevool (AT7F), Sampsa Rinne (AT7F), Jukka Saloheimo (AT7F) ja Raimo Suurkivi (AT7F). Kaikki varsinaista jäsenyyttä hakenneet ovat Aero Aerolinesin palveluksessa. Kaikki jäsenanomukset hyväksyttiin yksimielisesti. Aeron perämiessä jäsenmaksua ei oltu määritetty yhdistyksen varsinaisessa vuosikokouksessa. Valtuusto päätti, että seuraavaan vuosikokoukseen saakka em. Aerolla työskentelevien perämiesten jäsenmaksu on Express-palkkaluokka 0:n mukainen.

Muita asioita

- Turvatoimikunnan puheenjohtaja Matti Allonen kertoi ajankohtaisista asioista, kuten Tupolev-onnettomuudesta Kittilässä, AFIS-asioista yleensä sekä miehistön kulusta Helsinki-Vantaan lentoasemalla.
- Yhtiö esitti takautuvasti TES-poikkeusanomuksen ACE-FUE-laivasiirroista. Anomus hylättiin ja siirrot tulee jatkossa tehdä lentokoneella.
- FPA (Finnish Pilots' Association) on jättänyt jäsenhakemuksensa IFALPA:lle. Mikäli jäsenyys hyväksytään, tulee FPA saamaan SLL:n paikan IFALPA:n toiminnassa. Muistutettakoon, että SLL on yksi FPA:n perustajajäsenistä.
- Cathayn 49'ers-kiistassa (muistatthän keltaiset ID-nauhamme vuodelta 2002? toim. huom) on

päästy sovintoratkaisuun. Lähes kaikille on tarjottu töitä Cathayn rahtifirmassa ja siirtymisestä varsinaisen Cathayn piiriin on jo sovittu. Lähes kaikki edut palautetaan ja osa saanee suoraan kapteenin vakanssin.

- Euroopan yhtenäisten työ- ja lepoaikadirektiivien voimaantulon aikataulu on tarkentunut ja uudet säännökset tulevat näillä näkymin voimaan vuonna 2007. Kahden lentäjän maksimityöajaksi tullee uusilla säännöillä 13 tuntia. (Nykyään Suomessa 14 h)
- Korkeimman oikeuden päätös vuosia kestäneestä kiertosopimuskiistasta on tullut. Valtuuston kokoukseen mennessä ei ollut vielä selvinnyt, aiheuttaako päätös konkreettisia toimia.
- Hallitus on sopinut, että lennetäessä kolmella ohjaajalla FAM-lennolla riittää että yksi kapteeneista on kouluttaja.
- Taloudenhoitaja Jaakko Nieminen esitteli yhdistyksen välitilinpäätöksen. Ylityksiä on joidenkin tilien kohdalla, mutta pääsääntöisesti liiton toiminta noudattaa budjetin raameja.

Syvälliseksi lopuksi

Nos ignoremus, quid sit matura senectus. Scire aevi meritum, non numerare decet.

”Olkoon meille vierasta kypsä vanhuus. Tärkeää on tuntee elämän tarkoitus, ei laskea sen pituutta.”

Kristian Rintala
hallituksen sihteeri



AFIS-kentät jälleen asialistalla

*Turvatoimikunnan tammi-kuun kokousta hallitsivat Aasian katastrofin tapah-
tummat. Oman lisänsä toivat
keskustelut kokoukseen kut-
suttujen AFIS-kouluttajan
ja lennonjohtajan kanssa
vieläkin tunteita herättävästä
AFIS-asiasta.*

Kokouksen aluksi AFIS-kouluttaja Sami Kahilakoski ja lennonjohtaja Antti Ruhanen esittelivät huomioitaan ja tuntojaan julkisuudessa viime syksynä esillä olleesta AFIS-asiasta. Asiasta keskusteltiin sekä lennontiedottajien että lentäjien näkökulmasta. TTK:n tavoite on edelleen saada kentät muutettua lennonjohtokentiksi.

Pitkän ja välillä tunteitakin nostataneen keskustelun jälkeen pääsimme melko lailla samoille linjoille asioiden tiimoilta. Oleellista olisi löytää oikea ammattilaisten keskeinen keskustelufoorumi, jonka avulla AFIS-toimintaa ja siihen liittyviä ongelma-alueita voitaisiin kehittää. Suurin ongelma lienee edelleenkin päättävän tason puuttuva tahto ymmärtää asian syvintä olemusta ja ongelma-aluetta. Keskustelun tiimoilta saatiin kuitenkin hyviä ehdotuksia AFIS-toiminnan parantamiseksi.

Mäkeläinen varapuheenjohtajaksi – AA-paikka auki

TTK:n varapuheenjohtajaksi valittiin Timo Mäkeläinen. Hän toimii puheenjohtajan sijaisena sekä keskittyy kehittämään TTK:n toimintaa. Uuden

pestin ja muiden tehtäviensä myötä Mäkeläinen jättää AA-komiteaedustajan paikan. Niinpä tuo paikka tulee haettavaksi jäsenistön keskuudesta. Kiinnostuneet, erityisesti omaa onnettomuustutkintakokemusta omaavat, ottakaapa yhteyttä Ekmanin Jussiin. Myös FPA:ta tullaan informoimaan tehtävästä. (Hakuilmoitus, jossa lisää tietoa tehtävästä, löytyy seuraavalta sivulta, toim. huom.)

Lasku jäi lyhyeksi Kittilässä

Kittilä oli taas esillä. Tällä kertaa tapah-
tuneen incidentin osalta. Venäläisen TU-154:n laskettua lyhyeksi käynnistyi myös onnettomuustutkintakeskuk-
sen toiminta. Se johtaa tutkintaan, jota luonnollisesti seuraamme melko tark-
kaan. Venäläiset ovat ottaneet yhteyttä yhdistykseemme ja Kari Voutilainen koordinoi asiaa ja tilannetta. Apua kollegoillemme tietysti annetaan.

Evakuointilentojen jälki- pyykki pääosin positiivista

Aasian katastrofin evakuointilennoilla työajat ylittyivät joissakin tapauksissa reippaasti, mutta niihin oli ilmailulaitoksen poikkeuslupa. Lentojen luon-
teen takia tämä oli enemmän kuin ym-
märrettävää. Teknisesti lennot sujuivat hyvin. Koneet on desinfioitu lentojen jäl-
keen, ja henkistä apua on ollut saa-
tavana lennoille osallistuneille. Pieniä
kauneusvirheitäkin toki sattui.

Ilmeni esimerkiksi, että osassa kor-
vaavista lennoista oli kapteeneina kaksi
henkilöä, joilla kummallakaan ei ollut
EPS (Either Pilot's Seat) -kelpuutusta.
Tähän oli poikkeus CIS:ssä, mutta on
epäselvää, mihin viranomais määräyk-
siin se perustui.

Pitkät kävelyt jatkuvat - toistaiseksi

Miehistön kulku EFHK:ssa puhutti
ja näyttää siltä, että se tulee puhutta-
maan tulevaisuudessakin. Ohjeistukset
muuttuvat tuhkatieheään, eikä yhtiö



757:n handling-ongelmista on saapunut jälleen palautetta Turvatoimikunnalle. Kuvan kenttä ei liity ongelmiin. Kuva: Peter Fagerström

pysty tarjoamaan aikoinaan sovittua, turvallista ja suoraan koneille vievää kuljetusta. Pitkiä kävelyjä ja lennonvalmistelusta johtuneita myöhästelyjä seurataan.

Turvallisuuspalautetta jälleen runsaasti

Muita asioita olivat mm. Flight Data Analysis -sopimus sekä Ilmailulain muutosehdotus. Kummatkin vaativat yhteistyötä LTR:n kanssa. Logikomentteja oli taas kertynyt melkoinen määrä, samoin ohjaajien viestejä suoraan TTK:lle. Aiheina olivat mm. ohjaamo extra crewn paikkana, pitkät työajat, karkotettavat matkusta-

jat, lennonsuunnittelu ja pitkät kävelyt koneelle, samankaltaiset kutsut sekä handling-ongelmat lähinnä 757-ope-raatioissa esim. veden tankkaamisessa ja vessojen tyhjentämisessä.

Lisäksi käsiteltiin Katmandun (KTM) ja Rhodoksen (RHO) kenttäloukituksia, HF-radioliikennettä 757-ope-raatioissa, välilaskuaikojen riittävyyttä, M+P -proseduuria ym.

Yhtenä tärkeänä ja jossain määrin kroonisena ongelmana koetaan, että ohjaajat eivät kirjoita logikomentteja OM-A edellyttämällä tavalla. Esim. kaikki työaikojen OM-A:n ylitykset on kirjattava kirjaan ja tiedoksi OA:lle. Vastaavasti koetaan myös ongelmalliseksi, että turvapalautteisiin ei nykyään

saada palautetta, logikommenteista puhumattakaan.

Matti Allonen
TTK:n puheenjohtaja



Paikka avoinna!

IFALPA:n Accident Analysis (AA) komitean jäsen Timo Mäkeläinen jättää tehtävänsä AA-komiteassa siirtyessään turvatoimikunnan varapuheenjohtajaksi. Timolle iso kiitos hyvin tehdystä työstä!

Nyt sinulla oiva mahdollisuus lähteä mukaan liiton kansainväliseen toimintaan AA-komiteassa ja turvatoimikuntaan.

AA:n tehtävät on lueteltu IFALPA:n manuaaleissa:

- a) To formulate IFALPA Policies related to Air Safety by:
 - (i) reviewing investigative reports and relevant informational material in order to detect unsafe trends, assess the validity and completeness of accident investigations, evaluate the response to recommendations in accident reports, compile statistics, and prepare working papers;
 - (ii) providing expert advice to the Principal Officers and on their request, contribute to the work of other committees,

Advisory Groups, and interested external parties;

- (iii) contributing to the development of ICAO Standards, Recommended Practices and associated technical manuals.
- b) To provide a roster of IFALPA accredited accident investigators and/or specialists to assist Member Associations.

Tehtävä edellyttää sinulta:

- Sitoutumista ja pitkäjänteisyyttä komiteatyöskentelyssä
- Muutaman vuoden kokemusta liikennelentäjänä (miel. CDR tai vanhempi COP)
- Taipumusta analyttikoksi
- Valmiutta mahdolliseen kylmähermoiseen tositoimintaan (=onnettomuustutkintaan) onnettomuuspaikalla

Tehtävä tuo mukanaan:

- Famituksen AA-komitean työskentelyyn
- Onnettomuustutkintakoulutuksen ja -kelpuutuksen
- Paikan turvatoimikunnassa
- Ystäviä ympäri maailmaa

AA-komitea työskentelee lähinnä sähköpostitse. Se kokoontuu normaalisti kaksi kertaa vuodessa (keväällä -05 Saksassa ja syksyllä -05 Hong Kongissa). Turvatoimikunta kokoontuu kerran kuussa SLL:n toimistossa (kuun 1. keskiviikko).

Lisätietoja antavat ja vapaamuotoisen hakemuksen voi lähettää seuraaville henkilöille:

IFALPA director
Jussi Ekman
tel. 040-501 5140,
email: jussi.ekman@sllpilots.fi
AA-komitean jäsen
Timo Mäkeläinen
tel. 040-588 9717,
email:
timo.makelainen@sllpilots.fi

Menikö juna jo?

TES-luottamusmies Arto Pellisen mukaan lopullista sanaa eläkeasiassa ei ole vielä sanottu. Sen sijaan vireystilatutkimus on saatu päätökseen.

Eläke-etujemme yksipuoleinen heikentäminen toi yhtiölle 20 miljoonan euron säästön. Vapaakirjan jakajan muutos tuntuu käytännössä pieneltä, mutta on iso asia - varsinkin jäsenillemme, joiden eläkeikä alkaa 55 vuodesta. Aiemmin pystyit jäämään 25 vuoden palveluksen (alkaen 27-vuotiaasta) jälkeen pois töistä ja aloit saada 58-vuotiaana täyttä eläkettä. Nyt tehty muutos heikentää tuota eläkettä n. 20 %. Onko se paljon vai vähän?

Eläkeuudistukseen liittyy myös paljon muita asioita, joista yhtiön johdon kanssa on neuvoteltu. Neuvotteluissa on mielestämme edistytty ja sen vuoksi vuoropuhelu on jatkunut. Kokonaisuus on kuitenkin kaikessa se, mikä ratkaisee. Toivon todella, että yhtiö ymmärtää kokonaisuuden tärkeyden tässä meille erittäin tärkeässä asiassa. Muuten voi käydä, kuten yksi yhtiön johtajista on todennut, että "juna meni jo". Kukaan tosin ei halunnut katsoa kuka tai ketkä kyydistä puuttuu... eikä pysäyttämisen seuraavalla asemalla väkisin ole myöskään kenenkään etu.

TES-asiat vielä kesken

TES-neuvottelut saivat tahmean alun yhtiön yksipuoleisesta toiminnasta johtuen. Eläke-asian edistyttyä teimme neuvottelukunnan ja yhtiön edustajien kanssa tiiviin talviretken Leville. Tätä kirjoittaessani tuon retken hedelmät

antavat vielä odottaa itseään, mutta itse olen tämänhetkisten tuntemusten pohjalta varauksellisen toiveikas. Puheenjohtaja pitää teitä tarkemmin ajan tasalla viesteillään.

Vireystilatutkimus valmistui

Vireystilatutkimus on saatu kenttätöiden osalta päätökseen. Olemme jo Panun kanssa kuulleet suullisen palautteen, mutta loppupäätelmä on vielä tulematta. Tutkimuksen pohjalta tulee muutoksia erityisesti kaukoliikenteeseen. Yhtiö jakaa myöhemmin tiedotteen asiasta. Kiitos kaikille osallistuneille.

Aasian ylitylennoista sovittiin

Aasian katastrofin yhteydessä suoritettavat evakuoitilennot sujuivat palautteen mukaan hyvin. Yhtiön pääjohtaja myöten on esitetty kiitos kaikille mukana olijoille. Ylipitkien päivien osalta on yhtiön kanssa sovittu, että ylityötuntien maksu jatkuu kertomilla (4x) 16 tunnin jälkeenkin. Tarkistakaa palkkakuitinne myös tältä osin.

Sekaannuksia autoedun verotuksessa

Vuoden viimeisessä palkkakuitissa oli sotkuja autoedun ja kompensaaation suhteen. Joillekin lentäjille, joilla on kompensaatio, oli merkitty autoetu. Tästä oli peritty myös olematonta omaosuutta. Palkkakonttorista saamani palautteen mukaan asia on korjattu verottajalle ja omaosuudet on palautettu. Loput saatavat jäävät kuitenkin lopulliseen verotukseen.

Pairingin muutokset ja miehistöruoka

Mikäli suunniteltu pairing muuttuu siten, että miehistöruoka jää saamatta ja sitä ei pystytä toimittamaan pairingin



Jopa tällä kaunottarella saattoi joulukuussa joutua virheellisesti omaisuuden maksajaksi. Tunnearvo on onneksi Suomessa vielä toistaiseksi verotonta.

rakenteesta johtuen, voi miehistö käydä syömässä tai hakea syötävää yhtiön laskuun pairingin aikana. Kohtuus tulee kuitenkin säilyttää paikkaa ja annosta valittaessa. Laskun voi toimittaa ryhmäpäällikölle hyväksymistä varten.

Työaika-ajan ylityksistä

OM-A -rikkaita on mahdollisesti jäänyt raportoimatta. Kehotan kaikkia tutustumaan OM-A:n kohtaan 7.12 ja erityisesti kohtaan 7.12.4. Huomioikaa myös, että OM-A:n Flight duty period (FDP) loppuu on-block aikaan, eikä 30 min tuloajan jälkeen kuten TES:n työaika. FDP on käytännössä pohjana kaikissa OM-A:n taulukoissa.

Arto Pellinen
TES-luottamusmies



Suomen Lentäjäliitto – hyvä vai hyödytön? Osa II

Viime numerossa oli esittelyssä vielä muotojaan etsivä Suomen Lentäjäliitto eli FPA.

Artikkelin toisessa osassa esitellään vertailukohtana länsinaapurimme lentäjien perinteikäs keskusjärjestö Svensk Pilot Förening (SPF) sekä jatketaan pohdintaa kattojärjestön tulevaisuudesta Suomessa.

Svensk Pilot Föreningissä saman työnantajan palveluksessa työskentelevät ammattilentäjät muodostavat oman lentäjäryhmänsä, ja jos ryhmässä on enemmän kuin 50 lentäjää, muodostavat he oman jaostonsa. Tällä hetkellä löytyy kuusi jaostoa: SAS/kapteenit, SAS/perämiehet (kapteenit ja perämiehet neuvottelevat aina kuitenkin yhdessä), Britannia, Skyways, Braathens sekä yleisjaosto, joka organisoi pienempien yhtiöiden lentäjiä.

Jokaisella jaostolla on oma hallituksensa, joka hoitaa palkka- ja työehtoneuvottelunsa lisäksi myös paikalliset kysymykset. Yleisjaosto neuvottelee

pienyhtiöiden puolesta yhteisesti ja hoitaa paikalliskysymykset ay-luottamusmiesten kautta.

Kansainväliset, periaatteelliset ja yhteiset kysymykset hoitaa liittohallitus, joka koostuu valitusta puheenjohtajasta ja jokaisen jaoston puheenjohtajasta. Lisäksi suuremmat jaostot (yli 200 jäsentä) saavat jokaisesta sadan jäsenen ylityksestä ylimääräisen edustajan tähän hallitukseen.

Liittohallituksen alaisuudesta löytyy kolme vakituista työryhmää; Lentoturvallisuustoimikunta, Ilmailulääketieteellinen toimikunta sekä toimintaryhmä kaappauksia ja sabotaasia vastaan.

Hallituksen apuna toimii kanslia, jota johtaa pääsihteeri. SPF julkaisee oman lehensä vuosineljänneksittäin, nimeltään Flygposten (Lentoposti). Tämän lisäksi jaostoilla on omat enemmän tai vähemmän säännöllisesti ilmestyvät tiedotteensa. Ainakin pari vuotta sitten SAS-jaostojen lehti muistutti kovasti omaa julkaisuamme.

SPF:ssä keskustelufoorumi toimii web-pohjaisesti liiton kotisivujen kautta, eli jokseenkin eri systeemillä kuin meillä. Kotisivulta aukeaa keskustelupalsta josta näkee eri keskustelujen otsikot ja otsikkoja klikkaamalla pääsee seuraamaan kirjoituksia.

Osallistuminen ei ole sen vaikeampaa kuin pulinaboksissakaan, eli kirjoituksiin voi vastata suoraan tai kirjoittaa uuden otsikon alle. Keskustelu ei kuitenkaan ole reaaliaikaista (vaikka sellainenkin mahdollisuus on olemassa), vaan vastauksia ja kommentteja kirjoitellaan silloin kuin itselle sopii.

Edellä mainitun keskustelupalstan suurin hyöty on, ettei oma sähköpostilaatikko ylikuormitu.

Allekirjoittanut suosisi itse pulinaboksia tässä muodossa, mutta tietää myös että ansiokas www-ryhmämme on usein hyvinkin kuormitettu, eikä allekirjoittaneella ole havaintoa siitä kuinka paljon työtä ja ylläpitoa tällainen vaatisi.

Viime syksyyn saakka eri lentoyhtiöiden lentäjien yhteistyö oli Suomessa varsin poikkeuksellista. Toki lentoyhtiöiden määräkin on hiljattain rajusti muuttunut. Kuva: Kari Voutilainen



Bo Säbb johtaa SPF:ää...

SPF:n puheenjohtaja, Bo Säbb, kerrotko lyhyesti taustastasi?

Olen lentänyt SAS:lla vuodesta 1987, joista viimeiset viisi vuotta kapteenina B737:ssä (mm. joutunut lentämään allekirjoittaneen kanssa...toim. huom.) Järjestötyön aloitin kolme vuotta sitten ja viime vuoden lokakuusta lähtien olen ollut SPF:n puheenjohtajana.

Miksi SAS on mukana SPF:ssä?

Uskon että suurin hyöty on kansainvälisessä toiminnassa, sekä IFALPA:ssa ja ECA:ssa.

Toinen hyöty on tietenkin, että asemamme viranomaisia - eikä vähiten EU:ta - vastaan parane. Näemme tänä päivänä varsinkin tämän toiminnan kasvavan lumivyöryn lailla kaikkine säädösehdoituksineen, jotka vaativat vastauksen.

Olemme esimerkiksi myös SPF:n kautta olleet mukana lobbaamassa parannusehdoituksia EU:lle jätettävään Flight Time Limitations -artiklaan. Valitettavasti näyttää kuitenkin siltä, ettemme päässeet ihan maaliin saakka. (EU:n liikenneministerit ovat nyt tosiaan hyväksyneet EU-OPS 1:n perusartiklat sekä lentävän henkilökunnan työ-

ja lepoaikoja koskevan liitteen; toim. huom. J. Ekmanin tiedoilla) Kuitenkin, näissä toiminnoissa näen vahvuutena edustaa monia lentäjiä useista eri yhtiöistä. Tänäpäin Suomea edustavat finniläiset lentäjät, ja siitäkin huolimatta, että kyseessä on iso ryhmä monine lentotoimintoineen, on hyvä saada vuorovaikutusta monista yhtiöistä ja monenlaisista operoinneista.

Löydätkö huonoja puolia toiminnasta kattojärjestön alla?

Yksi huono puoli voisi olla suurten yhtiöiden lentäjien käyttäminen panoksina pieniyhtiöiden ongelmien ratkaisemiseksi. SPF:ssä jokainen osasto on kuitenkin suhteellisen itsenäinen omine hallituksineen, enkä usko että tämä nähdään todellisena ongelmana SPF:ssä.

Kasvavana ongelmana näemme tällä hetkellä halpalento- ja entisten itäblokin yhtiöiden toiminnan ilman työehtosopimusta. On tärkeää tehdä kenttätöitä näiden yhtiöiden kanssa saadaksemme niiden TES-status-ta nostettua (kuten on käymässä nyt Ryanairin kanssa, mm. BALPA:n pitkäaikaisen painostuksen tuloksena,

toim. huom.). Ellei näin tehdä, vaarana on verinen ja vääristetty kilpailu, josta myös suuret yhtiöt kärsivät. Tässä työssä suurten lentäjäliittojen apu on suorastaan välttämätöntä.

Liittohallituksessa kuusi jäsentä kahdeksasta edustavat SAS:ia. Onko teillä liikaa valtaa vai toimiiko yhteistyö kitkatta?

Vaikea sanoa, onko meillä "liikaa valtaa", yhteistyö toimii kuitenkin erinomaisesti. Itse asiassa viime viikon mediakoulutuksessa, simuloidussa lehtihaastattelussa, pienempien yhtiöiden edustajilta kysyttiin juuri tätä. Heidän mielestään SAS:n edustajilla ei ollut liikaa valtaa. Aiemmin on saattanut olla enemmän erimielisyyksiä johtuen siitä, että meillä on ollut selkeästi paremmat työehdot ja tulot. Tänäpäin tilanne näyttää kuitenkin toiselta. SPF:n yhtiöistä me olemme joutuneet tekemään selkeästi suurimmat myönnytykset eikä eroja yhtiöiden välillä enää juuri ole.

Tänäpäin on lisäksi entistä tärkeämpää, että puhallamme yhteen hiileen. Paineet ulkopuolelta ovat kovat, ehkä kovemmat kuin koskaan aikaisemmin.

...ja Kari Voutilainen FPA:ta



Kari Voutilainen, olet pitkän linjan Finnairilainen. Milloin aloitit ilmailu-alalla?

Aloitin aikanaan vuonna 1982 Finnairilla kuormaajana, piipahdin välillä neukkumatkatoimistossa erilaisissa tehtävissä. Palasin riveihin 1985 lähtöselvitysvirkailijaksi, ja siirryin sitten liikennevirkailijaksi tuuraamaan silloisen Leningradin ja Moskovan virkailijoita.

Kuinka sitten "jouduit" lentokoneeseen?

Olin varsinainen vanhan ajan lentokonefriikki lennokkeineen ja pienoismalleineen. Olisin hakenut ilmavoimiinkin, mutta oli kutsuntaväen mielestä liian pitkä, ja laivastossa paljas-

tuin sokeaksi kuin pöllö. En kelvannut siellä edes kansimieheksi, joten luulin lentäjän uran olevan mahdottomuus. Päästyäni Finnairille lähtöselvitysvirkailijaksi houkuttelin kurssikaverini Mika Währnin Finnairin lentokerhon A2 – kurssille. Mika tavoitekeskeisenä kaverina ilmoitti lähtevänsä mukaan, jos mennään samalla sitten firmaan lentäjiksi. Laineen Svena lensi tarkkarit ja kehotti hakemaan Porin AOL:lle, jonne omaksi ja lähipiirini hämmästykseksi pääsinkin.

Lentäjän urasi alkoi 1988 DC-9:n ja sittemmin MD-80:n perämiehenä, jonka jälkeen kokeilit siipien kantavuutta Ysin kipparina. Ennen nykyistä pestiä Bussikipparina kokeilit vielä kaukoliikennettäkin B757:n perämiehenä. Mikä oli suosikkikone ja miksi?

Kyllä Ysillä on aina paikka sydämessä ekana konetyyppinä ja ekana kipparityyppinä. Koneen miehekäs ulkomuoto ja karu ohjaamovarustus kasvatti karvoja rintaan, mutta ohensi niitä ohimoilta. Boeing oli todellinen lentäjäpojan unelma, vaikka sillä jouduinkin mitä kummallisimpiin paikkoihin. Aina ei tietenkään ollut kyse koneen ominaisuuksista vaan rotaatioiden laatijoiden (ja muun miehistön) mielikuvituksesta. Bussi hurmaa eleganssillaan ja kaikenpuolisella toiminnallisuudellaan, joten vaikea näistä on ehdotonta suosikkia sanoa. Kai se Ysi kuitenkin on.

Lentämisen ohessa keksit kuitenkin muutakin tekemistä?

1990-luvulla aktivoiduin IFALPA:ssa. Olin mm. mukana projektissa, jossa

toimme entisen Neuvostoliiton alueen lentäjäliittoja mukaan kansainväliseen työhön. Aluksi olin Erkki Ahteen apulaisena ja sittemmin pari kautta Regional Vice Presidentinä. Nykyään IFALPA on osaltani "has been", kunnes FPA:n toiminta lähtee toden teolla käyntiin. Kansainväliset kontaktit ovat tulleet FPA:nkin yhteydessä jo moneen kertaan käyttöön, viimeksi Venäjän ilmailuviranomaisen onnettomuustutkijan eksyttyä Kittilään. Siellä hän sai yhteyden minuun ja pääsi vihdoin Onnettomuustutkimuskeskukseen aloittamaan työnsä Jakutian Tu-154-onnettomuuden parissa. (1990-luvun lopussa ja 2000-luvun alussa päätoimittaja Voutilainen käytännössä myös yksin pyöritti Liikennelentäjä-lehteä. Nykyään Vode on virallisesti luovuttanut lehden ohjaket eteenpäin, mutta osallistuu kuitenkin aktiivisesti lehden tekoon, toim. huom.)

Kerrotko vielä lyhyesti miltä yksityiselämäsi näyttää, onko sellaista?

Perheestä löytyy vaimo ja kolme poikaa (vaimon mukaan myös yksi ISO kakara). Harrastuksina moottoripyöräretkeily, puuveneily, pienoismallit yms. hyödytön mutta ihana puuhastelu.

FPA:n tuleva rooli

Kari Voutilainen, millaisena näet liikennelentäjäliiton tulevaisuuden?

Halpalentoyhtiöt ovat tuoneet markkinoille kvartaalitalousajattelun. Paluuta entiseen ei ole ja lentäjäjärjestöjen on hyväksyttävä tämä. Nyt ratkaisee se, miten hyvin pystymme

hallitsemaan muutoksen. Lentäjät ovat edelleen viimeinen lenkki turvallisuusketjussa ja meidän tulee vaikuttaa kaikkien lenkkien kestävyyyteen tinkimättömällä ja lujalla asenteella.

Mikä on visiosi FPA:n ja sen tulevaisuuden suhteen - esimerkiksi vuoden tai kymmenen vuoden kuluttua?

Vuoden kuluttua FPA edustaa suomalaisia lentäjiä kansainvälisillä foorumeilla. Uusi kattojärjestö on muodostunut yhteiseksi turvallisuustyötä tekeväksi organisaatioksi kaikille liitoille riippumatta lentoyhtiöiden keskinäisestä kilpailusta.

Kymmenen vuoden kuluttua FPA on tunnustettu ja luotettu yhteistyökumppani lentoyhtiöiden, työnantajien ja viranomaisten keskuudessa, sekä Suomessa että ulkomailla.

Pitkällä tähtäyksellä FPA työskentelee lentoturvallisuuden edistämiseksi yhteistyössä viranomaisten ja työnantajien kanssa. Emme pyri kehittämään varsinaiseksi ammattiliitoksi TES-neuvottelupöytään, vaan pyrimme ylläpitämään korkeatasoista lentäjätyötä Suomessa, kansainvälistä kehitystä seuraten ja kestäviä linjauksia luoden. Suomalainen lentäjä ei ole yksin.

Minkä näet tärkeimmäksi tehtäväksesi Suomen Lentäjäliitossa?

Vahvistan yhteenkuuluvuuden tunnetta liittojen kesken ja luon puitteetkeskinäiselle luottamukselle. Pyrin hälventämään ennakkoluuloja ja korostamaan vahvuusiamme: ammattitaitoa, -ylpeyttä ja luotettavuutta.



Lopuksi...

Suomen Lentäjiliitto on vielä lastenkengissä. Liiallisten odotusten luominen tässä vaiheessa on täysin epärealistista. FPA:lle on annettava rauha ja luottamus kehittyä sille sopivassa tahdissa ammattilentäjien hyväksi ja toimivaksi keskusliitoksi.

Liiallisia odotuksia ei muutenkaan kannata asettaa, FPA:n valtuudet ovat ainakin tässä vaiheessa, ja todennäköisesti myöhemminkin, hyvin rajalliset. Toivon kuitenkin puheenjohtaja Voutilaisen tapaan, että kymmenen vuoden kuluttua FPA on tunnustettu ja luotettu yhteistyökumppani lentoyhtiöiden, työnantajien ja viranomaisien keskuudessa sekä Suomessa että ulkomailla.

Ennen tämän vision toteutumista on kuitenkin tehtävä reilusti töitä kaikkien suomalaisten ammattilentäjien eteen, varsinkin jotta saisimme kaikki liittymään saman katon alle. Tällä hetkellä epäluulot kohdistuvat lähinnä SLL:n vilpittömyyteen: olemmeko tosiaan kaikkien suomalaisten ammattilentäjien asiassa vai onko pohjalla jotain muuta, esim. omien etujen ajaminen vaikkapa muiden kustannuksella?

Eri puolilla käytyjen kuppilakeskustelujen mukaan SLL mielletään usein omia etujaan röyhkeästi, eikä edes välttämättä kovin tasapuolisesti, ajavaksi järjestöksi. Vilkaistessa liiton lähihistoriaa, eivät epäluulot allekirjoittaneen mielestä täysin perustelemattomia ole. Jäsenistönsä etujen kova puolustaminen toki kuuluu ammattiyhdistyksen tehtäviin, mutta se voidaan hoitaa - ja on välillä hoidettukin - monella eri tavalla. Nyt meillä kuitenkin on erinomainen mahdollisuus korjata mainettamme ja oikeasti parantaa myös muiden suomalaislentäjien asemaa, vaikkemme lyhyellä tähtäimellä siitä itse suoranaisesti hyötyisikään.

Pitkällä tähtäimellä, oikein hoidettuna, Suomen Lentäjiliitosta hyötyvät kaikki.

Tom Nyström



FPA:n taloudenhoitajan postia hoitaa tällä hetkellä Jet Flitellä lentävä Pasi Koho.



Juhani Lehto toimii Blue1:n lentäjäyhdistyksen, B1PA:n, puheenjohtajana.

Tapio Savolainen 1953-2005

Hieman ennen joulua 2003 työtoverimme B757-kapteeni Tapio Savolainen sai kuulla sairastavansa syöpää. Vatsavaivoja oli ollut ja lääkärissä oli käyty, mutta löytyessään sairaus oli levinnyt jo niin pitkälle, ettei leikkaus ollut heti mahdollinen. Alusta alkaen Tapsa suhtautui sairauteensa realistisesti ja alkoi päättäväisen taistelun näkymättömän vihollisen torjumiseksi. Hän kertoi tuntemuksistaan avoimesti ja sai voimaa taisteluunsa jakaessaan asian kuulijoidensa kanssa. Hän ei ollut ensimmäistä kertaa tekemisissä omaan terveyteensä liittyvien vaikeuksien kanssa. Jo ennen oman liikennelentäjän uransa alkua hän sai nujerrettua pitkään kiusanneen ihosairauden, joka oli hetken aikaa toiveammattiin pääsyn esteenä.

Yrjö Tapio Savolainen syntyi Marjatta ja Nils (Nipa) Savolaisen toisena lapsena helmikuussa 1953. Tapsa varttui kahden siskonsa Tarjan ja Tuijan seurassa Helsingissä ja sai ilmailukärpäsen pureman jo aivan nuorena poikasena. Isä Nipa oli innokas purjelentäjä. Tapsa seurasi isänsä jalanjälkiä ensin lennokkikerhossa ja heti 15-vuotiaana purjelentokurssille. Nipa oli kerhossaan tunnettu koneiden rakentajana ja muiden särkemien koneiden korjaajana. Tapsa ihmetteli joskus periytyvien ominaisuuksien kummallisuuksia. Oma Antti-poika oli isoisänsä tavoin taitava käsistään ja aina innokkaasti rakentamassa jotain, mutta Tapsa itse kertoi olevansa syntynyt enemmän peukalo keskellä kämmentä.

Tapsan vahvimmat puolet olivat selvästi muualla. Jo nuoresta pojasta lähtien hän oli aina puuhaamassa ja järjestämässä jotain. Ilmailun piirissä ensin lennokkikerhossa, sitten Nuorisoilmailijoissa, HILY:ssä, Nummelan lentokeskuksessa jne. Hän oli aina mukana yhdistysten hallinnossa - useimmiten puheenjohtajana

ja nokkamiehenä. Tapsa oli selkeäsä-nainen ja erittäin hyvä puhumaan asi-ansa puolesta. Hän osasi viedä asioita eteenpäin ja saada muut vakuuttumaan viestistään. Hän ei ollut missään tapauksessa pelkkä johtohahmo, vaan useimmiten myös se kaikkein ahkerin puurtaja yhteisen asian puolesta.

70-luvun alkupuolella Nuorisoilmailijoiden nuorten jäsen-ten keskuudessa esiintyi tyytymätömyyttä kerhon toimintaan ja valta vaihdettiin. Uudeksi puheenjohtajaksi valittiin Tapio Savolainen. Hänen kymmenvuotisella puheenjohtaja-kaudellaan Nuorisoilmailijat nousi yhdeksi maamme eturivin purjelentokerhoksi. Vuosikymmenen lopulla HILY (Helsingin Ilmailuyhdistys oli Nummelassa toimivien kerhojen yhteistyöelin) järjesti Helsinki-Vantaan kentällä Helsinki Airshown, ja se meni taloudellisesti nokilleen. HILY:n talous horjui, ja seurasi toiminnan vaarantanutta epävarmuutta. Tapsan johdolla järjestettiin viimeinen Airshow elokuussa 1983. Tilaisuus oli taloudellinen menestys. Kertyneellä pesämunalla lunastettiin perustettavalle Nummelan Lentokeskus ry:lle Hinu ja hankittiin kaksi kaksipaikkaista koulukonetta. Noilla koneille koulutetaan Nummelassa edelleen uusia purjelentäjiä.

Samoihin aikoihin Tapsa valittiin Suomen Ilmailuliiton purjelennon kuskustoimikunnan (PKT) puheenjohtajaksi. Tehtävä vei purjelentomaajoukkueen johtajaksi, missä tehtävässä hän toimi MM-kisoissa -85, -87 ja -91 sekä omissa EM-kisoissa Räyskälässä 1988. Noina vuosina maajoukkue sai nauttia erinomaisesta palvelusta. Tapsa junaili kisareissut, järjesti rahoituksen ja toimi kisan aikana joukkueenjohtajana taval-la, jota ei tämän lajin piirissä ole nähty sitä ennen eikä sen jälkeen. Parhain kiitos tehdystä työstä oli Markku Kuittisen maailmanmestaruus vuonna 1987. Uvaldessa Teksasissa vuoden

1991 MM-kisoissa nuori lentäjä menehtyi onnettomuudessa. Joukkueenjohtaja joutui ennalta valmistautumatta kohtaamaan ilmailuharrastuksen nurjan puolen. Noissakin oloissa hän johti joukkoaan esimerkillisesti. Uudet vaikeudet kohtasivat kotiinpaluun jälkeen. Osittain onnettomuudesta johtuen joukkueen budjetti oli ylittynyt ja jälkiselvittelyt eivät sujuneet riidatta. Noiden tapahtumien jälkeen Tapsa jätti maajoukkueen ja PKT:n ja teki uran kansainvälisen purjelentokomitean (IGC) jäsenenä edeten sen varapuheenjohtajaksi. Tuossa tehtävässä hän oli juryn puheenjohtajana kaksissa MM-kilpailuissa ja omien vuoden 1996 EM-kilpailuidemme johtajana. Nuo 1996 EM-kisat onnistuivat järjestelyiltään erinomaisesti, ja ne ovat olleet sen jälkeen jonkinlainen mittakeppi kansainvälisten kilpailuiden järjestelyitä arvioitaessa. Myöhemmin ura SIL:ssa alkoi uudestaan, ensin varapuheenjohtajana ja viimeksi puheenjohtajana sairastumiseen asti.

Tapio Savolaisen ensimmäinen työtehtävä lentoliikenteen parissa oli SpearAirin viinavaraston hoitajana 70-luvun alussa. Nummelan lentokeskuksen rehtorina hän oli -74 ja perämieskurssin jälkeen (ohjaajalinja 13) hän oli Ilmailuhallituksen liikennetarkastajana ja tiedottajana - lentäjän töitä kun ei ollut heti tarjolla. Silloin hän liittyi Ilmailutoimittajat ry:een ja oli sen toiminnassa mukana siitä lähtien - puheenjohtajakin 90-luvun alussa. Ura Finnairin liikennelentäjänä alkoi 1980.

Suomen Liikennelentäjäliiton toiminta oli luonnollinen jatko muulle yhdistystoiminnalle. Ensin valtuustossa, sitten hallituksen sihteerinä, ja puheenjohtajana 1991-93. Tuon puheenjohtajakauden konkreettinen muisto on tämä lehti. Tapsa herätti Liikennelentäjä-lehden henkiin vuosikymmenen hiljaiselon jälkeen. Puheenjohtaja oli tuolloin henkilöstön



Tapsa sai kesäkuussa 2004 "Pirat Gehriger Diplomin" ansiostaan kansainvälisen purjelennon vaikuttajana.

edustajana Finnairin pääjohtajan johtoryhmässä. Johtajien joukossa Tapsa oli kuin kala vedessä ja suoraselkäisesti kertoi aina mielipiteensä yhtiön asioista ja vei näin lentäjien viestiä suoraan yhtiön korkeimmalle johdolle. Hän osasi hyvin vaikuttamisen taidon ilman muodollista valtaa. Asiat määrittäen – ja joskus myös varsin kovaäänisesti – esittämällä voi tapahtumien kulkuun vaikuttaa sopimusten voimassa ollessakin. Luopuessaan SLL:n puheenjohtajuudesta hän jätti viimeisessä johtoryhmän kokouksessaan yhtiön johtajille monisivuisen muistion – ohjeeksi, mihin suuntaan yhtiötä tulisi johtaa.

Tapsa oli aina hyvän ruoan ja juoman ystävä. Hänen puheenjohtajakaudellaan hallitus söi aina hyvin ja erilaisia lounaita järjestettiin useita. Tapsa hallitsi hyvin iloisen juhlinnan ja oli siinäkin tehtävässä esimerkillinen ja aina herrasmies. Mukana olleet ehkä vielä muistavat lennonjohtajaristeilyiden jatkoja Alicessa... Tähän on pakko liittää pieni tarina IFALPA:n kokousmatkalta Rio de Janeirossa. Oli kokousohjelman välipäivä ja koko seurue vietiin vesille. Delegaatteja puolisoineen oli isohkoissa veneissä purjehtimassa sisävesialtaassa, ja evästä oli luonnollisesti mukana. Kuinka ollakaan – juuri suomalaisten veneestä pääsi olut loppumaan ensimmäisenä. Tapsa pohti tilannetta hetken aikaa ja vinkkasi: ”Lähdes mukaan”. Hyppäsimme yli laidan ja uimme viereiseen veneeseen. Saimme lämpimän vastaanoton, ja niitä näitä jutellen siirryimme pikku hiljaa juomavaraston äärelle. Syli tölkkejä täynnä - sadattelujen seuraamana - uudestaan veteen, ja ryöstösaaliin kanssa uimme hiljaa polskutellen takaisin omaan veneeseen. Taas saimme lämpimän vastaanoton.

Liikennelentäjänä Tapion ura pitää sisällään joitakin erityispiirteitä. Vuoden 1988 purjelennon EM-kisoissa Suomen joukkueesta tehtiin video. Sen tekijänä oli toimittaja Jouni Flinkkilä, josta tuli sittemmin Seuran päätoimittaja. Lehti oli aiemmin järjestänyt matkoja maailman ympäri ja Tapsa

ideoi yhdessä päätoimittajan kanssa kymppien viimeiseksi lennoksi jääneen lennon maailman ympäri. Förstinä oli luonnollisesti Savolainen. Kymppin jälkeen ura jatkui DC-9 -kapteenina. Tapsan omien sanojen mukaan pelkät reittilennot alkoivat maistua puulta. Hän alkoi suunnitella uutta matkaa Seuran kanssa – tällä kertaa ysillä Etelä-Afrikkaan. Tuosta matkasta ei koskaan tullut mitään, mutta siirryttyään kasikymppiseen ryhmäpäällikkö Pajunen muisti Tapsan kaukokaipuun. Presidentti Ahtisaaren valtiovierailulle eteläiseen Afrikkaan tarvittiin lentäjää, ja tehtävä annettiin Tapsalle. Sama kapteeni kuljettikin presidenttiä useammalla valtiovierailulla ja sai myös kutsun itsenäisyyspäivän vastaanotolle.

Tuolla ensimmäisellä Ahtisaaren valtiovierailulla oli teollisuusvaltuuskunnassa mukana Anssi Soila. Hänellä oli purjelentokokemusta vuosien takaa, ja Kapkaupungista lentoonlähdon aikana koneen ohjaamossa heräsi ajatus toteuttaa lento Suomesta samaan paikkaan uudestaan, mutta purjekoneella. Tapsa hoiti projektin käytännön järjestelyt ja Soilalla oli taloudellisia resursseja hankkia yritykseen sopiva kone. Lento toteutui syksyllä 2001. Kaikista tietämistäni Tapio Savolaisen junailemista ilmailuun liittyvistä hankkeista lento Etelä-Afrikkaan oli selvimmin hänelle itselleen suunniteltu. Kaikissa muissa hän oli toimimassa muiden harrastuksen tai ammatin puolesta, mutta tällä kertaa hän oli myös itse suorittavassa portaassa hanketta toteuttamassa.

Tapion sairastuminen oli luonnollisesti kova paikka hänen läheisilleen. Avioliitto Riitan kanssa oli päättynyt 1997, ja sitä seurasi useita asunnonvaihtoja, kunnes oma koti löytyi Marjaniemestä 1999. Tuon kodin hän jakoi Marjatan kanssa ja häitä vietettiin elokuussa 2001. Viimeinen vuosi Marjaniemen kodissa elettiin sairauden ehdoilla, mutta aina seuraavaan päivään uskoen. Leikkaus kesäkuussa toi hetkeksi toivoa parantumisesta, mutta elokuussa syövän havaittiin

uusiutuneen. Tapsa ei missään vaiheessa luopunut elämänhalustaan, vaan omien voimiensa ehtyessä hän löysi voimaa toisten hyvinvoinnista. Isä piti lapsistaan hyvää huolta. Anna, Elsa ja Antti olivat aina lähinnä hänen sydäntään. He olivat yhdessä Marjatan kanssa vuoteen äärellä kun Tapsa sulki silmänsä viimeisen kerran perjantaina tammikuun 14. päivänä.

Tapsan hakeutuessa liikennelentäjäksi 70-luvun puolivälissä psykologi Gardziella kysyi, mitä tämä haluaa tehdä työkseen. ”Lentää” oli vastaus. ”Entäs vapaa-aikana?” ”Lentää purjekoneella”. ”Entäs kun lääkäri ei anna enää lentää?” ”Sitten kirjoitan kirjan ilmailusta.” ”Tehän olette fanaatikko”, kerrotaan Gardziellan todenneen.

Tapio Savolainen olisi täyttänyt helmikuussa 52 vuotta. Hänen tarkoituksenaan oli tuolloin jäädä Finnairista eläkkeelle ja jatkaa lentäjän uraansa Emirates:lla. Yhtiö on tilannut 43 kpl uusia A380:iä ja tarvitsee paljon kokeneita kapteeneja laajentuessaan voimakkaasti. Tapsa oli hakenut kapteenin vakanssia, tavoitteenaan edetä tuon todellisen Jumbon päälliköksi. Sairaus tuli väliin estämään hakeutumisen tarjottuun Boeing 777 -kapteenin tehtävään.

Antti Lehto

Kirjoittaja oli Tapsan läheinen ystävä purjelentäjänä ja toimi SLL:n hallituksen sihteerinä vuosina 1991-1993.

Arvioikaa miehistöhotelleja!

Arvon tyyppitoimikunnat ja samalla kaikki pilotit! Viime syksynä yhdistyksen organisaatioon luotiin hotellitoimikunta koordinoimaan hotelliasioita ja vahtimaan että miehistöhotellien tasossa ei tapahdu laskua kustannuspaineista huolimatta. Samoin nähtiin tarve terävöittää linjaa kun hotelleiden kilpailuttaja ja sopimusten tekijä siirtyi organisatorisesti ulos lentotoimintaryhmästä.

Toimikuntaan kuuluvat luottamusmies Hannu Markkula, joka toimi myös viimeisenä hotellivaltuutettuna, minä Timo Willberg edellisenä hotellivaltuutettuna ja Samuli Tammisto, ECA-vastuuhenkilömme joka tuo myös kansainvälistä vertailu- ja tietopohjaa hotellivalintoihimme.

Itse yksittäisten hotellien valintaan emme puutu, elleivät tyyppitoimikunnat apuamme tarvitse tai halua. Jokaisen tyypin omalla tyyppitoimi-

kunnalla on paras tieto, mitä ryhmä haluaa. Mikäli tulee ongelmia, olemme kättä pidempänä tukena.

Nyt kaipaissimme tulevia yhteydenpitoja varten tyyppitoimikunnil-



ta seuraavaa tietoa. Toivon, että eri ryhmien jäsenet ovat yhteydessä omiin tyyppitoimikuntiinsa ja nämä jollain aikataululla kokoavat ajatukset meille hotellitoimikuntaan.

Eli laatikaa lista yöpymiskohteidenne hotelleista ja varustakaa joka hotelli jollain kolmesta vaihtoehdosta:

- 1) Haluamme ehdottomasti pysyä täällä
- 2) Yhdentekevää
- 3) Haluamme ehdottomasti vaihtaa tämän

Tämän kootun vapaamuotoisen listan voitte lähettää jollekulle tai kaikille hotellitoimikunnan jäsenille. Lista on pohjana, kun tiedustelemme yhtiön ajatuksia tulevasta. Vaihdeettavien hotellien kohdalla, mikäli tällaisia on, tulee tyyppitoimikunta luonnollisesti olemaan se, joka tekee valinnan uudesta hotellista.

Timo Willberg
hotellitoimikunnan jäsen

Terveisiä sairaalavuoteelta: Kaveria ei jätetä

Terveiset kaikille. Voiko näin käydä minulle?! Olen luultu, ettei minun elämässäni voi tällaista sattua. Elämä pirstaleina, väsymys, masennus, liika alkoholi. Sairastuminen, tutkimukset, leikkaus, Tehohoito, kotiin. Maksakooma. Hoito, toipilaana, elimensiirto, toipilaana. Tervehtyminen. Kuoleman pelko, takana ystävien ja perheen tuki. Maailman paras hoito. Kuin uni – paha tai hyvä.

Koskien ystävääni, jonka nimen tiedätte: kuulin, että hän on vaikeuksissa viranomaisten ja poliisin kanssa vieraassa valtiossa. Hän oli yhdessä lentäessämme ykkösketjun mies. Erittäin ammattitaitoinen lentäjä. Hyvä ihminen ja hyvä työ-kaveri, jota (varmasti) tahtomattaan kolhaistiin. Joku kohtalo oli tässäkin pelissä. Sattumako – en tiedä.



Hänelle ei pidä kääntää selkää. Lupaani, että jos tarvitaan, ja sallitaan, hänen täyttämättömiin kuluihinsa saan nostaa tililtäni 1000 Euroa. Tällä vetoan myös teihin, ammattiveljeni. En halua, että ketään jätetään yksin, kuten minut

ensimmäisellä kipparifamillani, joka päätyi siihen, että kouluttaja sanoi: "Pidä pulkkas, mulla on kiire toimistolle. Muuten, missä sun jämat on? Heh heh."

Liikennelentäjät ovat asemansa ja arvostuksensa – tai epäarvostuksensa – omalla toiminnallaan ja työllään ansainneet. Lopuksi, niin kuin aina: Hyvä Aittis, Toivosen Janne ja Ponko.

Terveisin veteraanilentäjä, entinen MD-80 –reittiopettaja, 56 v.

Pauli Valtia

PS: Juorukelloille tiedoksi: se dokas maksansa. Keksikää loput.

Median silmään

Tiedotusvälineiden maailma tuntuu melko armottomalta. Voiko julkisuuden kanssa tulla toimeen? Tulisiko lentäjäyhdistyksen välttää julkisuutta, vai voiko siitä jopa hyötyä? Näihin kysymyksiin haettiin vastausta tammikuiselta mediavalmennuskurssilta.

Kurssin ideoi ja organisoivat Suomen Lentäjäliitto (FPA), ja se pidettiin SLL:n toimistolla. Kurssin tarkoituksena oli perehdyttää sille osallistuneet oppilaat tiedotusvälineiden ja julkisuuden yleisluonteeseen sekä lisätä valmiuksia esiintymiseen eri medioissa. SLL:n lisäksi kurssilla oli osanottajia Blue1:n ja Jet Fliten pilottiyhdistyksistä sekä Suomen lennonjohtajien yhdistyksestä (SLJY).

Kurssin toteutti viestintäkoulutus- ja konsultointiyritys Klaani, jonka kou-

luttajilla Unna ja Joonas Lehtipuulla on pitkän linjan kokemus alasta ja sekä lehti- että TV-toimittajan työstä. Kurssi oli tiivis mutta tehokas yhden päivän paketti, joka harjoituksineen oli räätälöity nimenomaan osallistujia, eli lentoliikenteen ammattiyhdistysten edustajien tarpeita silmälläpitäen. Teoriaosuus sisälsi avainasioita ja tosi-asioita tiedotusvälineiden toiminnasta yleisesti ja se antoi sekä teoreettista että käytännönläheistä opastusta mediassa esiintymiseen. Oppeja myös testattiin käytännön harjoituksissa kameran edessä.

Sano se tyylillä

Useissa yhteisöissä mediamaailmaan ja tiedotusvälineisiin suhtaudutaan varsin kielteisesti ja pelokkaasti negatiivisen julkisuuden pelossa. Tämän päivän tiedotusvälineet ovat tälle pelolle antaneet myös kiistämättä aiheita.

On kuitenkin totuus, että julkisuudelta ei aina voi piiloutua. Nyky-yhteiskunnassa median paine voi kasvaa joissain tilanteissa valtavaksi. Näin voi käydä esimerkiksi organisaation joutuessa kriisitilanteeseen. Tällöin julkisuuden vältteleminen tai kommentoista kieltäytyminen aiheuttaa usein itses-

sään enemmän negatiivista julkisuutta kuin rohkea astuminen pelikentälle. Tätä sanomaa myös kurssin kouluttajat halusivat osallistujille antaa.

Avoimella esiintymisellä voittoa usein. Olennaista on myös, että TV:n ja radion tapauksessa julkisuuskuvasta ja katsojien reaktioista ylivoimaisesti suurin osa tapahtuu mielikuvatasolla. Kärjistetyksi se tarkoittaa, että ei edes niin väliä, mitä sanot, kunhan sanot sen tyylillä. Se on mediapelin tärkeimpiä sääntöjä. "Niin on, jos siltä näyttää", sanoi Kekkosenkin aikanaan. Asiaa korostaa, että esim. uutislähetysiin leikataan haastattelutilanteesta lähes poikkeuksetta vain noin puolen minuutin välähdys. Tällöin pitkä, valmisteltu lausunto huolellisine perusteluineen menee usein taivaan tuuliin.

Tärkeä sanoma kurssilaisille oli myös, että media antaa yhä enenevässä määrin painoarvoa moraali- ja etiikkakysymyksille. "Lentokapteeni hakkasi vaimonsa", voisi nykyään olla herkullinen lööppi. Personoituminen lisääntyy jatkuvasti (tapaukselle halutaan kasvot) ja "roomalainen oikeuskäsitys" vahvistuu: jos on kriisi, on joku ristinnaulittava. Armotonta, mutta totta. Sen ei kuitenkaan tarvitse olla lentäjä.



Unna Lehtipuun opastuksessa Mäki, Kristian Rintala sekä Blue1:n Juhani Lehto ja Frey Mansikkamäki. Kuva: Kari Voutilainen



Panu Mäki ja Sami Fabritius kommentoivat "suorassa lähetyksessä" AFIS-kysymystä.

Hiljaisuus – kamera käy

Harjoitteluosuudessa kuvattiin lavastettu haastattelu aidon TV-kameran käydessä ja toimittajan esittäessä kysymyksiä. Tilanne saatiin tuntumaan varsin aidolta, jota tunnetta lisäsi huomattavasti haastattelijan oikea toimittajakokemus.

Ajoittain hikisen hankalat kysymykset saivat väänteitä vatsaan ja osoittivat, kuinka yllättäviin kysymysten eteen voidaan tiedotusvälineissä joutua. Tämä oli myös eräs kurssin opetuksista: asiat, jotka meille ovat itsestään selviä, on voitu tulkita jo lähtötilanteessa väärin, tai niitä voi olla sotkettu toisiinsa. Lähes kaikkeen voi varautua.

Harjoitushaastattelut katsottiin ja analysoitiin jälkeenpäin ja monien osallistujien yllätykseksi uuden tilanteen aiheuttama jännitys näkyi ruudussa yllättävän vähän, varsinkin tuntemattomien katsojien silmissä. Pumppu hakkaa, näkökenttä sumenee, joka lihas jännittää ja jalka vispaa lattiaa; kuitenkin tuloksena oli useimmiten varsin hillitty, rauhallinen ja vakaa esiintyminen.

Haastattelutilanteisiin liittyen saatiin muutamia käytännön neuvoja sekä tietoa mm. haastateltavan oikeuksista. Monelle oli uutta, että haastateltava voi aina pyytää nauhoituksen keskeyttämistä ja sanoa lausuntonsa uudelleen. Suorat lähetykset ovat asetta kovempia koetinkiviä, tosin niissä

hyvin valmistautunut haastateltava on vahvoilla; lausuntoa ei voi vääristää leikkaamalla.

SLL ja julkisuus

Jos puhutaan SLL:stä (muut alan yhdistykset lienevät noudattaneet samaa linjaa), on sen julkisuusprofiili ollut perinteisesti hyvinkin matala. Alamme erityisluonteen takia passiivisuus on ollut varsin perusteltua ja se on myös usein osoittautunut viisaaksi valinnaksi.

Olisi kuitenkin illuusiota ajatella, että liikennelentäjien ammattiyhdistys voisi kaikissa tilanteissa välttää julkisuuden painetta. On jo nähty, että alan keskimääräistä suurempi "yleiskiihnostavuus" on toisinaan aiheuttanut tarpeen kommentoida asioita, joiden päätyminen julkisuuteen on tapahtunut SLL:stä riippumattomista syistä.

Tähän joudutaan varmasti varautumaan tulevaisuudessakin. Ilmailualalla tapahtuva voimakas rakennemuutos johtanee valitettavasti väistämättä ajan kuluessa myös yleistäviin ristiriita- ja konfliktitilanteisiin. Samanaikaisesti tapahtuva mediasektorin oma rakennemuutos kohti yhä uutisnäköisempää ja personoituvampaa mediaa aiheuttaa sen, että myös lentäjäyhdistyksen on varauduttava julkisuuteen joutumiseen aiempaa useammin. Esiintymisen on tällöin luonnollisesti oltava mieluiten

harkittua ja asioiden valmisteltuja. Ei voida kuitenkaan sulkea pois sitäkään mahdollisuutta, että kameran eteen joudutaan joskus hyvinkin lyhyellä varoitusajalla.

Eräs harkittu poikkeus SLL:n passiivisesta julkisuuslinjasta oli tämän syksyinen AFIS-keskustelun avaus lehdessä. Myös tämä tapaus näytti todeksi sen, mitä varmasti osattiin odottaakin: lentoturvallisuusasia nousi varsin näkyvästi pinnalle, ja yhdistyksen puheenjohtaja sai ottaa osaa seuraavien viikkojen aikana keskusteluihin myös kameroiden edessä.

Tomi Tervo

Gigantti on syntynyt



Eurooppalainen ilmailu-unelma (ja amerikkalaisten painajainen) Airbus A380 esiteltiin virallisesti ensimmäisen kerran yleisölle 18. tammikuuta.

Millainen "monsteri" Toulousessa on syntynyt?

A380:n vuonna 2000 alkanut kehitystyö on ollut valtava yhteiseurooppalainen ponnistus. Koneen suunnitteluun on käytetty 5000 insinöörin aivokapasiteetti, ja rahaa tullaan käyttämään arvioiden mukaan 10 700 miljoonaa euroa. Kone on yhdistelmä tuttua ja turvallista sekä uusia, innovatiivisia ideoita.

Glare – täysin uusi materiaali

Rakenteissa on pyritty hyödyntämään laajalti CFRP-komposiittia (carbon fibre reinforced plastic), josta hyvänä esimerkkinä kotoisan Patrian vastuu hiilikuituspoilereista. KolmeKasikymppisen rungon yläosa on valmistettu uudesta materiaalista nimeltään Glare (glassfibre re-inforced

aluminium), jota valmistetaan laminoimalla ohuita alumiini- ja komposiittilevyjä yhteen.

Suunnitellusta 276 800 kilon tyhjäpainosta on alumiinia 61%, titaania ja terästä 24%, komposiittimateriaaleja 22% ja edellä mainittua Glarea 3%.

Muita Painonvartijoiden kikkoja pudottaa painoa pysyvästi ovat laserhitsaus niittauksen sijasta sekä sotilaskoneista tuttu suurempipaineinen hydraulijärjestelmä (3000 psi -> 5000 psi). Sen avulla hydrauliputket voidaan tehdä ohuemmiksi ja vastaavasti hydraulinesteen määrä on pienempi. Kuitenkin Gigantille kertyy painoa kuormattuna yli puoli miljoonaa kiloa ja se on pyritty jakamaan tasaisesti sijoittamalla päätelineisiin 20 rengasta.

Rakennuspaikka: Eurooppa

A380:n päävalmistusvastuut jakautuvat Airbus Francen, Airbus Deutschlandin, Airbus UK:n, Airbus Espanjan sekä Belairbusin kontollee. Käytännössä logistiikka on osoittautunut haasteelliseksi, joskin sitä on jo harjoiteltu Airbusin muiden konetyyppien osalta vuosikausia. Suurimmat osat kuten runkokappaleet, siivet ja peräsimet kuljetetaan erikoislaivoilla Bordeauxiin, josta ne laivataan proomuilla Garonnejokea pitkin Langoniin. Eikä siinä vielä kaikki; viimeinen etappi Langonista Toulouseen tehdään erikoisrekoilla öiseen aikaan tarkoitusta varten levennetyillä teillä. Loppusilauksen saamiseksi (sisutus & maalaus) Gigantit lentävät Airbusin Hampurin tehtaille.

Ylivertainen matkustajakapasiteetti

Ensimmäinen tuotantoversio (tuleva "Classic"?) on A380-800. Se kuljettaa kolmessa luokassa 555 matkustajaa. Pääkannen turistiluokka rakentuu 3+4+3 pohjaratkaisusta, kun yläkannella se on vastaavasti 2+2+2. Ensimmäinen ja liikemiesluokka rakentuvat lentoyhtiöiden mieltymysten mukaan. Jos A380:tä halutaan käyttää "karjankuljetukseen", saadaan siihen mahtumaan 853 matkustajaa, eli oiva peli esim. Japanin sisäiseen liikenteeseen. Airbusin myyntitykit ovat esitelleet toinen toistaan upeampia kuvia koneen sisustusmahdollisuuksista - kuntosali suihkuineen, verovapaa myymälä, baari, kasino, kirjasto yms., mutta ne tuskin päätyvät kovinkaan monen lentoyhtiön lisävarustelistalle - ne kun eivät ole sitä kvartaalituottavaa tilaa...

Perusmallin jälkeen vuonna 2008 tuotantolinjoilta rullaa A380-800F, eli rahtari, jota FedEx odottaa jo kieli pitkällä. Koneperheen pitäisi täydentyä myöhemmin pidennetyllä A380-900:lla, lyhennetyllä A380-700:lla ja kaukaakin kauemmaksi lentävällä A380-800ER (Extended Range).

Tavoitteena korkea luotettavuus

Ohjaamo, vai pitäisikö tämän kokoluokan vehkeessä puhua "lentokannesta", on ensi silmäyksellä varsin tutun näköinen. Mutta mitä uutta tuohon bittitaivaaseen on keksitty? Valmistajan mukaan A380:n ohjaamoteknologia edustaa suurinta muutosta sitten A320:n, joka suunniteltiin 20 vuotta sitten!

Muutosten ja kehitystyön keskellä Airbusille on tietysti ollut tärkeää säilyttää yhdenmukaisuus yhtiön muihin



koneperheisiin. Tyypikurssin A340:stä on suunniteltu kestävän kahdeksan päivää, eli saman verran kuin muiden konetyyppien välillä. Uuden avioniikan suunnitteluprinsippiinä ovat olleet korkean luokan luotettavuus, viansietokyky ja helppo päivitettävyyys.

IMA (Intergrated Modular Avionics) tulee pyörittämään useampia koneen järjestelmistä (laskuteline, jarrut, polttoaine- ja sähköjärjestelmä, ilmastointi ja paineistus) Airbusin tai Thaleksen tietokoneissa kyseisten järjestelmävalmistajien ohjelmiston avulla. Poikkeuksena ovat ohjausjärjestelmä ja moottoriautomaatiikka, jotka ovat erillisiä. Ohjaus- ja laskutelinejärjestelmät saavat käyttövoimansa kahdesta erillisestä järjestelmästä: perinteisesti hydraulisesti sekä lisäksi sähköisesti. Elektrohydrauliset aktuaattorit mahdollistavat koneen operoinnin totaalisessa hydraulihäiriötilanteessa.

Kaikki järjestelmätietokoneet keskustelelevat keskenään ja näkyvät lentokannella Avionics Full Duplexed Ethernetin kautta. AFDX:n viansietokyky on korkea. Kahdeksan tietokonetta on jaettu vasempaan ja oikeaan puoleen, joista kumpikin on yksin ky-

kenevä hoitamaan koko koneen. Koko järjestelmä on duploitu Punaiseksi ja Siniseksi tasoksi, jotka voivat rekonfiguroida itsensä kuljettaakseen dataa vikakohteiden ohi.

Ennennäkemätön määrä informaatiota

A380 jatkaa Airbusin "dark cockpit" filosofiaa, eli pimeyttä hoitava paneeli on ohjaajan ystävä. Yläpaneelin layout eroaa jonkin verran pikkusisaruksistaan, mutta toimintalogiikka on ennallaan. Sidestickin ja liikkumattomien kaasuvipujen suhteen ei tapahdu muutoksia, kuten ei myöskään Honeywellin FMS:n kanssa.

Suurin muutos näkyy mittaripaneelilla, mistä löytyy kahdeksan 6x8 tuuman LCD-näyttöä aiemman kuuden sijasta. Kuusi LCD:tä korvaavat aiemmat CRT:t, eli PFD:n ja ND:n pilotin edessä sekä moottori- ja järjestelmä-näytöt keskellä paneelia. Kaksi uutta näyttöä, jotka löytyvät keskipestealin etukulmista, edustavat FMS:n sielunelämää ja korvaavat MCDU:t, joiden uudistamiseen haluttiin panostaa. Käyttäjiä, eli meitä pilotteja,

pituus	kärkiväli	korkeus	max. nopeus	laki-korkeus	polttoainekapasiteetti	moottorit	toimintasäde	MTOW	lähtökiito
72,75m	79,56m	24,08m	M 0,89	13 100 m	310 000 ltr	Rolls-Royce Trent 900 GP7200 (311kN)	14 800 km	560000 kg 590000 kg (A380F)	2990 m

kuultiin. Niinpä näytön pinta-ala on kasvanut, kuten myös sillä esitettävän informaation määrä. Samalla vanhojen FMS:ien näppäinjärjestelmä saa väistyä tietokoneista tutun QWERTY:n tieltä. Pakettiin kuuluu myös Cursor Control Device, eli ohjauspallo (vastaa "hiirtä"), joka sijoitettiin ergonomiseen paikkaan keskipestaaliin. Näppäimistön ja CCD:n avulla näytöistä saadaan interaktiiviset: pilotti voi esimerkiksi käyttää CCD:tä uuden reittipisteen määrittämiseen vetämällä "ikkunan" auki ja valitsemalla "direct to" pisteen. Siis aivan kuin koti-PC:n käyttöä!

Navigation Displayn suurentunut koko mahdollistaa myös vertikaalisen tilannenäytön. Siitä näkee siis koneen vertikaalisen sijainnin maastoon nähden.

Honeywell on valmistanut Aircraft Environment Surveillance System (AESS) -järjestelmän, joka integroi EGPWS:n, TCAS:n ja säätutkan. AESS hyödyntää EGPWS:n tietokantaa säätessään säätutkan tilityä, jotta vältetään maakaiuilla.

A380 varustetaan myös maassa liikumista silmälläpitäen. Koneen GPS ja inertia muodostavat tarkan paikan koneen sijainnista lentokentällä, ja tämä esitetään näytön avulla piloteille. Tarkoitus on lisätä tilannetietoisuutta ja vähentää maailmalla lisääntyneitä runway incursion -tapauksia.

Halukkaat lentoyhtiöt voivat ruskittaa lisävarustelistalta uuden LCD Digital HUD:n, joka integroituu koko digitaaliseen FMS:ään mahdollistaen selkeämmät ja informatiivisemmat symbolit.

Eikä tässä vielä kaikki, sanoisi tv-shop-mies. Kumpikin pilotti saa alempana etukulmaan Onboard Information Systemin (OIS), eli yksinkertaistettuna koneen kirjaston, joka pitää itsensä ajan tasalla satelliitin tai gatelinkin avulla. Ison näytön kautta on haettavissa reitti- ja lähestymiskartat, säätiedot, suoritussyky- ja painolaskelmat, MEL, log- ja matkustajatiedot. OIS:n käyttö-



näppäimistö sijoitetaan ohjaajan ulosvedettävän pöydän yhteyteen. Tärkeä turvallisuustekijä OIS:n ja avioniikan välillä on palomuuuri, sillä järjestelmät keskustelevat keskenään. Pilotti voi esim. halutessaan siirtää suoritus- tai painolaskelmat OIS:ltä FMS:ään.

Myös matkustamon puolella on hyödynnetty nykYTEknologiaa, sillä kaikki matkustamon viihdeinformaatio (filmit, videot, pelit, tv-ohjelmat) kulkee valokaapeleiden välityksellä.

Koska avioniikan määrä on valtava, Airbus räökkää niitä "Highly Accelerated Lifetime Testin" avulla, jossa komponentteja altistetaan kovalle tärinälle ja lämpötilavaihteluille. Airbusin tavoite onkin saada A380:stä erittäin luotettava - lentokone, jonka ei tarvitse tehdä teknisiä välilaskuja.

Massiivinen koelento-ohjelma

Koelentoja (2100 tuntia) varten rakennetaan neljä koneyksilöä. MSN 001 (rekisteriltään F-WWOW) ja 004 (F-WXXL) saavat kunnian toimia 12 kuukautta lentävinä testipenkkeinä ja tyyppihyväksynnän metsästäjinä. Niihin on mahdutettu 20 tonnia koelentoinstrumentointia ja 335 kilometriä sähkökaapelia, joiden avulla voidaan mitata kuutisen tuhatta tekijää ja mo-

nitoroida 150 000 eri parametria. MSN 002 vastaa matkustamon ja kylmän ilmanalan testeistä sekä ensimmäisistä long-haul-koelentoista. MSN 007 omistautuu koluamaan läpi maailman lentokenttiä reittikoelentojen merkeissä. Käytännössä A380:n operointikriteerit ovat lentokenttien osalta olleet yhtenevät Jumbon kanssa.

MSN001:n pitäisi kohota ensi kertaa siivilleen maaliskuun aikana. Koelentäjiä ei ole jätetty aivan Gigantin armoille, sillä jos bitti menee poikittain ja "kakka osuu tuulettajaan", voivat he yrittää poistua koneesta laukaistavan luukun kautta laskuvarjon vaaraan.

Lähes 200 konetta tilattu

Tuleeko A380:stä samanlainen menestystarina kuin Jumbosta? Airbusin laskelmien mukaan lentoyhtiöt tarvitsevat seuraavan 20 vuoden aikana 1500 jumbo-kokoluokan konetta. Tehdas uskoo saavansa saamaan 50 % noista tilauksista. Alku näyttää varovaisestikin katsottuna lupaavalta, sillä ennen kuin ensimmäinenkään kone on lentänyt, on tilauksia jo koossa lähes 200 mukaan lukien tilausvaraukset.

Tilaaajien joukossa ovat mm. Air France, Emirates (suurin tilaaja 43 koneella), Etihad Airways, FedEx, Korean Air, Lufthansa, Malaysian Airlines, Qantas, Qatar Airways, Singapore Airlines (ensikäyttäjät alkuvuonna 2006), UPS ja Virgin Airlines.

Heikki Tolvanen



Kumppanit katselmuksessa - Cathay Pacific

Oneworld-allianssin

Kaukoidän kulmakivi, Cathay Pacific, lentää taas korkealla lukuisten 1990-luvulla koettujen vastoinkäymisten jälkeen.



Hong Kongin turbulentit ajat alkoivat vuoden 1997-98 valuuttakriisillä, jatkuivat lintuinfluenssalla ja Hong Kongin siirtymisellä äiti-Kiinan helmoihin. Omat ongelmansa kohdattiin perinteisen Kai Tekin sulkeuduttua ja toimintojen siirryttyä modernille Chek Lap Kokin kentälle. Cathayn ja sen pilottiryhmän välillä oli lähes avoin sotatila läpi 90-luvun, joka kulminoitui neljän vuoden takaisiin tapahtumiin. Pisteeksi i:n päälle Hong Kongista tuli SARS:n keskuspaikka. Kaikesta tästä huolimatta yhtiö on pysynyt voitollisena viimeiset kymmenen vuotta lukuun ottamatta vuoden 1998 valuuttakriisiä.

Pohjalla käytiin 2003

Kuinka Cathay Pacific pysyi kuivilla SARS:n kurimuksessa? Vajaan kuukauden sisällä viikoittainen matkustajamäärä romahti 40 000:sta viiteen tuhanteen. Useilla lennoilla miehistön määrä oli suurempi kuin matkustajamäärä. Esimerkiksi toukokuussa 2003 koneiden täyttöaste oli 41,4 %, ja kuun lopussa yhtiö parkkeerasi 22 lentokonetta. Cathayn onneksi sillä oli sukanvarressa reilusti rahaa. Yhtiön johtajan Tony Tylerin mukaan Cathay olisi pystynyt toimimaan 18 kuukautta ilman matkustajia. Pahimmassa aallon-

pohjassa pääjohtaja David Turnbull pyysi henkilökuntaa ottamaan kuukauden palkatonta lomaa, joka vähenikin kolmeksi viikoksi, kun yhtiön massiivinen alennuskampanja alkoi palauttaa matkustajia koneisiin. Tilanteen normalisoiduttua vuoden loppuun mennessä yhtiö palkitsi henkilökuntansa maksamalla heille tuon kolmen viikon palkan.

Cathayn "väyrysmäisestä" tavasta ponnahtaa pinnalle kuin korkki kertonevat yhtiön talousluvut: vuoden 2003 alkupuoliskolla sen tappio oli HK\$ 1.24 miljardia (n.150 miljoonaa euroa) - vuoden loppuun mennessä yhtiön voitto oli jo HK\$ 1.3 miljardia.

Reviiri kasvaa harkitusti

Cathay Pacific rakentaa toimintansa vahvasti Hong Kongin kansainvälisen lentokentän varaan - puolet sen liikennevirroista kulkee HKIA:n kautta. "Puolet maailman ihmisistä asuu viiden tunnin lentomatkan päässä Hong Kongista", toteaa Tyler. "Siinä on meille riittävästi potentiaalia".

Vahvasta asemastaan huolimatta, tai ehkä juuri sen vuoksi, Cathaylla on vaikeuksia saada liikennöintilupia kotimaahansa Kiinaan. Se saa esimerkiksi lentää Pekingiin vain kolme kertaa viikossa. Yhtiö luopui Kiinan

reiteistään hankittuaan omistukseensa Dragonairin vuonna 1990. Yhteistyö toimi hyvin aina Hong Kongin luovutukseen asti, jolloin Kiinan valtion China National Aviation Corp. painosti Cathaytä ja sen emoyhtiö Swirea luopumaan Dragonairin enemmistöosakkuudesta. Nyt entisestä kasvatti-pojasta onkin tullut kukonpoika, sillä Dragonair on ryhtynyt haastamaan Cathayn sen reiteillä käyttäen samalla valtioenemmistöistä asemaansa estääkseen Cathayn laajentumisen muualle Kiinaan.

Cathay pyrkii levittämään reviiriään harkitusti. Kiinan lisäksi sen tähtäimessä on Intia, mutta myös siellä liikennöintiluvat ovat kiven alla. Lähi-itä ja Eurooppa saanevat myös nähdä Cathayn koneita uusilla kentillä. Hiljan

Cathay Pacificin laivasto

Konetyyppi	Käytössä	Tilattu
A330-300	23	6
A340-30	15	
A340-600	3	
B747-400	19	
B747-200F	6	
B747-400F	5	1
B777-200	5	
B777-300	9	2

Cathay Pacificin suorat lennot Hong Kongista New Yorkiin lennetään Airbus A340-600:lla.



hankitut A340-600:t mahdollistavat suorat lennot Hong Kongista JFK:lle ja suunnitelmissa on myös jatkaa HKIA-LHR -reitti rapakon taakse New Yorkiin. Kaukoliikenteen on suunniteltu kasvavan 7%:n vuosivauhtia ja se tarkoittaa, että yhtiö metsästää ensi hätään käytettyjä B747-400:ia.

Uskollinen allianssikumppani

Vaikka Cathayn puhtaaseen laajarunkokalustoon kuuluu sekä Airbusin että Boeingin koneita, sykkii sen sydän vahvasti Seattlen tuotteille. Siksi se odottaa kieli pitkällä Boeingin 7E7-projektin etenemistä Rolls-Roycen

Trent-moottoreilla, joiden piti myös olla tarjolla jo haudattuun B747-400ADV (Advanced)-kehitysversioon. Vaikka Cathay on historiansa aikana useasti suosinut käytettyjä koneita, oli se sekä A330:n ja B777:n ensitilaaja. A380 ei kuulu vielä sen suunnitelmiin - se haluaa nähdä ensin, miten "superjumbo" selviää kapaloajastaan.

Vaikka moni Cathayn alueellinen kilpailija perustaa halpalento-tytär-yhtiöitä, ei Cathay aio lähteä samaan leikkiin. Sen reiteillä kulkee päivittäin 10 000 tyhjää paikkaa ja niiden täyttäminen halvoilla hinnoilla ajaa saman asian ilman erillisen lentoyhtiön perustamista.

Allianssirintamalla Cathay aikoo pysyä tiukasti Oneworldissa. Tony Tyler toteaa: "Oneworld on pienempi allianssi, mutta kaikki jäsenemme ovat kohtuullisen menestyneitä lentoyhtiöitä. Vähäisemmälläkin määrällä saamme maailmanlaajuisen verkoston, jossa ei ole paljoa päällekkäisiä reittejä". Toinen vahvuus on Oneworld-yhtiöiden laadukas kaukolentotuote. Siitä Cathayllä on palkintokaapissaan lukuisia todisteita.

Heikki Tolvanen



Cathay Pacific luottaa vahvasti Boeingin koneisiin. Yhtiö oli B777:n ensimmäisen tilaaja maailmassa.