

LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 2 | 20.03.2005



LIIKENNELENTÄJÄ

2/2005



Väsymys edelleen riskitekijä

Lentäjien työpaineet, väsymyksen ehkäisy sekä muut työturvallisuusasiat ovat yhä YT-luottamusmiehen tähtäimessä.

Lentäjät ja ikääntyminen

Mihin liikennelentäjän yläikäraja tulisi asettaa ja millä perustein? Pekka Erkama selvittää asiaa.

ID-alppikohde esittelyssä

Pilots' Outdoor Clubin pikamatka Sveitsin Engelbergiin tarjosi roppakaupalla lunta, aurinkoa ja upeita elämyksiä.

Lisäksi:

- 3 Pääkirjoitus
- 4 Puheenjohtajan palsta
- 5 Valtuuston väläyksiä
- 9 Keisarin uudet aatteet
- 10 MD11-tyyppitoimikunta
- 12 M80-tyyppitoimikunta
- 15 Arvaa tai tiedä!
- 16 Maailmalla tapahtuu
- 20 Ruokatilauksissa ongelmia
- 21 Mopokoulu tulee taas!
- 22 OKF

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

Taittaja:
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.slpilots.fi -> Jäsenet ->
LL-lehti

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

Kannen kuva: Kari Voutilainen

Pykälä 5.2

Tätä kirjoitettaessa uusi työehtosopimus on yhä työn alla. Jo ennakkoveikkailuissa mielenkiintoa tiedettiin herättävän vuosikausia sopimuksessamme sopuisasti seisseen pykälän 5.2. Se velvoittaa työnantajan sopimaan yhdistyksen kanssa, jos toisen yhtiön lentäjiä halutaan tuoda yhtiön omille tai sen hallinnoimille reiteille. Tämä kohta on lyhyt, mutta erittäin merkityksellinen. Uskallan väittää kaikkien suulla, että loppujen lopuksi kouluttajakorvaus tai hotellisopimus jäävät melko kaukaiseksi kantoaaltojen kohinaksi sen kysymyksen rinnalla, säilyykö oma työpaikka vai ei. Ei siis puhuta mistä tahansa lauselmasta.

Tämä tekstinpätkä on kuulunut sopimustemme sisältöön jo kauan. Siitä on perinteisesti päästy rauhaisaan yhteisymmärrykseen. Nämä ajat taitavat kuitenkin olla ohi. Päättäneen sopimuskauden loppupuolella panssaria koeteltiin jo raskain ammuksin. Työnantaja tulkitsee pykälää varsin subjektiivisesti pariinkin otteeseen. "Eihän se maan rajojen ulkopuolella voi olla voimassa."

Yhdistys halusikin tarkentaa ja selventää tekstiä tulevaan sopimukseen sekä poistaa tulkinnanvaraisuudet. Tähän vastattiin yhtiön puolelta varsin nihkeästi. On ironista, että kun ensimmäistä kertaa näemme aikoja, jolloin tuota pientä lauselmää todella tarvitaan, yrittää työnantaja kynsin ja hampain rimpuilla siitä pois. Perusteluissaan yhtiö katsoi yhdistyksen astuneen alueelle, josta yhtiötä johdetaan strategisesti ja kieltäytyi. Kuitenkin pykälän henki on menneinä vuosina ollut yksiselitteisesti kaikille selvä. Ollaan siis tultu tilanteeseen, jossa termi "strateginen johtaminen" sisältää työnantajan näkemyksen mukaan uusia asioita; jotain sellaista, mistä ennen on voitu sopia.

Tämän sijaan esitettiin tekstiä jopa muutettavaksi niin, että yhtiön täytyisi

vain "ilmoittaa" yhdistykselle asiasta, entisen "sopimisen" sijasta. Faktisesti tämä olisi täysin merkityksetön kirjaus, ilman mitään sitoumusta. Vapaat kädet tuoda alihankkijoita nakertamaan leipäämme. Puhutaan suoraan: kysymyksen on töidemme ulkoistamisesta ja sen ehkäisystä. Strategiaa tai ei, mutta ulkoistaminen tarkoittaa myös olemassa olevan työvoiman tarpeettomuutta, ja ammattiyhdistyksen tärkein tehtävä on suojata jäsenistönsä työpaikkoja. Sanottakoon se vielä kerran.

Kysymys onkin eräs ydinasioista, jotka viitoittavat rinnakkaiselomme suuntaviivoja tästä eteenpäin. Jo ennen sopimusneuvotteluja talous- ja henkilöstöpolitiikan ristiriitaiset intressit ovat levittäneet kuilua henkilökunnan ja yritysjohton välillä. Subjektiiviset tulkinnat ja sopimusten hengen hämärtyminen ovat aiheuttaneet säröjä luottamukseen. Miehistömäärät ovat viime aikoina herättäneet suorastaan raivoisia reaktioita.

Lähitulevaisuus näyttää, onko työntekijöiden äänellä vielä merkitystä, vai ollaanko kaikkia johtamisteorian oppikirjoja heittämässä paraikaa romukoppaan. Yhtiön julkaisut julistavat talousparametreja onnistumisen ainoina mittareina. Mitalilla on kuitenkin myös se toinen puoli. Peilaten minkä tahansa yhteisön historiaan, ei pitkään jatkuvalle henkilöstön ja johdon väliselle luottamuksen puutteelle voi ennustaa menestystä. Jos kipupiste saavutetaan, ei työväen paha olo jää huomaamatta ulkopuolellakaan. Eikä se ole yritykselle meriitti.

Onko meidän tilanteessamme ajautettu jo umpisolmuun vai onko luottamus vielä korjattavissa? Tuntuu siltä, että uuden, yhteisen sävelen on löydettävä melko monessa asiassa. Uuden sopimuksen syntyminen voi kuitenkin tuoda sillalle vielä uuden

perustan. Työpaikkojamme suojaavan lausekkeen tuleva sisältö on eräs ratkaisevista asioista. Emme halua asiasta enää uusia tulkintoja. Se ei ole luottamuksen palautumisen tie. Asiasta tulee sopia näissä neuvotteluissa, tarkasti, yksiselitteisesti ja rehellisesti. Työvoimamme on yhdessä määriteltynä hintaan kaupan, ja jos tuosta hinnasta päästään sopuun, tulee sen tarkoittaa myös sitä hintaa, jolla kaikkia konsernin lentoja lentäjien puolesta lennetään.

Tomi Tervo
päätoimittaja



Kesä lähestyy

Lokeroposti on kivaa – varsinkin kun ystävällinen kolleega laittaa sinne kuvia kesäisestä purjehdusretkestä. Kuvat mökiltämme muistuttivat siitä, että kesä lähestyy. Ystävät ovat tärkeitä. Samoin tärkeää on yhteinen aika ystävien ja läheisten kanssa.

On aika miettiä, koska viettää kesälomaa. Liikennelentäjälle ei ole tarjolla kesälomittajaa. Niinpä toisten lentäjien lomaillessa toiset lentäjät tekevät töitä. Kaikki eivät voi olla lomalla yhtä aikaa, sen varmasti jokainen ymmärtää. Toisaalta on tärkeää saada lomaa silloin, kun sitä itse tarvitsee ja haluaa. Loma muuna aikana ei miellytä, eikä aja asiaansa. Niinpä meidän tulee yhdessä yhtiön kanssa löytää järjestelmä, jolla lähes kaikki – ideaalitulanteessa kaikki – saavat lomansa haluamaansa aikaan.

Erilaisia malleja on kehitelty, ja vuosien saatossa kokeiltukin. Toisia menestyksekkäämmmin kuin toisia. Tasapuolisen ja tasa-arvoisen lomanjako mallin luominen on vaikeaa, muttei mahdotonta. Aiemmin, kun työvuoroista ja vapaa-ajan jakotellusta, keskusteltiin listantekijöiden kanssa, tuntui yksilöstä, että hänen tarpeitaan kuunneltiin. Lomia, vapaa-

päiviä ja töitä sovitteltiin. Järjestely ei varmaankaan ollut tuolloinkaan tasapuolista – pärstäkerroin vaikutti paljon. Listantekijä saattoi kauniisti sanoa, että ”sinun lomasi ei tuohon viikkoon mahdu”. Syytä ei kerrottu. Mutta se ei tuntunut niin pahalta, koska palaute tuli välittömästi, ja sitten lähdettiin etsimään uutta loma-ajankohtaa. Yhdessä, ihmisen kanssa.

Nyt työvuorot, vapaat ja lomat jakaa tietokone. Tunteeton laite, joka ei ymmärrä inhimillisiä asioita. Tietokoneohjelmat tekee ihminen, joka asettaa ohjelmalle rajat – myös inhimillisessä mielessä. Eri asia on, osaako ohjelmoija huomioida asiat juuri siten kuin ohjelman käyttäjä olisi halunnut. Ei tunnu loogiselta ja kivalta, että vapaapyyntiä edeltävänä päivänä tulee töistä kello 23.55.

Olemme saaneet jäsenistöltä paljon palautetta mahdollisesta uudesta lomanjakojärjestelmästä. Paras kesälomakausi Suomessa on yleensä kesä-elokuussa. Tälle ajanjaksolle liitto haluaa sopia yhtiön kanssa järjestelyn, että kaikille niille lentäjille, jotka haluavat lomaa tuona aikana pitää, annetaan vähintään kolme viikkoa lomaa. Ja vielä siten, että viikot osuvat niille ajoille, jolloin lentäjä itse mieluiten on

lomalla. Eli pyyntöjä ja toiveita tulee kuunnella.

Jos lentäjiä on 700, ja kukin saa esittää kaksi tai kolme toivetta lomansa ajankohdaksi – niin toiveita ja niiden variaatioita on paljon. Niin paljon, että niitä ei käsipelillä yksi tai kaksi ihmistä hoida. Niinpä avuksi tarvitaan tietokoneohjelmaa – ohjelmaa, joka käy läpi eri vaihtoehdot, ja toteuttaa ne yhdessä sovittujen kriteerien pohjalta. Liiton valtuusto käsittelee lomanjakojärjestelyt uudelleen, ja tämän jälkeen aletaan töihin, jotta lomaa voi alkaa suunnitella.

Aurinkoista kevättä ja hyviä hiihtokelejä!

Panu Mäki
puheenjohtaja



Arvoisat liikennelentäjät,

Suomen Liikennelentäjäliitto ry:n valtuusto on kokouksessaan tänään 14.3.2005 yksimielisesti päättänyt uudesta kesälomien jakojärjestelmästä koskien Finnairin MD11-, B757- ja A32S-ryhmien liikennelentäjiä.

Neuvottelukunta sopi asian järjestelyt yhtiön kanssa iltapäivällä.

Muutosten vuoksi kyseessä olevien ryhmien liikennelentäjien ei tule palauttaa jo lokeroihin jaettua ”Kesän

2005 lomat” -lomatoivekaavaketta. Jos kaavake on jo palautettu, se mitätöidään.

Nyt sovittu järjestelmä koskee kesälomia, jotka alkavat aikaisintaan maanantaina 6.6.2005. Jos haluat lomaa, joka päättyy viimeistään sunnuntaina 5.6.2005, ota yhteys pikimmiten ryhmäsi listantekijään sopiaksesi lomasi.

Valmistelemme parhaillaan uuteen lomajärjestelmään liittyvää tiedotetta.

Tiedote tullaan toimittamaan sekä liiton että yhtiön toimesta kaikille kyseessä olevien ryhmien liikennelentäjille mahdollisimman nopeasti, viimeistään 20.3.2005.

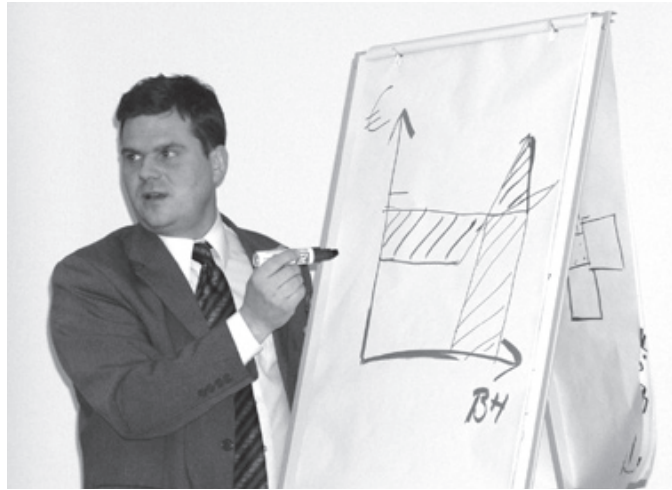
Parhain terveisin,

Panu Mäki
puheenjohtaja



Selvitys tarjonnut TES-rikkkeitä

Valtuuston helmikuun kokous pidettiin 1.2.2005 ja maaliskuun kokous 1.3.2005, kummatkin SLL:n toimistotiloissa Tietotielä. Seuraavassa katsaus kokousten ydinkohtiin.



Puheenjohtaja selvitti jäsenille TES-neuvottelutilannetta yhdistyksen ylimääräisessä kokouksessa 9. helmikuuta.

Vanha työehtosopimus päättyi 31.1.2005 ja siitä lähtien lentäjät ovat olleet sopimuksettomassa tilassa. Neuvotteluita on käyty tiiviiseen tahtiin ja tavoitteena on koko työehtosopimuksen uudelleen kirjoittaminen. Kummassakin valtuuston kokouksessa pääteemana on ollut senhetkinen TES-neuvottelutilanne. Neuvottelut ovat tätä kirjoitettaessa vielä kesken.

TES-rajanylityksiä koettu jälleen

Useissa logikkommenteissa on mainittu pitkäksi venyneitä työpäiviä sekä alituneita lepoaikoja. Lomalentopuolella, eritoten POP-rotaatioiden kohdalla, on suunnittelu tehty epärealistisesti ja työajat rikkoivat TES:n rajojen lisäksi toistuvasti myös viranomaisrajoja. Lentotoimintaryhmän johto oli jo päättänyt olla tekemättä mitään asiantilan korjaamiseksi, mutta SLL:n painostuksesta lennon suunnittelua muutettiin; lennot suoritetaan nykyään kolmella ohjaajalla ja näin saadaan lennot suoritettua viranomaisrajoja rikkomatta.

SLL:n tietoon on tullut useita tapauksia, joissa selvitys on tarjonnut työvuoroja, jotka eivät täytä TES:n minimivaatimuksia. Hälyttävintä menettelyssä on, että selvitys ei ole

edes kertonut asianomaisille lentäjille siitä, että tarjottavat lennot sisältävät TES-rikkkeitä. Monia lentoja on lennetty myös kahdella kapteenilla, koska perämiehiä ei ole lennoille riittänyt. Ainoastaan lentäjien joustojen ansiosta lennot on saatu lennettyä.

On käynyt ilmi, että ATR:n CVR-nauhoja on irrotettu ja kuunneltu Aeron toimesta vastoin Finnairin ja SLL:n kanssa tehtyä sopimusta. SLL vaatii, että tehtyjä sopimuksia noudatetaan, vaikkakin koneet on siirretty Finnairin tytäryhtiölle.

FPA hakee IFALPA-jäsenyyttä

FPA (Finnish Pilots' Association) tulee hakemaan IFALPA:n jäsenyyttä huhtikuun vuosikokouksessa. Valtuusto oli yksimielinen siitä, että IFALPA-paikojen vapautuessa valitaan tehtäviin pätevin hakija, riippumatta siitä, minkä alayhdistyksen jäsen hän on. FPA:ta perustettaessa on yhdessä hyväksytty periaatteena, että jokainen alayhdistys vastaa itse omien edustajiensa kokouksien maksamisesta.

Kesälomien rotaatiomalli

Maaliskuun kokouksessa päätettiin, että MD11, B757 ja A32S-ryhmissä siirrytään ns. rotaatiomalliin kesälo-

mien osalta. Lomaa saa edelleen pitää milloin vain, ja oman lomavuoron voi vaihtaa päättän toisen lentäjän kanssa. Miehistöt jaetaan kuitenkin vakansseittain neljään ryhmään (A, B, C, D) siten, että A-jakso alkaa kunkin vuoden kesäkuun ensimmäisenä maanantaina ja on kestoltaan 3 viikkoa. B-jakso on A:ta seuraavat 3 viikkoa ja niin edelleen. Mikäli lomapyyntejä on enemmän kuin mitä pystytään vahvistamaan, vahvistetaan ensin kunkin rotaatiojakson lentäjien lomat. Painottaisin vielä, että lomaa ei ole pakko pitää päivääkään rotaatiojakson sisällä. Rotaatiomallilla saadaan kuitenkin varmistettua se, että jokaiselle lentäjälle saadaan taattua vähintään 3 viikkoa lomaa kesä-elokuun väliselle ajanjaksolle. Lisätietoa aiheesta on luettavissa tiedote-listan ja aktiivit-palstan sähköpostikirjoituksista.

Uusia jäseniä

Helmikuun kokouksessa hyväksyttiin varsinaiseksi jäseneksi Marko Rantamäki (AT7F). Maaliskuun kokouksessa hyväksyttiin varsinaiseksi jäseneksi Markus Pantsu (AT7F) ja Sami Puro (AT7F, Aero), sekä ulkojäseniksi Juha Korhonen (M80C) ja Markku Arjamaa (M80C). Samin jäsenhakemuksen hyväksymisen jälkeen kaik-

ki Aeron perämiehet ovat nyt SLL:n varsinaisia jäseniä.

Muita asioita

Toimistonhoitajan sairastuttua toimiston jäsenpalvelu on ollut suljettuna. Tärkeimmät tukitoiminnot on saatu hoidettua mm. Santtu Kähkösen ja Jaakko Niemisen avustuksella. Jäsenpalvelu aukeaa näillä näkymin normaalissa muodossa uudestaan 10.4.2005.

SLL on myöntänyt avustuksen mahdollisia oikeudenkäyntikuluja varten ILL:n tekemästä medical-tulkinnasta.

Tuen suuruus on 75% kuluista, kuitenkin maksimissaan 2000 euroa.

Uudenvuoden gaala peruttiin tammiukuussa Aasian katastrofin vuoksi. Gaala tullaan pitämään 6.5.2005 ja lisäinfoa tapahtumaan tullaan julkaisemaan myöhemmin. Ajankohta kannattaa joka tapauksessa merkitä jo nyt kalentereihin.

B757-laivasiirtoja (ACE-FUE, FUE-ACE) koskeva TES-poikkeusanomus käsiteltiin uudestaan maaliskuun kokouksessa ja laivasiirrot hyväksyttiin loppuaikataulukauksi.

Mietittäväksi myös...

Omnia mutantur, nos et mutamur in illis.

"Kaikki muuttuu ja me muutumme niiden mukana."

Kristian Rintala
hallituksen sihteeri



www.datacom.fi

**Suihkaria
sukkelampi,
kaksitasoa
ketterämpi**

color **X**
A X E S S

instant **X**
A X E S S



Data Com Finland Oy on Helsingin Roihupellossa toimiva digitaalipaino. Täysin digitaalisessa instant- ja color aXess -tuotannossamme sinun ei tarvitse tilata itsellesi isoa varastoa pölytymään, vaan voit tilata juuri tarvitsemasi määrän. Esim. vaikkapa vain 10 kirjaa tai pienen määrän lehtiä. Datacomin pitkä kokemus kirjojen, lehtien sekä pienpainosten tekemisestä auttaa sinua saamaan tuotteestasi juuri sellaisen kuin haluat sen olevan. Luonnollisesti suuretkaan painokset eivät tuota meille ongelmia. Asiantunteva tuotantohenkilökuntamme neuvoo sinua tarpeen vaatiessa suoraan, ilman turhia välikäsiä.

DATA COM FINLAND OY
puh. 09-476 122, fax 09-4761 2380
myynti@datacom.fi

managing information for business



Väsymys edelleen riskitekijä

Lentäjien työpaineet ovat kovat, ja väsymyksen ehkäisyyn lentotyössä tarvitaan edelleen vahvaa panostusta. Työsuojelu kehittyy jatkuvasti lento-osaston oman suojeluorganisaation myötä.

Elämme edelleen kovien työpaineiden alla, koska miehistömäärät ovat riittämättömät. Helpotusta ei ole ongelmaan näköpiirissä, sillä kuluvan vuoden koulutuslupaa sitoo ohjaajia koulun penkille ja töissä olevien vastuulle jää lentotehtävien hoitaminen. Uusien pilottien

rekrytointi ei valitettavasti kata koko tarvetta.

On helpottavaa, että yhtiö voi jälleen hyvin, uusia reittejä ollaan avaamassa ja katse on luottavaisena tulevaisuudessa. Asiakkaat uskovat edelleen Finnair-brandiin. Yhtiö on päässyt tähän luomalla hyvän tuotteen ja tekemällä pitkäjänteistä lentoturvallisuustyötä. Voiton tavoittelu turvallisuuden kustannuksella ei kuulu tulevaisuuden lentoyhtiön toimenkuvaan, mikäli halutaan säilyttää asema, asiakaskunta ja luottamus. Luotettavuudesta ja turvallisuudesta väitän asiakkaan olevan valmis maksamaan tulevaisuudessakin.

Väsymyksen vaikutukset ovat kiistattomat

Syksyllä aloitettu ennen kokematon väsymystutkimus MD11-ryhmässä on tiedonkeruun osalta valmis ja yhteenvetoa odotetaan. Arvokasta tietoa on

kerätty ja toivon, että tulos edesauttaa työn, levon ja vapaa-ajan yhteensovittamisessa niin, että korkea turvallisuustasomme säilyy, jopa parantaa sitä.

Tutkimusprofessori Mikko Härmä kertoo Työterveys/-turvallisuus 2/2005 -lehdessä, että vuoro- ja yötyön terveyshaitat johtuvat pääosin univajeesta ja fysiologisten vuorokausirytmien häiriöistä. Yötyö aiheuttaa yleensä univajetta, joka puolestaan heikentää esimerkiksi sokerin sietokykyä, yleistä vastustuskykyä ja stressinsietoa. Valvottaessa ruokahalu yleensä kasvaa, mutta ruuansulatus on yöllä normaalia hitaampaa, mikä voi aiheuttaa lihomista ja vatsakipuja. Härmä jatkaa: "Univajeen aiheuttama insuliiniresistenssi on tärkeä tekijä muun muassa sydän- ja verisuonitautien synnyssä. Vuorotyön on todettu lisäävän sepelvaltimotaudin vaaraa noin puolella. Jos mukaan liitetään vielä perinteiset sepelvaltimotaudin aiheuttajat, kuten



Eräs työturvallisuuden haasteista ympäristössämme on glykoli. Aine on varsin myrkyllistä ja aiheuttaa esim. iho-oireita. Sen kanssa on osattava toimia oikein.

tupakointi, ylipaino ja korkea kolesteroli, riski kasvaa. Yötyössä myös onnettomuusriski kasvaa, koska kyky arvioida omaa toimintakykyä heikkenee ja tarkkaavaisuus herpaantuu. Samalla riskinotto helposti lisääntyy, mikä voi olla kohtalokasta erityisesti liikenteessä. 17 tunnin yhtämittainen valvominen normaalin yönunen jälkeen heikentää valppautta yövuorossa yhtä paljon kuin puolen promillen humala.”

Vuorojen ergonomisuus ainoa keino

Huomioitavaa työssämme on vielä aikaerolennot, mihin Härmä ei tässä yhteydessä ota kantaa. Härmä:

”Univajeen kes-
täminen ja kyky
tahdistaa elimis-
tön rytmiä ovat
yllättävän yksi-
löllisiä. Terveiden

ihmisten yksilöllisten ominaisuuksien perusteella ei silti voi etukäteen ennustaa sopeutumista yötyöhön. Joidenkin sairauksien haitat voivat korostua yötyössä. Tällaisia ovat esimerkiksi väsymystä aiheuttavat sairaudet, kuten narkolepsia tai uniapnea sekä monimutkaista lääkitystä vaativa sokeritauti.”

Samassa kirjoituksessa Härmä toteaa ainoaksi tehokkaaksi keinoksi ehkäistä yötyön aiheuttamia sairauksia lisätä vuorojärjestelmän ergonomisuutta. Hän tarkoittaa kohtuullisen mittaisia työvuoroja sekä nopeaa, eteenpäin kiertävää vuorojärjestelmää. Tällaiset työvuorot helpottavat palautumista. Yksilön vastuuta Härmä korostaa: ”Jos työnantaja ei pysty tulemaan tässä vastaan, työntekijä voi helpottaa palautumistaan kiinnittämällä huomiota uni- ja ruokailurytmiinsä sekä pyrkimällä terveisiin elintapoihin. Tarvittaessa tähän tulee saada apua työterveyshuollosta.”

Yötyötä olemme aina tehneet ja teemme tulevaisuudessa aina enemmän. Aamu- ja iltalentoja on paljon. Aikaeroa syntyy niin länteen kuin itäänkin. Tässä onkin meille kehitel-

tävää tulevaisuudessa ja sopii toivoa, että yhtiössä kantamme kuullaan ja että yhteistyössä pyrimme ratkaisuun niin, ettei väärällä työrytmyyksellä aiheuteta turhia ja kalliita sairastumisia.

Työtapaturmilla nollatoleranssi

Edelleen osastollamme on jalkauttamatta Elmeri-projekti. Tänä vuonna kuitenkin koulutetaan ao. tahot, kunhan oma havainnointikaavakkeemme valmistuu työterveyshuollosta. Kysehän on sitoutumisesta ns. ”nollatapaturmaa” -linjaan ja Elmeri on tulevaisuudessakin apuväline siihen. Myös suojavälineiden taso ja tarkoituksenmu-

kaisuus tulee tässä yhteydessä saada havainnoitua. Työtapaturmista puhutaan aina isoista rahoista ja

on kaikkien etu jos ne saadaan minimoitua. On tosiasia, etteivät pilotit ole poissaoloissa kärkiryhmässä, mutta vältettävissä olevissa tapaturmissa kaikki kulut ovat turhia.

Työsuojelua kehitetään jatkuvasti

Lento-osaston työsuojeluryhmä toimii osastomme kolmen työntekijäryhmän (matkustamopalvelu, lentotoiminta ja maahenkilöstö) ”yhteenvetoelimenä” ja kokoontuu aina ennen Finnairin työsuojelutoimikunnan kokousta. Työsuojelun teemoina tänä vuonna ovat sydän- ja työturvallisuusviikot. Matkustamohenkilöstön jo olemassa olevaa työturvallisuuskansiota on ai-
komus kehittää ja luoda osio tarpeen mukaan erityisesti omaa ryhmäämme koskevista asioista, kuten esimerkiksi luottamukselliset yhteystiedot. Myös tapaturmakaavakkeet ja niiden täyttö sekä muu käytännön informaatio kootaan yksiin kansiin. Sijoituspaikka selviää lähiaikoina. Edelleen yhtiössä jatketaan vapaaehtoisia terveys-
tarkastuksia ja asiasta saa lisätietoja Terveyspalveluista. Tarkoitus on saada

työturvallisuus-osuus myös täydennyskoulutuksen osaksi esimerkiksi ryhmäpäällikköpäivälle. Toimintaa kehitetään jatkuvasti ja palaute on tervetullutta.

Hannu Markkula
YT-luottamusmies /
työsuojeluvaravaltuutettu



Väärällä työrytmyyksellä aiheutetaan turhia ja kalliita sairastumisia.

Keisarin uudet aatteet

Olipa kerran keisari, joka rakasti hienoja aatteita. Aatteet kiinnostivat häntä enemmän kuin mikään muu maailmassa. Keisarilla oli erilainen aate päivän jokaiselle tunnille. Palatsin yksi kerros oli täynnä hänen aatteitaan. Mutta hän halusi lisää.

Eräänä päivänä kaksi konsulttia tuli keisarin puheille. He sanoivat osaavansa sepittää aivan ihmeellisiä arvoja. "Se ei ole pelkästään kaunista", he sanoivat, "vaan myös taikavoimaista." "Taikavoimaista!" keisari huudahti. "Aivan niin", sanoivat konsultit. "Vain viisaat pystyvät tajua-

maan sen, typerykset eivät." "Yhym", keisari tuumi. "Jos minulla olisi arvot niistä ajatuksista, saisin oitis selville ketkä ovat typeryksiä." Hän käski konsulttien ryhtyä heti toimeen. Keisari antoi konsulttien käyttää keisarillista kassaa. Hän antoi heille oivallisimpia euroja ja parhaita senttejä. Mutta konsultit eivät käyttäneet euroja työnsä tekoon. Sen sijaan he sulloivat ne laukkuihinsa - ja arvot jäivät tyhjiksi. He istuskelivat toimettomina, sillä he eivät olleetkaan konsultteja. He aikoi-

vat vain pujata keisaria. Muutaman päivän päästä keisari oli jo oikein utelias arvoistaan. Hän lähetti pääministerinsä Marcon katsomaan sitä. Pääministeri meni huoneeseen, jossa konsultit olivat muka työssä. Hän katsoi tyhjiä tauluja. "Minua poloista!" hän ajatteli. "En näe arvoja! Olenkohan minä typerys? Jos olen, kukaan ei saa tietää sitä."

Konsultit sanoivat pääministerille: "Katsokaa, miten kauniit arvomme ovat!" "Ovat, ovat ne!" pääministeri myönsi. "Taitavaa työtä" Ja niin värikästäkin." Mutta itse asiassa pääministeri ei nähnyt mitään, koska arvot olivat tyhjä.



Pääministeri meni tuota pikaa keisarin luokse. "Aate on kovin kaunis", hän kertoi. "Hienoimmat arvot mitkä konsanaan olen nähnyt." Keisari oli mielissään. Taas muutaman päivän päästä keisari lähetti kenraalinsa ja numerologiaan hurahtaneen velhonsa, Skinny Willin, katsomaan aatteita. Kenraali ja velho marssivat huoneeseen, jossa konsultit olivat muka työssä. He katselivat tyhjiä tauluja. "Minua poloista!" he ajattelivat kumpikin. "En näe arvoja! Olenkohan minä typerys? Jos olen, kukaan ei saa tietää sitä."

Kenraali ja velho menivät keisarin luokse ja sanoivat: "Arvot ovat kauniit! Hienoimmat arvot mitkä konsanaan olen nähnyt." Keisari oli mielissään. "Minun on itsenikin nähtävä ne ihmeelliset arvot", hän virkkoi. Keisari meni huoneeseen, jossa konsultit olivat työskentelevinä. Hän vei pääministerin, kenraalin sekä velhon mukanaan. "Eikö olekin syvällinen arvo?" pääministeri kysyi. "Katsokaa noita lauseita!" ihasteli kenraali. Mutta he vain näyttelivät näkevänsä arvot. Keisari tuijotti tuijottamistaan. "Enhän minä mitään ajatusta näe", hän ajatteli. "Onko asia

niin, että minä olen typerys? Jos on, niin kukaan ei saa tietää sitä."

Niinpä hän sanoi: "Arvot ovat kauniimmat kuin mitkään ennen näkemäni! Teidän on oitis tehtävä niistä minulle kirjanen. Käytän sitä seuraavassa paraatissa." "Hyvä on, Teidän majesteettinne", sanoi toinen konsultti. "Annetaanpa hinnat." Keisari riisui viittansa. Kankurit ottivat esille laskukoneensa. "Kuusikymmentä senttiä tästä", sanoi toinen. "Neljäkymmentä senttiä tuosta", sanoi toinen. Sitten konsultit olivat ottavinaan arvot taululta. "Teidän majesteettinne", sanoi toinen konsultti,

"tahtoisitteko tekstin laskeutuvan näin?" "Sopii", sanoi keisari. "Sopii mainiosti." "Teidän majesteettinne", kysyi toinen konsultti, "onko tämä sopiva pituus?" "Ei, ei!" sanoi keisari. "Haluan hieman pitemmän. Kas noin, nyt on hyvä!"

Keisari oli niin tyytyväinen, että hän antoi konsulteille kaksikymmentä kultapussia. "Jos pidän valmiista arvoista", hän sanoi, "annan toiset kaksikymmentä kultapussia." Konsultit hymyilivät.

Nyt konsultit olivat ahkeroitsevanaan entistä uuraammin. He kirjoittivat ja stilisoivat kaiken yötä. Vihdoin he sanoivat: "Keisarin uudet aatteet ovat valmiit!"

Paraatipäivänä konsultit tulivat keisarin valtaistuinsaliin, jossa olivat myös paikalla rauhallisuudestaan tunnettu Jaarli ja kovuudesta lemminen Tammenterho saanut kardinaali. Konsultit ojensivat tyhjästä käsi-vartensa. "Tässä ovat aatteenne", he sanoivat. "Ne ovat kevyet kuin ilma." "Suurenmoista!" huudahti keisari. Hän antoi konsulteille kaksikymmentä pus-sia täynnä kultaa.

Sitten keisari luopui vanhoista aat-teistaan. Konsultit olivat briefaavinaan hänet uusiin. "Teidän majesteettinne", toinen konsultti kysyi, "mitäpä arvel-te hinnoista?" "Kerrassaan mainiot!" sanoi keisari. "Onko teksti kenties liian tiukka?" kysyi toinen konsultti. "Eipä suinkaan", vastasi keisari. "Tuntuu aivan sopivalta!" Hän kävellä keimaili kuvastimen edessä. "Tekstit istuvat kun valettu!" hän totesi. Mutta itse asiassa keisarilla ei ollut yllään muuta kuin tyhjä aatteet. Keisarin lakeijat kumartuivat ja olivat nostavinaan hänen eepoksensa. He nostivat kätensä korkealle ja olivat kantavinaan olematonta eeposta. Ja sitten alkoi paraati.

Kansa tuli joukolla katsomaan juh-lakulkuetta. Jokainen tahtoi kuulla kei-sarin uudet aatteet. "Kerrotaan, että ne ovat taika-aatteet", sanoi muuan mies. "Kerrotaan, että tyhmyrit eivät näe niitä aatteita", sanoi eräs nainen.



Itse kukin tuumiskeli: "Mahdankohan minä nähdä ne aatteet?" Viimein kei-sari tuli palatsistaan. Ihmiset huusivat: "Ooh! Kylläpä keisarin uudet aatteet ovat kauniit! Ihanat tekstit! Ja niin so-pivaiset!" Mutta kukaan ei tietenkään nähnyt aatteita.

Ja sitten muuan vankkurin kuljettaja huusi: "Mutta hänellähän ei ole aatteita ollenkaan!"

"Kuulitteko tuon?" joku kysyi. "Kuski sanoo, ettei keisarilla ole aat-teita!" "Äijä on oikeassa! Keisari on ilman aatteita!"

Ihmiset alkoivat huutaa: "Keisarilla ei ole aatteita!" Keisariparka kuuli huu-dot. Ja yhtäkkiä hän oivalsi ihmisten olevan oikeassa. Hän oli typerys! Häntä oli puijattu. Mutta nyt ei ollut enää mitään tehtävissä. Niinpä hän jatkoi marssimistaan. Mutta hän ajatteli kai-ken aikaa: "Odottakaahan, kun saan käsiini ne konsulttikelmit!" Mutta oli jo liian myöhä. Konsultit olivat lähteneet lipettiin neljäkymmenen kultapussin-sa kanssa. He eivät olleet typeryksiä!

Mikä oli siis tarinan opetus? Rumat ne aatteilla koreilee.

P.H. Andersen

Katsaus miehistöhotelleihin

MD11-tyyppitoimikunta on saanut muutamia valituksia "palvelun" huonontumisesta New Yorkin ja Osakan ho-telleiden kohdalla. Erilaiset huhut kertoivat että yhtiö olisi heikentänyt sopimuksi-amme tarjottujen palvelusten suhteen.

Olen käynyt keskustelua ho-tellisopimuksista vastaavan Tuula Juhavan kanssa, ja hän vakuutti että sopimuksia ei ole muutet-tu. NYC:in muutokset ovat tilapäisiä ja



Hong Kongin tulevan miehistöhotellin aula näyttää varsin laadukkaalta.

johtuvat hotellissa tällä hetkellä teh-tävästä remonttista, joka sinänsä on positiivinen asia. Remontista johtuen hotelli on ilmoittanut, ettei pysty ma-joittamaan koko miehistöä sopimuk-sen mukaisesti samaan kerrokseen, vaan se on ajoittain hajautettuna eri puolille. Kaikissa näissä huoneissa ei ole kahvinkeitintä tarjolla, mutta pyydettyäessä he tuovat sellaisen ve-loituksetta huoneeseen. Jos näin ei

tapahdu, reklamoikaa suoraan Tuula Juhavalle, jolla on lupauksesta mustaa valkoisella.

Bangkokin Sheratonin ongelmat

Bangkokin kohdalla puutteet on saatet-tu hotellin tietoon ja parannuksia odo-tellaan. Käsitykseni mukaan huoneet, Happy Hourit ym. jo toimivatkin, ja in-

formaation voimassa olevista eduista pitäisi löytyä hotellin jakaman huonelistan takapuo-
lelta. Tyypitoimikunta toivoo
edelleen raportteja mahdolli-
sista epäkohdista ja parannus-
ehdotuksista sekä vastauksia
liiton hotellitoimikunnan jär-
jestämään kyselyyn.

Kokiessanne meluongelmaa
Bangkokin Sheratonissa hotelli
toivoo suoraa yhteydenottoa
vastaanottoon, jotta voivat
selvittää mistä huoneesta
kulloinkin on kysymys.
Finnairin kautta kierrätettyä
valitusta on vaikeampi
kohdistaa mihinkään
huoneeseen, ja näin korjaavat
toimenpiteet jäävät helposti
tekemättä.

He pyrkivät Bangkokissa
puheidensa mukaan edelleen
vilpittömästi parhaaseensa, mutta
isossa hotellissa suuren henkilökunnan
kanssa virheitäkin aina silloin tällöin
tapahtuu.

Aamiaiskuponki on tarkoitettu
kompensaatioksi niille jotka aikaeron
tms. vuoksi missaavat aamiaisen. Se ei
siis ole mikään "ruokaseteli" yleiseen
syömiseen eikä muutosta näin ollen
ole toistaiseksi odotettavissa

Kippareiden huoneet eivät ole aina
olleet sopimusten mukaisia. Olemme
reklamoineet asiasta hotellin johtoa.
Jälleen kerran he ovat luvanneet hoitaa
asian. Kuitenkin kysymys on ihmisistä
jotka tekevät virheitä kuten mekin, joten
pyydän jäsenistöltä kärsivällisyyttä.

Itselläni oli lyhyt BKK 19.-
22.2. ja majoituksena perushuone,
samoin oli pidemmän rotaation
lentävällä kipparilla. Neuvottelimme
kompensaatioksi sillä kertaa buffet -
illallisen juomineen. Mielestäni hinta- /
laatusuhde toimi hyvin, joten suosittelen
menettelyä viimeisenä vaihtoehtona, jos
sopimusta vastaavaa huonetta ette saa.
Tämä tärkeää siksi että näin toimimalla
osoitamme hotellille pitävämme kiinni
ja vaativamme jo tehtyjen sopimusten
noudattamista. Sopimus siis oli
Junior Suite kapteeneille, ja se on



Kuva: Matias Jaskari

voimassa kuluvan vuoden loppuun.
Englanninkielinen sanomalehti on
nyt luvattu kippareille, mutta vääntö
saada se myös F/O:lle jatkuu; milloin
onnistuu, en vielä tiedä.

Osakan ja Miamin salit maksullisia

Osakassa ja Miamiassa tehty tarkaste-
lut jo tehtyihin hotellisopimuksiin sel-
vensivät seuraavaa: Osakan kuntosali ei
valitettavasti sisälly huoneen hintaan,
uima-altaan ja saunan käyttö kuulu-
vat. Meillä on erikoishinta kuntosalille
840 JPY joka on edullinen normaalin
hotelliasiakkaan tai klubin jäsenen
hintaan verrattuna. Kuntosalia ei ny-
kysopimuksen puitteissa saada hintaan
sisällytettäväksi, koska se toimii myös
klubin ulkopuolisille jäsenille. Miamin
sopimuksessa ei maininta kuntosalia
lainkaan, eli se ei sisälly hintaan ja on
siis todennäköisesti ulkopuolisen yl-
läpitämä. Hotellisopimukset eivät ole
kuitenkaan ikuisia, joten taltioimme
kyseisen puutteen tulevaisuutta sil-
mällä pitäen.

HKG hotellin on yhtiö valinnut, ei
tyypitoimikunta eikä hotellitoimikunta
ole paikan päällä käynyt, mutta ikänsä
ja kuvien perusteella näyttää täyttävän

vaatimukset. Hotelli on Intercontinental
Grand Stanford, sijaitsee Kowloonin
saarella. Osoite on 70 Mody Road,
Tsimshatsui East, Kowloon Hong
Kong. Tarkemmat tiedot ympäristöstä
ja hotellista löytyvät nettiosoitteesta
www.hongkong.intercontinental.com.
Ei muuta kuin selailemaan.

MD11 -tyypitoimikunta
Juha Saura ja
Antti Sinkkonen

Lomalennot palaavat – yöpyvät vähenevät

Kesäaikataulukausi tuo viimevuotiseen tapaan vaihtelua operaatioihimme. Lomalentoja näyttäisi olevan jälleen mukavasti. Kohteita, joihin lennämme enemminkin kesän mittaan ovat mm. Varna (VAR), Bourgas (BOJ), Constanta (CND), Dubrovnik (DBV), Catania (CTA), Malta (MLA), Antalya (AYT), Tel Aviv (TLV), Palma de Mallorca (PMI), Murcia (MJV), Rimini (RMI), Verona (VRN), Napoli (NAP), Samos (SMI), Kos (KGS), Larnaca (LCA), Pula (PUY) sekä Preveza (PVK). Muutamia lentoja kesän aikana lennämme myös mm. Sofiaan (SOF), Skiathosiin (JSI), Kavalaan (KVA), Hurghadaan (HRG), Malagaan (AGP) ja Dalamaniin (DLM).

Maakunta-lomalentoja on suunnitelmissa sekä keväälle että syksyille. Mikäli näihin liittyen tulee viimesyksyiseen tapaan eksoottisempia yöpyviä, pyrkii Arja jakamaan nämä tasapuolisesti niille, jotka viime vuonna eivät niitä lentäneet. Samoin pyritään jakamaan maakuntalennot kotimaasta käsin eri henkilöille.

Reittikohteena aloitamme lennot Venetsiaan kahdesti viikossa. Myös Dublin ja Tukholma-Bergen palaavat kesäohjelmaan. Muuten reittikohteina jatkuvat tutut kotimaan ja Itä-Euroopan kaupungit. Yöpyvät ovat kesää kohden vähentymässä. Kesän aikana pairingsuunnittelusta löytyi vain muutamia yksittäisiä Oulun ja Rovaniemen öitä. Alustavasti syksyiltäkään ei juuri yöpyviä löytynyt, mutta katsotaan sitä lähempänä uudestaan.

Mukavia lentokelejä!

Jyrki Pohja



Kasikymppinen starttaa kesäkaudella taas usein kohti etelän lomakohteita. Kuva: Peter Fagerström

Get this feeling.

Hyvä Finnairilainen!

Europcar tarjoaa sinulle autonvuokrauksen erikoishintaan Euroopassa !

Saat erikoisedut käyttöösi tilaamalla korttihakemuksen sähköpostilla info@europcar.fi tai soita p. 0403 062 400.

Europcar

www.europcar.fi **YOU RENT A LOT MORE THAN A CAR.**

Lentäjät ja ikääntyminen

Kysymys liikennelentäjien yläikärajan terveydellisistä perusteista on vaikea.

Millaisia vaikutuksia iän mukanaan tuomilla terveysriskeillä on lentäjän työhön?

Asiasta on tehty lukuisia tutkimuksia, ja näkemykset vaihtelevat.

Lähivuosina yhtiömme lukuisat seniorilentäjät siirtyvät ohjaamosta viettämään ansaittuja eläkepäiviä. Osalle eläke on paljon odotettu elämänvaihe, mutta toisille työelämä tarjoaisi vielä sen mieluisimman elämäntyylin. Finnairilla lentäjän on kuitenkin omasta halustaan huolimatta jättävä eläkkeelle viimeistään 58 vuoden iässä. Tämä ikäraja on ammattiyhdistyspoliittinen, ja voimassa kunnes toisin sovitaan. Ilmailulaki määrää eläkkeelle lähdön viimeisen ikärajan, jonka jälkeen lupakirjan haltijan medical certificate ei enää salli ammattimaista lentämistä. Ikärajassa on huomattavia maakohtaisia eroja ja siitä keskustellaan kansainvälisesti paljon, sillä monissa maissa ikärajan nostamiseen kohdistuu paineita. Olemassa olevan ikärajan säilyttäminen on viranomaiselle poliittisesti helppo ratkaisu, muutoksen tekemiseen kun tarvitaan aina perustelut. Taloudellisten paineiden kasvaessa keskustelua käydään yhä kovenevin panoksin, ja perusteita rajan siirtämiselle haetaan tutkimuksista ja tilastoista. Rajaa haluavat nostaa etenkin amerikkalaiset kollegamme, jotka kokevat olevansa epätasa-arvoisessa asemassa muuhun maailmaan nähden. Heille henkilökohtaista intressiä asian ajamiseen kasvattaa heikko eläkejärjestelmä, joka luo taloudellisia paineita



Lentosimulaattorikokeiden perusteella iän ei ole voitu todeta heikentävän suoritusten tasoa.

pysytellä työelämässä mahdollisimman pitkään.

Ikärajat vaihtelevat

ICAO standardin mukainen lentäjän yläikäraja on 60 vuotta. Kuitenkin 24 ICAO-jäsenmaata on tehnyt asiassa kansallisen poikkeuksen. Joissain maissa ikärajaa on nostettu ja toisissa laskettu. JAA, ml. Suomi, on asettanut 60 vuoden iän ansiolentotoiminnan yläikärajaksi yhden ohjaajan operaatiossa, mutta sallii lentämisen kahden ohjaajan miehistöllä 65 vuoteen asti sillä edellytyksellä, että toinen ohjaajista on alle 60-vuotias. FAA pitää kiinni 60-vuoden ikärajasta kaikissa tapauksis-

sa. Australiassa, Kanadassa ja Uudessa Seelannissa ei ole minkäänlaista ikärajaa. Israelissa lakimuutos on asettanut eläkeiäksi 67 vuotta, eikä asiassa ole tehty poikkeusta alaspäin lentäjien kohdalla, ammatikunnan yrityksistä huolimatta. Useissa maissa 60 vuoden iän jälkeen lentäjiin kohdistuu operatiivisia rajoituksia sekä heiltä vaaditaan ylimääräisiä lääkärintarkastuksia ja tarkastuslentoja.

Ikärajaa määriteltäessä voidaan esittää kysymys, onko ikääntyneiden lentäjien lento-onnettomuustodennäköisyys kohonnut, ja jos on, niin miksi? Ihmisen vanhenemista ja sen vaikutusta suorituskyykyyn lentotyössä on tutkittu paljon, mutta tutkimustulokset

ovat olleet jokseenkin ristiriitaisia. Tässä kirjoituksessa esitetään muutamia tutkimustuloksia ja niistä tehtyjä johtopäätöksiä. Esitetyt tutkimukset eivät ole aina laadullisesti samantasoisia, joten tarkempaa vertailua varten kiinnostuneiden tulisi perehtyä tutkimuksiin tarkemmin. Tutkimustulokset ja tilastot antavat kuitenkin hyvän kuvan siitä, miten asiaa yleisesti käsitellään, ja miksi ikärajasta päättäminen ei ole helppoa.

Vaikutuksia huomiokkyyn vaikea todentaa

Ihmisen ikääntymisestä tiedetään, että normaalisti vanhetessaan ihmisen toi-

minnot rappeutuvat tasaisesti. Teoriat vanhenemisesta esittävät, että fysiologiset toiminnot, kuten kuulo ja näkö, sekä kognitiiviset toiminnot, kuten ajattelun nopeus ja taitotason toiminta, heikkenevät iän myötä. Muiden toimintojen heikkenemisestä teoriat eivät ole niin selviä ja yksiselitteisiä. Lentäjiä koskevien tutkimusten perusteella vaikuttaa siltä, että myös lentäjät ovat ihmisiä. Normaalin rappeutumisen suorituskykyä heikentävä vaikutus lentäjän työn hoitamiseen ja suorituskykyyn ei kuitenkaan ole yksiselitteistä. Tämän lisäksi eräät osat luonnollisesta rappeutumisesta, kuten kuulon ja näön heikkeneminen, eivät kasvata lentoturvallisuusriskiä, koska niiden etenemistä on helppo seurata säännöllisten lääkärintarkastusten avulla.

Kognitiivisista toiminnoista muistin on todettu rappeutuvan lentäjillä normaalisti, paitsi lentämiseen liittyvissä tehtävissä, joissa lentäjien muistin heikkeneminen ikääntymisen myötä on normaalia vähäisempää. Huomiokykyyn liittyvissä tutkimuksissa tulokset ovat olleet ristiriitaisia, eikä näin ollen vanhenemisen vaikutusta lentäjän huomiokykyyn lentotyössä voida nykytiedon valossa osoittaa. Myöskään lentosimulaattorissa tehtyjen kokeiden perusteella ei ole voitu todeta iän heikentävän lentäjien suoritusten tasoa.

Hiljattain tehdyn FAA:n tutkimuksen mukaan yllättävän inkapasitaatioon riski kasvaa iän myötä. Tämä ei kuitenkaan tutkimuksen mukaan muodosta merkittävää lentoturvallisuusriskiä, sillä molempien ohjaajien samanaikainen inkapasitaatio on erittäin epätodennäköinen tilanne. Tätä riskiä on vielä pyritty pienentämään kieltämällä lentäminen kahden yli 60-vuotiaan lentäjän miehistöllä.

Lento-onnettomuusriski ei näyttäisi kasvavan

Tilastotietoa liikennelentäjän iän vaikutuksesta lento-onnettomuus-

todennäköisyyteen ei ole saatavilla, koska liikenneilmailun puolella onnettomuuksia tapahtuu niin harvoin, ettei niiden perusteella voida tehdä tällaisia johtopäätöksiä. Yleisilmailun puolella tehdyt tutkimukset valaisevat kuitenkin asiaa jonkin verran. Vuonna 2001 tehdyn tutkimuksen perusteella



Taloudellisten paineiden kasvaessa perusteita rajan siirtämiselle haetaan tutkimuksista ja tilastoista.

huonosta päätöksenteosta tai lentäjän virheestä aiheutuneen yleisilmailuonnettomuuden todennäköisyys pieneni iän kasvaessa. Tämä tulos tuki vuonna 1991 tehtyä tutkimusta, jonka perusteella vanhemmilla lentäjillä on pienempi riski joutua lento-onnettomuuteen tai tehdä rikkomuksia kuin nuoremmilla lentäjillä. Myös 1997 tehty tutkimus osoitti, että Yhdysvalloissa liikennelentäjien onnettomuustilastot pienenivät lentokokemuksen ja iän karttuessa. Tulos oli samansuuntainen kuin vuonna 1987 tehty tutkimus, jonka perusteella onnettomuusriski aleni puoleen yli 5000 tuntia lentäneiden lentäjien ryhmässä. Muutaman vuonna 2000 tehdyn tutkimuksen perusteella on esitetty, että iän ja onnettomuusriskin välinen yhteys on U:n muotoinen käyrä, eli nuorten ja vanhojen lentä-

jien riski olisi suurempi kuin väliin jäävällä ikäryhmällä. Näitä tuloksia on kuitenkin kritisoitu tutkimusten laatuun vedoten.

Ikä ja oppiminen

Vaikka tutkimukset näyttäisivät suurelta osin osoittavan, että onnettomuusriski ei kohoa iän myötä, niin jotain korrelaatiota iällä kuitenkin on lentäjän suorituskykyyn, jos tutkitaan lentäjien menestymistä tyyppikursseilla. Tilastojen perusteella A320 -tyypikurssin reputti noin 2-5 % 29-44-vuotiaista, noin 8 % 45-48-vuotiaista ja 16 % yli 49-vuotiaista. Tämän tiedon perusteella ei kuitenkaan voida tehdä hätäisiä johtopäätöksiä, sillä eri ikäryhmien elämäkokemukset ja elämäntyyli eivät ole suoraan vertailtavissa keskenään. Esim. nuoremmat lentäjät ovat yleensä käytännössä tottuneempia tietokoneen käyttäjiä, ja siten modernien järjestelmien oppiminen voi olla heille helpompaa. Tyyppikurssi on myös tutkimuskohteena oppimistapahtuma, joka ei tarjoa hyvää vertailupohjaa ihmisten suoritusten vertailulle. Esim. hitaammin oppiva oppilas voi saavuttaa lopulta korkeamman osaamistason kuin alussa nopeammin oppiva oppilas. Uuden tyyppin oppiminen ei myöskään pysähdy tyyppikurssin tarkastuslentoa, joten sen perusteella tehdyt johtopäätökset eivät kerro koko totuutta.

Ihmisen suorituskyvyn tiedetään monella tapaa heikkenevän iän myötä, mutta vanhenemisen vaikutuksista lentäjän työsuorituskyvyn heikkenemiseen ei ole suoranaista näyttöä. Mistä tämä sitten johtuu? Voisiko vastaus löytyä mahdollisesti iän tuomista hyödyistä? Kokemusta arvostetaan ilmailualalla paljon, eikä syyttä. Yleisesti uskotaan, että kokemus kompensoi vanhenemisen aiheuttamaa rappeutumista. Myös tutkimusten valossa tämä voisi pitää paikkansa. Kokemuksen myötä jalostunut "kiteytynyt tieto" näyttäisi hidastavan varsin hyvin normaalin vanhenemisen vaikutuksia



Molempien ohjaajien samanaikainen inkapasitaatio on erittäin epätodennäköistä.

työympäristössä toimittaessa. Hidastuminen on kuitenkin eri asia kuin pysähtyminen.

Ikääntyminen on aina yksilöllistä

Paineet ikärajojen nostamiselle ovat kovia, mutta myös niiden säilyttämistä kannatetaan. Rajan säilyttämisen kannattajien mielestä on hyvä siirtää lentäjä jossain vaiheessa eläkkeelle, jos hän ei sinne itse älyä lähteä. Myös nuoremmille "niskaan hengittäjille" pitäisi antaa latua. Nämä argumentit eivät kuitenkaan liity lääketieteellisiin perusteisiin. Asia on siis myös vahvasti poliittinen.

Myös rajojen asettamiselle yleensä löytyy vastustusta. Kiinteän ikärajan vaihtoehdoksi on aika-ajoin ehdotettu testejä, joilla liikennelentäjän aivotointaa, suorituskyykyä ja terveyttä seurattaisiin säännöllisesti. Näiden tulosten perusteella voitaisiin sitten ottaa kantaa siihen, milloin yksilön on siirryttävä sorvin äärestä uusien haasteiden pariin. Testien ongelmina ovat kuitenkin niiden luotettavuus-, tasapuolisuus- ja oikeudenmukaisuusvaatimukset. Testien tekeminen vaatisi paljon tutkimusta, testausta ja rahaa. Tämän jälkeen pitäisi ottaa kantaa vielä tilanteisiin, joissa esim. 45-vuotias lentäjä ei läpäisisi

näitä "vanhuustestejä". Ehkäpä tähän ollaan joskus tulevaisuudessa menossa, ja eläkeikärajasta tulee yksilöllinen. Kaikesta huolimatta kuitenkin ikääntyminen on aina yksilöllistä ja tutkimukset parhaimmillaankin keskimääräisiä.

Pekka Erkama
IFALPA Huper-delegaatti



Kirjoitus perustuu seuraavaan artikkeliin: Aerospace Medical Association, Aviation Safety Committee, Civil Aviation Safety Subcommittee 2004. The Aviation, Space and Environmental Medicine, Vol. 75, No. 8, pp.708-715.

Arvaa tai tiedä!

1. Learjet –business-suihkarin valmistaja on
1) Bombardier
x) Fairchild
2) BAE Systems
2. Air Adriatic –lentoyhtiön kotimaa on
1) Slovakia
x) Kreikka
2) Kroatia
3. Lentokenttä ICAO-koodilla LYBE löytyy
1) Bukarestista
x) Belgradista
2) Betlehemistä
4. Suurin matkustajamäärä oli vuonna 2003 seuraavista
1) Oslo Gardemoenilla
x) Budapest Ferihegylä
2) Berlin Tegelillä
5. BA:lla oli henkilökuntaa vuonna 2003 noin
1) 29 000
x) 52 000
2) 78 000
6. Konsernin hallinnoiman Flynordicin viikoittaisten operaatioiden määrä on n.
1) 60
x) 150
2) 210
7. Noël Forgeard on
1) Airbusin
x) Air Francen
2) Eurocontrolin pääjohtaja
8. Jukka Sonninen taas johtaa
1) Blue1:ä
x) Air Finlandia
2) Golden Air / FinnCommia

Oikeat vastaukset sivulla 23!

49'ers ei löytänyt sopua

Tiivis uutiskatsaus kertoo alamme viime viikkojen tapahtumista maailmalla.

Cathay Pacificin lentäjät ("49'ers") eivät hyväksyneet yhtiön sovintoesitystä koskien kymmenien lentäjien irtisanomista vuonna 2001. Ehdotus hylättiin mahdollisimman niukasti, parin prosentin äänienemmistöllä.

Liiton johto suositteli jäsenistöllensä ehdotuksen hyväksymistä, mikä olisi tuonut v. 2001 kyseenalaisesti irtisanotuille kymmenen kuukauden palkan, tai mahdollisuuden hakea yhtiön rahtilentopuolelle, vastapainona lakikanteista luopumiseksi. Liiton jäseniä pyydettiin äänestämään koska he ovat kannattaneet irtisanottuja lentäjiä ja heidän lakikanteitaan taloudellisesti.

Kiista sai alkunsa v. 2001 koskien mm. vuorolistoja ja palkkausta, jolloin liiton jäsenet ryhtyivät erinäisiin työvoimapolitiittisiin toimiin, jotka pahasti sekoittivat liikenteen. Yhtiö irtisanoi 52 lentäjää kiistan aikana, liiton mukaan laittomasti.

Cathay Pacificin edustajien mukaan sovintotarjous oli yhtiön osalta viimeinen.

SAS harkitsee pienempien lentokoneiden tuomista muutamalle Pohjois-Amerikan reitille, koska varsinkin talvisaikaan A330/A340:t ovat näillä reiteillä turhan isoja. Asiasta keskustellaan paraikaa lentäjäyhdistysten kanssa, mm. yksi mahdollisuus on vuokrata Icelandairilta B757 Oslo - New York välille. Muutama lento Arlandasta saattaisi myös tulla kyseeseen, mutta operointi alkaisi kuitenkin aikaisintaan ensi talvena.

Euroopan hallitukset (suurimmat Airbus osakkaat Ranska, Saksa ja Englanti) painostavat LOT:ia valitsemaan Airbusin sen uudistaessa B767-laivastoaan vuodesta 2007 lähtien.

Puolalaisyhtiön tilaus olisi tärkeä kummallekin valmistajalle. LOT:sta saattaisi tulla ensimmäinen eurooppalainen kansallinen lentoyhtiö joka tilaa B787:n, kun taas Airbus yrittää vakuuttaa yhtiön valitsemaan A330 -koneen.

Päätöstä odotetaan aikaisintaan vuoden lopussa ja toistaiseksi yhtiö ei ole millään tavalla ottanut kantaa siihen, kumman konetyypin se aikoo valita. Painostusta on kuitenkin tullut sekä Euroopasta että Yhdysvalloista, mutta Puolan pääministerin edustaja sanoo että päätös on kuitenkin yksin yhtiön hallituksen käsissä.

Tänään LOT:n kauko- ja keskipitkänmatkan laivasto koostuu B767- ja B737- koneista, lisäksi yhtiö operoi Embraer 145 ja 170 -koneita, lähiliikenteessä myös ATR:ää.

Icelandairista tuli 16. asiakas, ja kolmas Euroopassa, joka on tilannut B 787-8 koneita. Tilaus koskee kahta konetta, jotka luovutetaan 2010. Boeingin mukaan kiinteitä tilauksia ja sitoumuksia on nyt 193.

Bangkokin uuden kansainvälisen kentän avaaminen viivästyy ainakin kuudella kuukaudella. Uuden kentän (Suvarnabhumi) piti alkuperäisten suunnitelmien mukaan valmistua 29.9.2005, mutta IATA:n mukaan valmistuminen saattaa viivästyä jopa kaksi vuotta. Bangkokin lentokenttäviranomaiset uskovat kuitenkin kentän olevan valmis käyttöön maaliskuussa 2006.

Suvarnabhumi, josta myös käytetään nimeä New Bangkok International Airport, rakennetaan kaupungin kaakkoispuolelle korvaamaan ruuhkautunutta Don Muangin kenttää.



Bangkok-Suvarnabhumi avautuu liikenteelle noin vuoden kuluttua.

George W. Bushin vierailu Frankfurtissa aiheutti päänvaivaa Lufthansalle. Kenttä suljettiin turvallisuussyistä 40 minuutiksi kokonaan, ja 77 Euroopan lentoa jouduttiin kokonaan perumaan ja lukuisia muita myöhästyi. Yhtiö jäi vastuullisiksi matkustajille, ja kärsi tapauksesta noin miljoonan Euron tappiot.

Eurocontrol testailee paraikaa kehittämäänsä prototyyppiä järjestelmästä, joka välittäisi ACAS-väistön sattuessa tiedon automaattisesti lennonjohtajan työpisteelle. Yksityiskohdat ovat vielä auki, mutta suurimpana ongelmana koetaan viive tiedon välittymisessä, joka on pienimmillään kymmenen sekunnin luokkaa. Testien tulokset antavat osviittaa sille, tullaanko järjestelmä ottamaan joskus todelliseen tuotantoon. Sen tarpeellisuutta on perusteltu parin vuoden takaisella onnettomuudella, jonka syntymistä edesauttoivat ACAS:n ja lennonjohtajan ristiriitaiset ohjeet.

Latvian valtio on harkitsemassa Air Baltic –lentoyhtiön enemmistöosuudesta luopumista. Ostajana olisi tämän hetken toiseksi suurin omistaja SAS Group. Maan liikenneministeri kertoi valtion jo menettäneen, enemmistöosakkuudesta huolimatta, yhtiön käytännön johtajuuden, ”eikä tule sitä enää kuitenkaan takaisin saamaan.” Ainoaksi keinoksi jääkin ministerin mukaan myyminen. Mahtaa kauppahinta olla huipussaan ministerin neuvottelutaktiikalla... Tällä hetkellä valtio omistaa 52 % ja SAS Group 47 % yhtiöstä.

ID-alppikohde esittelyssä

Engelberg, Sveitsi

Pilots' Outdoor Clubin aktiivinen tutkimus- ja kehitystyöryhmä testasi minkälaisen alppihiihtomatkan voi järjestää neljän päivän vapaaputkeen. Kokeen aikana todettiin, ettei kannata jäädä kotiin makaamaan.

The truth is out there.

Parhaat keksinnöt syntyvät sattumalta. Carmen oli tällä kerralla arponut helmikuun lopulle sopivat neljän päivän vapaat sekä minulle, että hiihtokaverille. Lyhyellä varoitussajalla päätimme kokeilla ehtiikö tässä ajassa laskettelemaan. Yhtäkään noppa ei siis tarvinnut tuhota tähän projektiin.

Mihin yöksi?

Ensimmäisenä mieleen hiipi epäily majoituksen saatavuudesta. Alpeilla oli paras sesonki alkamassa ja poikkeuksellisen huonolumisen alkukauden jälkeen nuo ikaikaiset kivet olivat saaneet kauniin lumikuorutuksen. Olimme kuitenkin kuulleet, että yhtiössämme työskentelevä Tony Pokkinen on sopinut hyvät diilit paikallisen hotellin kanssa. Hänen kauttansa saimmekin huoneen pariaksi yöksi Hotelli Bellevue Terminuksesta, joka sijaitsee aivan rautatieaseman vieressä.

Aamukoneessa oli lähtöpäivänä aika niukasti paikkoja: - 6. Kuten sanonta kuuluu, yrittänyttä ei laiteta, ei ainakaan bisnekseen, joten kannatti panostaa sosiaaliseen kanssakäymiseen porttivirkailijan kanssa. Asiallinen ryhdikäs käytös ja herra Kupiaisen

tulinen silmäkontakti sai nuoren tytön yhteistyöhaluiseksi, halusi kai auttaa reppanoita. Lopulta koneeseen jäi vain yksi tyhjä penkki. Se oli meidän välissämme.

Sveitsin VR:n sivuilta löytyi hyvät aikatauluhaut. Zürich – Engelberg reittivaihtoehtoja löytyi useita. Helpoimmin perille pääsi yhdellä junan vaihdolla. Yhden vaihdon yhteyksiä meni Zürichin kentältä noin tunnin välein. Vaihdettaessa Luzernissa oli 50 min taukoa. Käytimme sen tutustumalla läheisiin nähtävyyksiin. Matka Zürichin lentokentältä kesti n. 3 tuntia ja loppumatkasta juna nousi elämyksellisen jyrkästi, kuin fysiikan lakeja uhmaten. Nousukulmaksi mitattiin luotilangalla n. 20 astetta, mikä ainakin ATR-miehestä tuntui hieman alentavalta, olihan kyseessä kuitenkin vain juna.

Junalippuun sai ostettua myös kahden päivän hissilipun. Se tuli näin ollen todella halvaksi, esim. Ylläksellä voi vain haaveilla päivälipusta tällä hinnalla. Periltä ostettuna lippu olisi noin Suomen keskusten hinnoissa, eli n. 30 euroa. Nyt junamatka meno-paluu (norm. n.60E) ja kahden päivän lippu maksoi yhteensä 80 euroa. Kannatti jututtaa lipunmyynnin tätiä.



Lunta riittää, ja viiden hengen tuolihississä on mukava lepuuttaa jalkoja laskujen välillä.

Raivokkaat lumisateet

Perillä sää hieman yllätti. Niin kovaa lumisadetta en ollut juuri koskaan nähnyt. Näkyvyys oli parin lampunvälin luokkaa ja tuuli meni punteista sisään. Tässä kelissä ei olisi asiaa rinteeseen. Onneksi olimme tiedostaneet tämän mahdollisuuden jo kotona, ja kokeneina alppimatkailijoina ottaneet uimahousut mukaan. "Alpeille uimaan", kuulostaa loistoreissulta!

Hotelli oli todellakin rautatieaseman vieressä. Kymmenen metrin päässä rautatieaseman ulko-ovesta vedimme kaksin käsin hotellin ovea. Suomipoika ei vielääkään ymmärrä, miksi veräjät aukeavat sisäänpäin. Hotellin aula oli valoisa ja korkea, vanhaa koristellista tyyliä. Marmorisen takan vieressä, messinkisen valokruunun alla nökötti vanha kunnostettu hevosreki punaisella kokolattiamatolla. Kaurismäki olisi kateellinen. Huonekin jatkoi samaa tyyliä.

Barokkihuonekaluja, korkeat huoneet, ja parisänky vaaleanpunaisilla lakanoilla. Kuka oli varannut hääsviitin?

Illalla pidimme pienet after ski -harjoitukset. Paikallinen ravintolatarjonta on aivan riittävä, vaikka kylä onkin melko pieni. Hintataso on hieman kotoista

korkeampi, mikä ei haittaa kahden päivän reissulla. Weissbier varmisti sikeät yöunet, ja aamulla heräsimme auringon paistaessa verhon raosta. Ensimmäiselle laskupäivälle oli todellakin luvattu pilvistä ja lumisadetta. Taisi tulla paikalliselle Föhrille työtapaturma.

Suuri valkoinen

Pian olimme suksinemme hissien ala-asemalla. Engelbergillä on kaksi erillistä laskettelukeskusta: Titlis, joka on laajempi ja korkeampi (3250m) sekä Brunnli, joka on huomattavasti matalampi, ja suppeampi, mutta tarjoaa suojaisimmat rinteet tuulisella säällä. Titliksen huipulta lähtee lähinnä mustia ja punaisia rinteitä. Aika jyrkkiä suomalaiseseen makuun, ottaen huomioon että nämä ovat helposti kilometrin pitkiä "pudotuksia". Huipulle meneminen edellyttää ainakin neljän hissien käyttämistä, joten sillä on enemmänkin maisemallista arvoa. Kaikki parhaat laskut lähtevät hieman alemmasta, missä katetuilla tuolihisseillä on miellyttävää nousta varsinaisia laskuja tahkotessa.

Paikka tunnetaan legendaarisena hiihtopummien paikkana, missä koskematonta lunta riittää rinteiden

reunoillakin pitkään lumisateiden jälkeen. Paikallisten freeride-laskettelijoiden sukset muistuttivatkin leveydeltään lumilautoja, minkä ymmärsi hyvin, kun poikkesi hangen puolelle. Lunta oli reilusti ja laskeminen oli mukavaa. Hoidetut rinteet olivat erinomaisen vaihtelevia, ja upeassa kunnossa. Aurinko paistoi koko päivän, eikä kirpeä 15 asteen pakkanen laskenut tunnelmaa.

Hola señorita, muchos buenos

Ensimmäisen hissinousun aikana tutustuimme espanjalaiseen tarjoilijattareen, joka viettää kesät Espanjassa ja talvet Engelbergissä. Hän oli koulutukseltaan opas, joten hän näytti meille mielellään paikkoja. Opas onkin yllättävän hyödyllinen, jos ei halua käyttää aikaansa rinteiden etsimiseen. Sopivat mäet kun saattavat olla vuorilla silmäkannon ulkopuolella, ja sivuttaissiirtymiin saattaa kulua tunteja. Varsinkin suuremmissa keskuksissa opas kannattaisi ehkä ottaa ensimmäiseksi pariksi tunniksi, vaikka se ei sovikaan suomalaisen ajatusmalliin.

Neljän aikaan reidet olivat sitä mieltä, että nyt alkaa se varsinainen after-ski. Oppaamme näytti meille

Opas nautiskelee auringossa.
Kuvat: Pekka Hämäläinen



myös paikalliset tavat sen suhteen. Maistelimme kahvilla höyrytettyä lämmintä kirsch-juomaa, ja väliin olutta janojuomaksi.

Rinteiden sulkeuduttua alkaa paikallisissa valikoiduissa baareissa "happy hour". Saat kaiken tilaamasi kahtena. Aivan hotellimme alakerrassa on paikallinen kulttipaikka Yucatan. Siellä laskettelijat käyvät rinnepäivän jälkeen onnentunnilla, missä olutta ostetaan yleensä parin litran kannuissa.

Väli-valomerkin jälkeen kukaan ei jää ostamaan kallista kaljaa, vaan painelevat vaihtamaan vaatteita, ja Yucatankin muuttuu ruokaravintolaksi joka tarjoaa mm. erinomaisia burgereita.

Meidän hotellissamme ei valitettavasti ollut saunaa. Espanjalainen oppaamme työskenteli kuitenkin iltaisin eräässä toisessa hotellissa joka oli paremmin varusteltu. Hän lupasi päästää meidät saunaan sulkemisajan jälkeen. Luksusta. Yllätyimme hieman, kun vilvoitteluhuoneeseen ilmestyi sipsejä ja olutta. "Welcome to heaven" - Engelbergin mainoslause oli avautunut meille täydellisesti.

Toinen laskupäivä menikin rauhallisemmin, mutta aurinkoa riitti edelleen. Iltapäivällä pakkasimme

kampeet ja suuntasimme asemalle. Tästä ehtisi vielä mukavasti iltakoneelle.

Engelbergiin on helppo päästä lento- ja junayhteydellä. Pienehkönä keskuksena se tarjoaa enemmän perinteistä alppi-idylliä, kuin suuret turistipaikat. Myös vuoret ovat keskimääräistä alppikeskusta hieman jyrkemmät. Lyhyt seikkailumatka osoitti, että kannattaa lähteä pariksikin päiväksi, kintut eivät paraatikunnossa kestäkään kauempaa. Oikeastaan ainoaksi epävarmuustekijäksi jää sää- ja lumitilanne.

Pekka Hämäläinen



Ruokatilauksissa ongelmia

Uusi vuosi on lähtenyt käyntiin perinteisin miehistöruokaongelmin. Uusia leipiä ja sämpylöitä ilmestyy lennoille kevään myötä.

Ruokailuvalinta ei ole toiminut kuukauden vaihteessa, erikoisannosten toimitukset ovat olleet ulkomailla onnenkauppaa ja lomalennojen paluumatkalla on istuttu nälässä, kun annoksista ei ole ollut näköhavaintoa. Meneillään olevat kabiinin sekä lentäjien TES-neuvottelut hiukan hidastavat asioiden etenemistä (kyseessä ei ole nälänytystaktiikka). Jotain uudistuksia on luvassa jo lähipäivinä uusien leipien muodossa. Huhtikuussa kokoonnumme ruokatoimikunnan kanssa pohtimaan välipalakaukalon sisältöä, eli vielä ehtii laittaa kommentteja sen suhteen tulemaan minulle.

Uudet leivät 10.3. alkaen

Maaliskuun puolivälin paikkeilla on vihdoinkin luvassa vähän suurempi muutos sämpylätarjontaan. Koska B757-liikenteessä on usein yli 8 miehistön jäsentä, joku on niillä lennoilla joutunut olemaan ilman sämpylää; kaukaloon ei valitettavasti mahdu kuin 8 nykyisen kokoista leipää ja kaukaloita ei voi kohdistaa tietyille. Ongelmaan on tulossa nyt ratkaisu, ja samalla leipävalikoima vaihtuu. Leipä on kolmea kokoa: kolmioleivät, isot ja pienet sämpylät. Kolmioleipävaihtoehdot ovat ruis-lohi, feta-pesto sekä kalkkunapekoni. Isot sämpylät kulkevat nimikkeillä Eväs, Stanssi (liittyykö golfiin?) ja Juusto sekä pienet nimillä Säde, Juusto ja Toscana. Täytteiden on kehuttu olevan runsaita, juusto- ja leikkelevalikoiman vaihteleva ja vähärasvainen,



Ruuan valintamahdollisuus Crewwebissä ei toiminut kuukauden vaihteessa teknisten ongelmien vuoksi.

ja taas tulee mukaan vihanneksia (ei paprikkaa). En ole nähnyt näitä uusia tuotteita, mutta toivotaan, että vaihtelu virkistää ja leivät maistuvat ainakin hetken paremmilta kunnes kyllästyminen taas iskee. Otan mielelläni vastaan kommentteja ja välitän niitä eteenpäin.

Toiveet eteenpäin

Monet ovat uskollisesti jaksaneet antaa palautetta ja puuttuneet ongelmiin. Välitän edelleen kaikki saamani palautteet eteenpäin cateringiin, sekä pyrin välittämään sieltä saamani vastaukset joko henkilökohtaisesti tai aktiivistilistalle. 7.4. on seuraava ruokatoimikunnan kokous, ja vien sinne meidän kaikkien puolesta kootut terveiset ja parannusehdotukset miehistöruokajärjestelmän ja itse ruokien suhteen. Toivotaan, että TES-asiat ovat siihen mennessä sen verran kunnossa, että myös ulkomaan paluuruokailu alkaa taas toimia. Tällä kertaa lyhyesti, kevättä odotellen

Camilla Sommar-Rale
ruokavaltuutettu



Mopokoulu tulee taas!

Lentäjien perinteinen, turvalliseen ajoon tähtäävä mopokoulu järjestetään torstaina 12.5.2005. Paikkana on tällä kertaa Alastaron moottorirata oheisalueineen.

Koulutuspäivän tarjonta sopii kaikenlaisille kuskeille ja kaikenlaisille moottoripyörille: ohjelmassa "Survival Ruosteenpoistoa", eli hidasajo, jarrutus, väistö ym; lisäksi pyörän hallinta kaarreajossa, rata-ajo sekä hidasajokisa.

Reenit aloitetaan Alastaron parkkipaikalla aamupäivällä. Puoliltapäivän alkavan rataharjoittelun ohella "toimintarastit" pidetään auki parkkipaikalla niin kauan kuin intoa piisaa. Opastajina toimivat vanhat tutut MP-69:n kouluttajat. MP-69: hän on kerhona ollut ensimmäisenä järjestämässä tavallisille harrastajille suunnattua mp-koulutusta maassamme ja ollut koulutustoiminnassamme mukana alusta alkaen. MP-69:n toimintaan voit tutustua osoitteessa www.mp69.fi.

Paikalla on lisäksi vakavasta agostini-rossi-wannabe-syndroomasta kärsiville erityispedagogi: Lexus Kaivoksella "Brand managerina" toimiva Mika Lumiaho. Mika on kokenut RR-kuski ja hänellä on varmasti hyviä vinkkejä ja neuvoja annettavana pyörän käsittelyyn niin cruisereilla kuin tehotykeilläkin ajaville. Mika on myös huolehtinut siitä että yhteistyökumppanimme autoasioissa, Lexus Kaivoksella, tarjoaa meille rata-alueen käyttöön klo 12-15. Lexus-tuotteisiin voit tutustua osoitteessa www.lexuskaivoksela.com.

Varmista pyöräsi vakuutusehdot

MP-69:n kouluttajille maksamme vakuutusehdoista, jonka suuruus selviää myöhemmin. Huomioikaa myös se, että SLL:n valtuusto on päättänyt tukea koulutustapahtumaamme 200 eurolla. Tämän rahan käytöstä päätämme yhdessä siellä paikanpäällä.

Tapahtumaamme ei voi osallistua rekisteröimättömällä ajoneuvolla. Varmista pyöräsi vakuutusehdoista, että harjoittelu moottoriradalla kuuluu vakuutuksen piiriin. Vähintään yksi MP-69:n paikalle lähettämistä kouluttajista on SMOK:n jäsen (tämä on mainittu joidenkin vakuutusyhtiöiden ehdoissa) ja hän pyrkii huolehtimaan siitä, että turvallisuusnäkökohdat on riittävästi otettu huomioon. Jokainen ajakoon kuitenkin omalla vastuullaan ja toiset huomioiden. Sen kummemmin MP-69, Lexus Kaivoksella kuin allekirjoittanutkaan ei ota vastuuta mahdollisista vahingoista!

Mukaan siis, kaikki lentäjä-motoristit, aktiivit ja vapaaherrat! Tapahtuman tarkoitus on oppia pyörän turvallista hallintaa, pääpaino ei suinkaan ole ratakaahailussa. Toki

muutamaan nopeaan kierrokseen tarjoutuu halukkaille mahdollisuus. Tässä on tilaisuutesi monipuolisesti kehittää omaa ajotaitoasi ja viettää päivä mukavassa porukassa mukavan harrastuksen parissa! Ilmoittaudu siis Hessulle sähköpostilla tai tekstiviestillä hetimiten, kuitenkin viimeistään 15.4. mennessä! Kerro ilmoittautuessasi pyöräsi merkki ja malli ja ajokokemuksesi. Yhteystiedot: +358-50-3611150 ja heikki.kallio@slpilots.fi.

Kokoonnumme "briefingiin" Alastaron moottoriradalla 12.5. klo 10. Kokooneminen yhteislähtöön pääkaupunkiseudulta: Bembölen Shell/Kahvitupa klo 07.45 (Espoo, Turuntie/Bellinmäki)

Terveisin mopokoulun kuraattori,

Hessu Kallio



Kevättä, arvon suunnistajat!

Kesä tekee tuloaan ja lumet ehtivät sulaa, ennen kuin kunnon lumipeite ehtii edes tulla. Maastosta kohoava varpu suorastaan tarvitsee suunnistajien kenkien töminää ja hapuilevia katseita kasvaakseen. Kesän ensimmäinen suunnistustapahtuma OKF:n kisakalenterissa on Vappurastit Tuusulassa. Vappurastit on myös vaihtoehto viettää vappupäivä luonnossa Kaivopuiston sijaan.

Kesän huipennusta ajatellen seuraava haaste on perinteinen mestaruuskilpailu ja Jukolan karsinta, joka juostaan Rami Laitisen suunnittelemaalla radalla.

Kilpailu on suunniteltu juostavaksi samantyyppisessä maastossa kuin tulevan kesän Jukolan viesti.

OKF-mestaruuskisan suunnistamispäiväksi on alustavasti suunniteltu perjantaita 3. kesäkuuta. Kesän Sippu-Jukola, eli Jukolan viesti -suunnistajien pyhiinvaellustapahtuma, juostaan tällä kertaa Anjalankoskella 18.-19. kesäkuuta. Tapahtumaan on ilmoitettu kaksi kovaa joukkuetta puolustamaan viimevuotisia sijoituksia. Sippu-Jukolaan odotetaan kaikkiaan 1300 seitsenhenkistä miesjoukkuetta ja 800 nelihenkistä naisjoukkuetta.

Todennäköisesti, jos suunnistaja näkee reitin varrella koppelon tai juoksee hämähäkinseittiin, on hän eksyksissä tai sitten hän juoksee avausosuudella kärjessä.

Nyt on siis viimeinen hetki nostaa suunnistuskengät pihalle pakkaseen viilentymään, koska kesällä niitä ei toivon mukaan ole enää aikaa jäähdytellä.

Mikko Pihlajamäki

SLL:n Gaala 06.05.2005 klo 18.00

Hotelli Hilton Kalastajatorppa, Pyöreä sali
Helsinki

Liput (á 35,00 €) lunastettavissa ovelta.

ILMOITTAUTUMISET:

sähköpostitse osoitteella pekka.mustakallio@sllpilots.fi
Samaan osoitteeseen myös pöytävaraukset
(sisältäen KOKO seurueen nimet, esim. Mustakallio x 2)
sekä erikoistoiveet (ruoka-allergiat ym.).

Majoitus Hilton Kalastajatorppa -hotellissa 99 €/huone/yö.

Ohjelmassa mm. Jukka Puotila Show, House band Jellys
+ Maarit ja Sami Hurmerinta
sekä perinteikästä yhdessäoloa hyvän ruuan ja musiikin kera.

Dress code: Smokki / Tumma puku
Lisätietoja allekirjoittaneelta (040-5135155).

Tervetuloa!

SLL:n puolesta,
Pekka Mustakallio





Kokouskutsu

OK Flygpojarna järjestää sääntömääräisen kevätkokouksentorstaina 07.04.2005 klo. 18.00 alkaen SLL:n saunalla.

Aiheina sääntömääräiset asiat, tilinpäätös-asiat, toimintakalenteri 2005 sekä vapaata keskustelua saunan lauteilla. Kaikki suunnistavat pilotit, tervetuloa.

Muistakaa pyytää vapaat!

OKF hallitus

Arvaa tai tiedä!

Oikeat vastaukset sivun 15 kysymyksiin:

- | | |
|----|---|
| 1. | 1 |
| 2. | 2 |
| 3. | x |
| 4. | 1 |
| 5. | x |
| 6. | 2 |
| 7. | 1 |
| 8. | x |

Custom-made shoes for the gentlemen of the skies.



Tarjous SLL:n jäsenille:
mittatilauskengät -25/-15 %
Tutustu mallistoon osoitteessa
www.leftfootcompany.com ja
tule kenkäostoksille
Eteläesplanadi 8,
puh. 09-278 2916

left®

Mittatilauskengiä
herrasmiehille.



Clio
WE CREATE CARS

Uusi ylellinen Clio Premium.

Esimerkkilaskelma: Renault Clio 1.2 Premium 5-ovinen

Autolaina:	€/kk
Auton hinta toim.kuluineen	16.600 €
Käsiraha 15% (käsiraha tai vaihtoauto)*	2.490 €
Rahoitettava osuus	14.110 €
Luottoaika	60 kk
Korko 4,9% sopimusalalta	1.826 €
Avausmaksu	70 €
Käsittelymaksu	6 €
Autolainan kk-erä (1-60 kk)	272 €
sisältää käsittelymaksun 6 €	

KSL:n mukainen vuosikorko	6,4 %
Luottohinta yhteensä	18.786 €

Koko paketti vain 340,60 €/kk

	€/kk
Renault Paketti	272 €
Autolaina	272 €
Renault Sopimus 1. vuosi **	27 €
Volvia Vakuutus 3 kk veloituksetta***	42 €
Renault Paketti yhteensä	341 €

* minimikäteisosuus alkaen 15%

**20.000 km/vuosi, hinta 1. vuoden osalta

***Volvia Vakuutus 3 ensimmäistä kuskautta veloituksetta.
Liikenne- ja kaskovakuutus omavastuu 400 €, sijaisauto 5 päivän ajaksi.

**Ilmastointi
vakiona.**

Renault Clio 1.2 16V 5-ovinen Premium, hinta 16.000 € + toimituskulut 600 €.

Renault Clio tarjoaa ylellisen Premium-varustelun ja luokkansa suurimman ajonautinnon. Vakiona mm. ilmastointi, sähkötoimiset sivulasit, ohjaustehostin, CD-radio, kauko-ohjattu keskuslukitus, uusi tasokas verhoilu ja kattava turvavarustelu. Kaksi korimallia, 3- ja 5-ovinen sekä kolme moottorivaihtoehtoa.

Tervetuloa Koeajolle Biliaan!

Automyyntimme palvelee arkisin 8–19 ja lauantaisin 10–15.
Pienkorjaus- ja varaosapalvelu lauantaisin vain Bilia Kaivoksella klo 10–15.



Marjo Kaskinen
automyyjä
☎ 5044 1659
gsm 050 3479 639
marjo.kaskinen@bilia.fi



Kyösti Lähde
automyyjä
☎ 5044 1656
gsm 0400 597 256
kyosti.lahde@bilia.fi



Marko Kärkkäinen
automyyjä
☎ 5044 1646
gsm 0400 461 765
marko.karkkainen@bilia.fi