

# LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 4 | 30.06.2005



# LIIKENNELENTÄJÄ

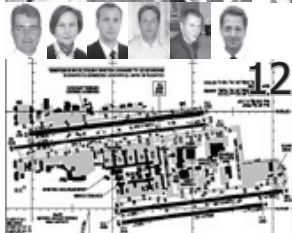
4/2005



4

## SLL:n vaalit 2005

Kuka, ja ketkä johtavat yhdistystä tulevalla toimikaudella? Vaalien voittajat ja tulokset.



12

## IFALPA-kokoukset Helsingissä

Toukokuussa järjestettyjen IFALPA-tapahtumien satoa. Mukana mm. Rob van Eekerenin artikkeli Runway incursion -tapauksista.



22

## Nostalgiaa

Veikko Karhumäen kirje DC-9 -ryhmäpäällikölle vuodelta 1990 peilailee silloisen lentäjän ajatuksia ja tunteja. Lieneekö jotain niistä ajoista muuttunut?



26

## Historian siivet havisivat Malmilla

Saksalainen Ju 52 kävi tervehtimässä sekä kampanjoimassa Malmin kentän säilyttämisen puolesta sen 67-vuotispäivänä.



34

## Kiekkojoukkue rapakon takana

Sinivalkoinen Pilot Hockey otti osaa perinteiseen Interline Tournamentiin Floridan auringon alla. Kuinkas sitten kävikään?

## Lisäksi:

- 6 Turvatoimikunta ja miehistön kulkeminen
- 9 ATS-komitean kokous Helsingissä
- 18 Accident Analysis -komitean kokousraportti
- 28 Autoharrastajan pyhiinvaellus
- 30 Matti Aho in memoriam
- 31 Nyssen nurkka
- 32 OKF Lohjan metsiköissä
- 33 Sählyä reitillä Hyrylä-Hakaniemi

## 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

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

Kannen kuva: Matias Jaskari

# Katse eteenpäin!

**K**okemus ja näkemys voittivat puheenjohtajavaalissa vielä nuoruuden ja dynaamisuuden. Suomen Liikennelentäjäliiton puheenjohtaja on syksystä alkaen jo TES-neuvotteluissa vahvasti mukana ollut varapuheenjohtaja Jukka Kaleva.

Uuden puheenjohtajan vaaliteemakseen nostama jatkuvuus on asia, jonka arvoa ei voi väheksyä. Askelmerkkejä uuden sopimuksen kanssa elämiseen haetaan varmuudella vielä. On meille kaikille hyödyllistä, että eräs sopimuksen arkkitehteistä istuu pääkallonpaikalla sen toteutumista seuraamassa. Tuolta paikalta löytyy nyt laaja-alaisinta kokemusta ja näkemystä, mitä joukostamme vain voi löytyä.

Myös haastajalle kuuluu kuitenkin myös varaukseton kiitos. On merkittävää, että vaalissa oli mukana pitkää aikaa kaksi todella kyvykästä ja pätevää hakijaa. Vaalikampanjointi oli päätäväistä ja rohkeaa ja mikä tärkeintä, se indikoi todellista halua kantaa suurta vastuuta jäsentemme puolesta. Tämä antaa luottamusta tulevaisuuteen, ja myös nykyisen puheenjohtajakauden jälkeiseen aikaan.

Vaali ei, kampanjoiden sävyeroista huolimatta, anna aihetta kahteen leiriin jakautumiselle. Onnittelemme voittajia ja seisomme yhdessä enemmistömme valitsemien johdon takana. Tästä muistutti suoraselkäisesti vaalien jälkeen myös kunniakkaasti hopealle jäänyt pj-ehdokka.

Jos uuden puheenjohtajan vaaliteemat saivat kannuksensa, ei vaalikam-

panjoita ja -keskustelua seuranneena voi jättää huomiotta, että niiden lisäksi jäsenistössä elää edelleen myös vahva tarve kokea dynaamista ja konkreettista asioidensa hoitoa. Pienetkin arkipäivän asiat sekä tunne, että yhdistys kantaa niistä huolta ovat yksilölle suuria. Ideaalista olisikin, että valtuusto- ja hallituskokoonpanoihin löytyisi sekä harkintaa ja ”suuria linjoja” että ruohonjuuritason pragmaattisuutta yhdistävä tasapaino.

Uudesta valtuustosta vaikuttaisi löytyvän otollinen yhdistelmä sekä pitkällistä valtuustokokemusta että vanhoja rakenteita kyseenalaistavia tuoreita ajatuksia, joista kummatkin ovat välttämättömiä. Luottamusmiehen tuleva rooli on erittäin tärkeä, ja hallitus lienee käytännössä edelleen rooleista suurimmassa. Puheenjohtajan edustessa auktoriteettia ja kokonaiskuvan hallintaa tuntuisi ideaaliselta kombinaatiolta, jos tämä saisi hallitukseen seurakseen pari energistä arkipäivän asioihin pureutuvaa puurtajaa.

Vielä kerran kiitos väistyvälle puheenjohtajalle, hallitukselle, luottamusmiehelle ja valtuutetuille viime vuosien ansiokkaasta työstä. Heidän perintönsä on pohja, jolle on hyvä rakentaa. On hyvä kuitenkin muistaa, että viime vuodet ovat vaatineet meiltä myös vanhojen rakenteiden kyseenalaistamista. Eräs suurimmista tulevaisuuden haasteista onkin historiaamme peilaten uudenlainen jäsenmassa, joka on tänä päivänä heterogeenisempää kuin koskaan aiemmin. Jäsenkunnassamme on

edustettuna kaksi valtiota, (ainakin) kaksi lentoyhtiötä, kolme palkkataulukkoa sekä erilaisia ehtoja sisältäviä konetyyppejä.

Tuon muutoksen hyväksyminen on ollut parhaaksemme. Äärimmäinen homogenia tönkkösuolattuna itseisarvona toiminee nykymaailmassa jo omaa etuamme vastaan. Tästä huolimatta askel loitommas ”pyhänä” pidetyistä asioista, kuten kaikkien konetyyppien välisestä tasa-arvosta, on väistämättä kivulias ja vaatii oman aikansa. Uusi ajattelutapa ei legitimoidu jäsentemme pääkoppaan hetkessä. Sitä auttavat parhaiten mahdollisimman selkeät, kaikille tasa-arvoiset pelisäännöt ja palkkataulukoiden väliset rajat. Fragmentoitumista tulee välttää.

Tämän ja muiden haasteiden kanssa menestyä uusille luotetuillemme!

**T**omi Tervo  
päätoimittaja



# Vaalitulokset

*Suomen Liikennelentäjäliiton vaalit vuonna 2005 on pidetty. Yhdistyksen johto- ja edushenkilöinä toimivat 1.9.2006 alkaen seuraavat SLL:n jäsenet:*



**Timo Willberg, 757F**

Pääluottamusmies (1.9.2005-31.8.2006)



**Jukka Kaleva, M11C**

Puheenjohtaja (1.9.2005-31.8.2006)



**Hannu Markkula, 757F**

Luottamusmies (1.9.2005-31.8.2006)

## Vaalien äänimäärät ja äänestysprosentit

### Puheenjohtajavaali:

Jukka Kaleva: 321 ääntä, Sami Sakko: 76. Äänestäneitä 399 (Äänestysprosentti 63,3 %)

### Pääluottamusmiesvaali:

Timo Willberg: 186 ääntä, Matti Möykky: 170 Äänestäneitä 357 (Äänestysprosentti 56,7 %)

### Valtuustovaali:

Kristian Rintala: 234.96 ääntä, Kai Tuomikoski: 144.45, Kenneth Hamberg: 111.68, Jyrki Narvo: 98.81, Kimmo Saario: 59.02, Teemu Ahtee: 57.60, Sami Rolig: 55.36, Niko Tiitinen: 45.68, Tero Järvinen: 40.38, Jarkko Punakivi: 29.15, Tom Nyström: 24.59. Äänestäneitä 394 (Äänestysprosentti 62,5 %)

## Uudet valtuutetut (1.9.2005-31.8.2007)



Teemu Ahtee  
M11F



Kenneth Hamberg  
A32C



Jyrki Narvo  
A32C



Kristian Rintala  
M11F



Sami Rolig  
A32F



Kimmo Saario  
AT7C



Kai Tuomikoski  
A32F

## Valtuustossa jatkavat (31.8.2006 saakka)



Riku Aakkula  
M11F



Jouna Heikkinen  
M11F



Jukka Kaleva  
M11C



Matti Möykky  
A32C



Camilla Sommar-Rale  
M80C



Ilari Talaja  
757F



Timo Willberg  
757F

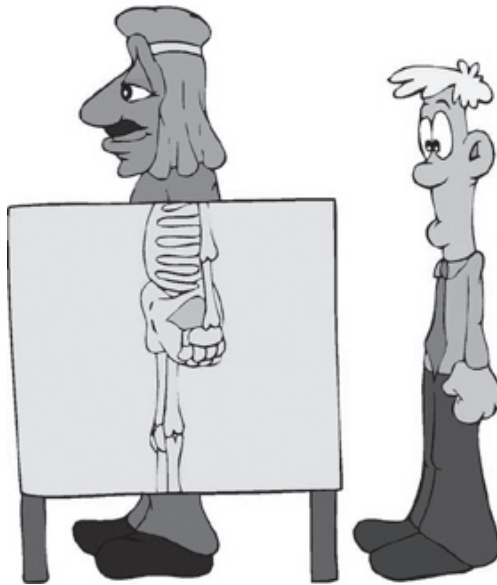
Varavaltuutetut  
(ajalle 1.9.2005-  
31.8.2006)

Tero Järvinen  
A32C

Niko Tiitinen  
AT7C

# Koneille kulku yhä hankalaa - työ jatkuu

*Viime vuoden lopulla, terminaalin laajennusosan työmaan valmistuttua odottelimme positiivisin mielin kulkureitin TOKE:sta bussipihalle avautuvan uudelleen. Nyt elämme kesäkuuta, mutta bussipihan ovi on edelleen kiinni. Miksi?*



Rakennustyömaan ollessa valmistumassa marras-joulukuussa ilmoitti Helsinki-Vantaan lentokentän johto, että bussipihaa ei, vastoin ennakkotietoa, tulla avaamaan. Kentän johto perusteli asiaa sekä turvallisuusnäkökohdilla (security), että bussipihan tilanpuutteella. Molemmat herättivät hämmästyksiä sekä yhtiössä että Suomen Liikennelentäjäliitossa. Oma tietomme EU:n uudesta security-asetuksesta sekä näkemysemme bussipihan koosta ja sen verrattain vähäisestä liikenteestä puhuivat toisenlaisen ratkaisun puolesta. Yhtiön turvallisuusosasto ottikin nopeasti yhteyttä EFHK:n security-osastoon ja onnistui osoittamaan, ettei EU:n turvamääräyksistä löytynyt estettä kulkemiselle. Kysymystä bussipihan tilan riittävydestä EFHK ilmoitti sen sijaan tarkastelevansa uudelleen vasta kokeiluperiodin jälkeen. Tämän aikana seurattaisiin todellista bussipihalla tapahtuvaa bussi- ja muun liikenteen määrää ja tehtäisiin sen perusteella

johtopäätökset. Nopeampaa ratkaisua ei ollut odotettavissa.

Kokeiluperiodi päättyi maaliskuussa. EFHK:n maaliikenteen päällikkö totesi lopulta sen tuloksena liikenteen niin vähäiseksi, ettei kulkemisellemme ollut senkään puolesta estettä. Tilanne alkoi viimein näyttää kannaltamme valoisalta. Saimme huhtikuussa kuulla EFHK:n johtoryhmän tekävän näiden lausuntojen pohjalta piakkoin virallisen päätöksen bussipihan kohtalosta.

## SLL:llä sovittu strategia

Tilanne on ollut rivijäsenelle ymmärrettävästi turhauttava. Kulkuasiaa koetaan niin tärkeäksi, että se vilahteli jo SLL:n vaaliteemoissa. Vaikkei viime kuukausien taustatyö ole näkynyt pinnalle, on SLL noudattanut asiassa ennalta sovittua strategiaa. Asiaa on hoitanut tuon strategian mukaisesti Turvatoimikunta, joka oli yksityiskohdista parhaiten selvillä. TTK on selvittänyt kevään kuluessa monimutkaisen prosessin vaiheita sekä vienyt EFHK:n johtoryhmälle yksiselitteisen kan-

tamme bussipihan avaamisen puolesta, sekä yhtiön kautta että suoralla yhteydenotolla.

EFHK:n päätöksen viipyminen on ollut yllätys, jonka syytä emme tiedä. Lentoaseman johto on toistuvasti kertonut olevansa laatimassa virallista päätöstä. Viiveen aikana on selvittelyjä jatkettu. Yhtiö jatkoi painetta myös omalta puoleltaan. LTR:n johtaja esitti uudelleen kirjeitse EFHK:n johdolle voimakkaan vetoomuksen asian puolesta joitakin viikkoja sitten.

Paitsi että asia on mukavuus- ja täsmällisyysasia, sisältyy siihen myös turvallisuusnäkökohta,

jonka puolesta TTK on jatkuvasti vedonnut. Lennonvalmisteluajan ollessa rajallista vie koneille siirtyminen jatkuvasti siitä liian suuren osan aiheuttaen osaltaan varsinkin epäsäännöllisyystilanteissa aikapainetta.

Jos EFHK päätyy lausunnoista huolimatta kielteiseen päätökseen, on selvää, että työtä on jatkettava. Toimenpidevastuu siirtyy SLL:ssä tällöin sovitun strategian mukaisesti yhdistyksen johdolle. Tuota työtä tulee jatkamaan myös LTR, ja jatkotoimia koordinoidaan mahdollisuuksien mukaan yhdessä.

Selvennykseksi lienee vielä syytä mainita, että bussipihan kautta kulku tulisi koskemaan tässä vaiheessa Schengenin sisäisiä lentoja. Rajavartiolaitos tulee noudattamaan Schengen-sopimuksen mukaista passintarkastusvelvoitetta, ja Schengenin ulkopuolelle lentäminen vaatii näin ollen edelleen kulkemisen passintarkastuspisteen kautta.

**T**omi Tervo  
SLL:n Security-komiteaedustaja

## 2005 Airline Industry Youth Exchange Program

**T**he International Youth Exchange Program for Families of Airline Employees (IYE) järjestää kahden viikon mittaisia nuorisovaihtoja lentoyhtiöperheiden lapsille. Hakemuksia otetaan jatkuvasti vastaan. Vaihto-ohjelman tarkoituksena on löytää 14-19-vuotiaille nuorille vaihtoperheitä, joista löytyy suunnilleen samanikäisiä nuoria. Nämä majoittuvat kumpaankin perheeseen vuorotellen kahden viikon ajaksi. Entisen lentoemännän koordinoimana IYE on vuodesta 1994 alkaen järjestänyt lentoyhtiöläisten perheille yli 700 nuorisovaihtoa.

Kulut perheelle:

- Käyttöraha vaihtoon tulevalle nuorelle
- Järjestön palkkio 225\$ (palautetaan, jos sopivaa perhettä ei löydetä)
- Airline pass

Lisätiedot / hakulomakkeiden tilaukset:

Camille Wheeler  
cwhee23773@aol.com

tai

IYE  
PO Box 211065  
St. Paul, MN 55121-2465  
USA

Sampo Pankki Oyj, www.sampo.fi



Sampo Esplanadin konttori, Fabianinkatu 23, Helsinki  
Leena Kimpi, puh. 050 563 1704

Sampo Helsinki-Vantaan lentoasema,  
Ulkomaan terminaali  
Sami Kauppinen, puh. 0400 483 589

**SAMPO**  
Tuumasta toimeen.

## Toimistonhoitaja tiedottaa:

Toimisto on suljettu  
4.-8.7.  
1.-19.8.

Kiireellisissä asioissa yhteydenotot:  
hallitus@slpilots.fi

Aurinkoista kesää!  
Anne Saukkonen

Suomen Hammaslääkäriliiton jäsen



**Marjut Sakko**  
Hammaslääkäri

Hyryläntie 9 (2. krs)  
04300 Tuusula  
Puh. (09) 273 2770



# IFALPA-komiteat Helsingissä

*Suomen Lentäjäliitto FPA oli virallinen järjestäjä Helsingissä huhtikuun alussa järjestetyissä kahdessa IFALPA-komiteakokouksessa. Järjestäjien työ kantoi hedelmää - kokousten voidaan sanoa onnistuneen lähestulkoon erinomaisesti.*

Kokouksista ensimmäinen, ATS-komitea (Air Traffic Services) järjestettiin 10.-12. toukokuuta ja AGE (Airport and Ground Equipment) 13.-15. toukokuuta. Kokouspaikkana oli hotelli Scandic Continental Helsingissä. Tapahtuman järjestelyistä vastasivat etupäässä IFALPA Director Jussi Ekman apunaan kokouskomiteoiden omat edustajamme Timo Einola ja Riku Aakkula. Rahoituksen hankinnassa olivat vahvasti mukana varainhankkijat Timo Honkavaara ja Pekka Mustakallio. Kokouspäivinä mukana järjestelyjen tukena olivat lisäksi mm. Mika Kosonen, Ilari Turunen sekä alikirjoittanut.

## Kokousten järjestelyt

Kahden komiteakokouksen järjestäminen ei synny ihan käden käänteessä. Kokousvieraita Helsingin kokouksissa oli yhteensä lähes 50, ja paletin organisointi ja pyörittäminen vaati useamman ihmisen aktiivisen työpanoksen.

ATS-komitean järjestämisvastuuta oli yritetty saada Suomeen jo pidemmän aikaa, kertoo Jussi Ekman. Viimein, keväällä 2004 tuli lopulta päätös tämän vuoden ensimmäisen kokouksen järjestämisestä Suomessa. Virallisena järjestäjänä toimi ensimmäistä kertaa kattojärjestömme FPA.

Kokouksen järjestelyt alkoivat käytännössä jo n. vuotta ennen kokousta. Hotellivaraukset järjestettiin alkusyksystä. Syksyn aikana tuli tietoa myös AGE-komitean halukkuudesta järjestää yhteinen kokous ATS:n kanssa – tosin

tämä tarkentui lopulta peräkkäisiksi kokouksiksi samassa paikassa. Joka tapauksessa olimme valmiita ottamaan toisenkin kokouksen, olihan järjestelyorganisaatio jo valmiiksi koossa.

Yhteistyösopimusten teko alkoi jo vuoden vaihteen tienoilla. Rahoituksesta leijonanosa katettiin yhteistyökumppaniemme tuella. Tapahtumia sponsoroivat mm. Aero, Blue1, Finnair, Mercer, Veho sekä Vaisala. Sopimusten ansiosta omat rahalliset kulumme tapahtumasta jäivät lopulta odotettua pienemmiksi. Suurkiitos kaikille yhteistyökumppaneillemme!

Viime viikkoina ennen kokouksia hiottiin vielä lukuisia yksityiskohtia, kuten kokousvieraiden kuljetukset, ruokailujen menut, sosiaalinen ohjelma sekä AGE-komitean Veho Smart Golf-tapahtuman järjestelyt. Tapahtuman jälkeen voitiin todeta järjestelyjen onnistuttua tavoitteen mukaisesti. Pieniä yllätyksiä mahtui toki mukaan, mutta niistä selvittiin tilannekohtaisella luovuudella.

## ALR-seminaari kokosi kansainvälisiä vieraita

Kokousten jälkeisenä päivänä järjestettiin Ilmailumuseolla lisäksi ALR-seminaari (ALR = Airport Liaison Representative). Seminaari antoi varsin syvällisen katsauksen lentäjien antamaan näkökulmaan ja panostukseen turvallisessa lentokenttien suunnittelussa. Puhujiin kuuluivat mm. AGE-komitean molemmat puheenjohtajat sekä IFALPA:n edustajia. Eräs nä-

kyvimmistä yksittäisistä aiheista oli Runway Incursion -tapausten ehkäisy. Osanottajaluetteloon kuului komiteakokousvieraiden lisäksi lukuisia varta vasten paikalle tulleita kansainvälisiä vieraita. Myös Suomesta oli saatu paikalle mm. Ilmailulaitoksen, Finnairin, OTK:n sekä EFHK:n edustajia.

Raportti ATS-komiteakokouksesta seuraavana tässä lehdessä. Lisäksi lehdessä AGE-komitean varapuheenjohtajan, myös ALR-seminaarissa esitelmöineen hollantilaisen Rob van Eekerenin asiantunteva artikkeli Runway incursion -tapauksista. AGE-kokouksesta saamme lukea lisää elokuun numerossa.

**T**omi Tervo

# Radioyhteyden menetys edelleen kriittistä

## - IFALPA ATS-komiteakokous Helsingissä

*Vuoden ensimmäinen IFALPA:n ATS-komitean (Air Traffic Services) kokous järjestettiin liittomme toimesta Helsingissä 10.-12.5. Edustimme Mika Kososen kanssa ensi kertaa kattojärjestö FPA:ta.*

Kokouksen ollessa kotimaassa oli suomalaisilla mahdollisuus laajentaa edustusta. Kokouksessa edustivatkin suomalaista ilmailuamattikuntaa lisäksimme observoijina Suomen Lennonjohtajien Yhdistyksen edustajat Sami Fabritius (SLJY:n pj.) sekä Kimmo Koivula (SLJY:n IFATCA-edustaja). Sääkin oli loppujen lopuksi vuodenaikaan nähden mukava. IFALPA Director Jussi Ekman oli tehnyt valtavan työn kokouksen eteen, sekä järjestelyissä että varainhankinnassa. Niinpä kokousvieraille oli kumpanakin iltana tarjolla sponsoroitu illallinen. Haluankin kiittää Jussia ja kaikkia kokousta sponsoroineita tahoja ja muita järjestelyihin osallistuneita

- kiitos! Ilman panostanne kokous ei varmasti olisi ollut näin onnistunut.

### UAV (Unmanned Aerial Vehicles)

Kuten jo aiemmissa ATS-kokouksissa, olivat nytkin esillä miehittämättömät ilma-alukset, joita alkaa hyvinkin nopeasti ilmestyä muun ilmailukenteen sekaan. Miehittämättömien ilma-alusten kirjo on laaja, pienimpien ollessa pienoismallien kokoa ja suurimpien vastaavan jo B737:aa. Jo tällä hetkellä 40 valtiossa on käytössä 80 erityyppistä miehittämätöntä ilma-alusta. Poliittikka niiden operointiin onkin luotava nopeasti. IFALPA:n peruslähtökohtana on, että kun miehittämättömät alukset alkavat operoida valvotussa ilmatilassa muun liikenteen seassa, on niiden operoinnin tapahduttava samoin periaattein kuin muidenkin. UAV:n on siis pystyttävä mm. vastaamaan lennonjohdon selvityksiin kuten lentäjät. Jos näin ei ole, on UAV-operaatioiden tapahduttava muulta liikenteeltä raja-

tussa ilmatilassa. Samoin tulisi määrätä ko. aluksille PIC, joka maassa vastaisi ilma-aluksen toiminnasta samoin kuin normaalin ilma-aluksen päällikkö. Kokouksessa saatiinkin luotua yleiset raamit tulevalle politiikalle.

### Radioyhteyden menetys

Radioyhteyden menettäminen ATC:n kanssa poiki pitkän keskustelun heti kokouksen alkuun. Eurocontrol, yhteistyössä NATO:n kanssa, on perustanut asian tiimoilta työryhmän nimeltä NEASCOG. Kuten kaikki varmasti tietävät, otetaan radioyhteyden menettäminen lennonjohdon kanssa nykyään varsin vakavasti. Esim. Belgian lennonjohdolla on uusi ohjeistus: ellei ilma-alus vastaa kolmeen yhteydenottoyritykseen, on lennonjohdon ilmoitettava asiasta ilmavoimille. IFALPA:lta on pyydetty kantaa asian tiimoilta. Asiasta käytiin pitkä keskustelu ja lo-



Radioyhteyden menetys ilma-alukseen otetaan lennonjohdossa erittäin vakavasti. IFALPA pohtii omaa kantaansa siihen, kuinka tilanteeseen tulisi reagoida. Kuva: T. Tervo

puksi saatiin kanta muotoiltua myös paperille:

*IFALPA recognises the interest of NEASCOG to develop security based "Renegade" COMLOSS Procedures.*

*IFALPA requires that these procedures should be introduced into ICAO Annex 17 and should not affect the established standard Radio communication failure procedures as contained in PANS-ATM.*

*NOTE: In consequence, any proposed "expected time" element for COMLOSS does not need to be related the ICAO RCF (Radio Communication Failure) procedure, values 7/20min.*

## ASAS (Airborne Separation Assurance System)

Kokouksessa keskusteltiin IFALPA:n politiikasta ilma-alusten omaan porrastamiseen. Ajan kuluessa laitteet kehittyvät tasaiseen tahtiin, ja politiikan luomiseen alkavat olla viime hetket. Kuten historian saatossa on huomattu, jos langat annetaan täysin kehitystä tekeville suunnittelijoille ja insinööreille, voi lopputulos olla kaikkea muuta kuin lentäjäkunnan haluama. Visiot tällä saralla ovatkin suunnittelijoiden papereissa melko huimia. IFALPA:n onkin syytä tuoda jo etukäteen omia ajatuksiaan suunnittelijoille, mieluummin kuin yrittää jälkikäteen muuttaa jo luotuja menetelmiä.

Esimerkkinä suunnitelma ADS-B:n käyttämisestä omaan porrastamiseen näkölähestymisen yhteydessä.

## Korkeusrajoitukset ja radioliikenne

Viime kokouksessa Amsterdamissa luotiin yhteistyössä lennonjohtajien kattojärjestön IFATCA:n Technical and Operations -komitean (TOC) kanssa yhteiskirje ICAO:lle koskien RTF:ää "level restrictions"-tilanteissa. Ongelmallisia tilanteita on ainakin kahdenlaisia. Ensimmäisenä esimerkkinä tilanne, jossa lennonjohtaja selvittää laskeutumaan jollekin lentopinnalle käyttäen rajoitusta esim. "Maintain vertical speed 1500 ft/min or more". Tämän jälkeen ATC vaihdattaa koneen toiselle lennonjohtajaksolle, joka selvittää sen alemmalle lentopinnalle pelkästään termillä "Continue descent to FL XX". Onko rajoitus vielä voimassa? Tähän haluttaisiin ICAO:lta selkeä, julkaistu kanta. Alustavasti ICAO on vastannut Eurocontrolin kyselyyn, ettei rajoitus ole voimassa ellei lennonjohtaja toista sitä. Mielenkiintoista on, että oma tutkiva viranomaisemme on erään tapauksen tutkinnan yhteydessä ottanut täysin päinvastaisen kannan.

Toisena esimerkkinä ovat julkaistut korkeusrajoitukset. IFALPA ja IFATCA

## 40 valtiossa on käytössä jo 80 erityyppistä miehittämätöntä ilma-alusta.

haluaisivat ICAO:n selkeän kannan tilanteeseen, jossa lennonjohtaja selvittää koneen alemmalle korkeudelle kuin mitä tuloreitin yhteydessä on julkaistu. Tätä pyydettiin kirjeessä, joka luotiin viime vuonna Amsterdamissa. Kirje ei jostain syystä koskaan lähtenyt. Helsingissä luotiinkin uusi, IFALPA:n oma kirje asiasta ICAO:on. Kirjeessä todetaan mm:

*"It is recognised that ambiguities may also arise when published procedures, such as SIDs or STARs, include level restrictions, and subsequently ATC clears an aircraft across such restrictions. In IFALPA's opinion, such potential for ambiguity should be eliminated. May we therefore ask for a clarification of the following:*

*Will published restrictions need to be repeated in order to continue to be in effect after a new clearance related to levels has been issued? How will these issues be addressed in PANS-ATM?"*

## Selvä lähestymään

Helsingin kokoukseen olin luonut keskustelupaperin (Discussion Paper) koskien viimeisen selvitetyn korkeuden jättämistä lähestymis-selvityksen saamisen jälkeen, kun ollaan tutkavektoreissa.

Asiasta käytiin keskustelu komitean jäsenten ja IFATCA:n edustajien kesken, ja tässäkin keskustelussa tulivat nopeasti esille eri tulkinnat asian suhteen. Sinänsä huonoa on, että kyseiseen, melko oleelliseen asiaan ei löydy suoraan kantaa

Aterialla kokousväen kesken mm. SLJY:n Kimmo Koivula sekä FPA:n Mika Kosonen. Kuva: Timo Einola





ATS-komitean puheenjohtaja Christian Denke (oik.) kiitti Jussi Ekmania onnistuneista kokousjärjestelyistä. Kuva: Timo Einola

*Timo Einolan ATS-kokoukseen laatiman Discussion paperin sisältö kokonaisuudessaan:*

## Cleared for approach during radar vectoring

Being radar vectored for approach with ATC leaving aircraft higher than initial approach altitude when giving approach clearance, makes for a confusing situation in the cockpit on occasion. It is confusing for pilots to determine whether they should maintain last vectored altitude until established on final track, or are they allowed to descend to initial approach altitude. The problem is not just a local problem in some areas, but worldwide. The problem has several aspects.

ICAO PANS-OPS or PANS-ATM does not clearly specify whether the flight crew are allowed to leave higher vectoring altitude to initial approach altitude or not. One interpretation is that when pilots have the approach clearance, they are allowed to use all procedure altitudes all the way down to minimum. But the problem arises when pilots are still under radar vectoring in higher altitude than initial approach altitude when receiving approach clearance. This kind of situation has many different items which have to be considered.

## Terrain clearance

According to PANS-ATM 8.6.5.2, the ATCO is responsible for terrain clearance when vectoring aircraft until aircraft continues with own navigation. And also the ATCO is responsible for making temperature corrections to minimum altitudes during aircraft vectoring. As long as the ATCO has the best knowledge about lowest vectoring altitudes in area concerned, pilots should carefully think before leaving last cleared altitude to initial approach altitude before being established on the final track.

## RTF

The ATCO should use precise ICAO recommended procedures when leaving aircraft higher than initial approach altitude when giving approach clearance. i.e. give clearance (PANS-ATM 12.4.2.2) "Maintain (altitude) until glide path interception" and also ask aircraft to report when established on the final track as PANS-ATM 8.9.4.1 demands the ATCO to do. This would clarify the point where ATCO's responsibility for keeping terrain clearance ends. And also make it clear for the pilots that they shall not leave last cleared altitude before intercepting GP.

As comments from various committee members and other pilots showed, this may need clarification. Should this question be brought to the attention of ICAO? I will leave further actions to the committee to decide.

ICAO:lta. Niinpä allekirjoittanut sai erään toisen komiteajäsenen kanssa tehtäväksi luoda kirjeen, jossa pyydetään selkiyttämään asiaa. Kirje lähtee ainakin Eurocontrolin APDSG-työryhmälle, joka käsittelee lennonvarmistuksen menetelmäasioita. Ryhmässä istuu IFATCA:n edustajana Helsingin lennonjohtaja Kimmo Koivula. Asia tulee etenemään hitaasti mutta varmasti. Seuraava APDSG -kokous on vasta syyskuussa.

## Lyhyesti muista asioista

- Afrikan alueen RVSM:n käyttöön ottoa lykätty ainakin alkuvuoteen 2006. Afrikan valtiot ja operaattorit eivät olleet vielä valmiita käyttöönottoon. Lykkäämiseen vaikutti vahvasti IFALPA:n ja IFATCA:n viimevuotinen yhteinen kannanotto.

- E170-koneella on havaittu ongelmia korkeuden säilyttämisen suhteen RVSM-ilmatilassa. HMU:t (Height Monitoring Unit = maahan sijoitetut korkeudenmittauslaitteet) ovat havainneet virhettä ko. tyypin kohdalla. Ongelmat lienevät kuitenkin kohta historiaa.

- Nicosian ja Ercan ongelmista johdettua Välimeren alueelle harkitaan ja lobataan "Lateral offset" -menetelmää. ICAO suositti menetelmää jo 2004 ilman tutkapeittoa oleville valtameri- ja syrjäseutualueille. Offset vähentäisi yhteentörmäysvaaraa level bust -tilanteissa nykyisellä navigointitarkkuudella.

- Euroopan ilmatilaluokituksen yhdistäminen ja muuttaminen etenee hitaasti mutta varmasti. 34 valtiota 40:stä on ottanut käyttöön esitetyn mallin, jossa C-luokka on ilmatilaluokituksena yli FL 195 (Suomessa FL 95). Ongelmavaltioita ovat Azerbaizhan, joka ei edes keskustele aiheesta sekä Turkki sekä Kreikka, jotka eivät edes ole vahvistaneet käyttöön koko ICAO:n ilmatilaluokitusta! Tavoitehan on noin vuoden 2015 vaiheilla olla kahden ilmatilaluokan mallissa.

- Lähestymisen loppuosan porrastusperustetta on tutkittu muutettavaksi

mailimääräisestä aikamääräiseksi. Eli jos nykyinen minimiporrastus loppuosalla on esim. 3 NM, korvattaisiin se aikaporrastuksella, esim. yksi minuutti. Asia on vasta alkututkinnassa ja vaatii mm. kehittyneempiä työkaluja lennonjohtojärjestelmiin. Taustalla ovat paineet kapasiteetin kasvattamiseksi.

- TCAS-radioliikennettä suunnitellaan muutettavaksi vieläkin yksinkertaisemmaksi. Ehdotuksen mukaan aina kun poiketaan TCAS RA:n takia selvityksestä, ilmoitettaisiin vain "TCAS RA". Väistön suuntaa ei siis enää ilmoitettaisi. Asia etenee hitaasti ICAO:n byrokratian rattaissa, ja on kohdannut myös vastustusta.

Näistä, ja muista kokouksessa käsitellyistä asioista saa lisätietoja allekirjoittaneelta.

**T**imo Einola  
ATS-komiteaedustaja



# Be careful out there!

*Figures indicate that runway incursions (RI's) are caused by pilots (55%), air traffic controllers (23%) and vehicle drivers (27%). These figures have one thing in common. They identify the factors being the cause for a runway incursion, with pilots being the most probable cause.*

**H**uman factors science learns that people DO make mistakes and if enough pitfalls are there, eventually somebody will get trapped. This article summarises what pilot representatives are doing and what individual pilots can do to minimise the risk of a runway incursion.

## History

The worst aviation accident in history was a runway incursion (Tenerife 1977). One might think that enough lessons

were learned and that the causes of the runway incursion problem were eliminated during the following years. It is true that some valuable lessons were learned, like improved radio-telephony (R/T) procedures and improved crew coordination procedures. But the problem still continued to exist and more lives were lost. This led to a FAA CAST (Civil Aviation Safety Team) initiative. A lot of good lessons were learned, but in the meantime, Europe suffered another dramatic accident, the 2001 Milan Linate crash. This accident resulted in an initiative by Eurocontrol to host an international two day workshop on runway incursion in 2002. Unique in this workshop was that all players were joined together, Aviation Authorities, Regulators, Accident investigators, Industry representatives, Manufacturers, Operators, Airports, Air Traffic Controllers and Pilots. A steering committee was formed, including IFALPA as a permanent member, and in 2003 a European action plan for the runway incursions was launched.

### What is a runway incursion?

ICAO has recently adopted a world wide definition of a runway incursion: "A Runway incursions is any occurrence at an aerodrome involving the incorrect presence of an aircraft, vehicle or person on the protected area of a surface designated for the landing and take-off of aircraft".

### The chance and risk

Eurocontrol believes that in the European region with more in than 15.000.000 movements per year, one serious runway incursion (RI) occurs every day. Although the chance for a runway incursion accident for an individual pilot is extremely small (less than  $6,67 \times 10^{-10}$ ), the potential risk is very high. On ground collisions are often very dramatic due to the high casualty rate. Therefore every effort

*Hollantilainen kapteeni Rob van Eekeren on IFALPA:n AGE-komitean varapuheenjohtaja sekä IFALPA:n edustaja Euroopan Runway Safety Steering Committee:ssa. Oheinen artikkeli Runway incursion -tapauksista on suunnattu nimenomaan suomalaiselle lentäjäkunnalle.*



should be made to reduce the number of runway incursions.

### Why do statistics indicate that runway incursions are caused by pilots?

In the traditional distinction, only three parties are mentioned as a cause for a runway incursion (vehicle drivers, air traffic controllers or pilots). Is this indeed the whole story, or is there more to it? If an airport is designed with multiple runway crossings, where aviation English is only partly spoken, with a very complex taxiway structure, with high density traffic, with time pressure to meet your slot, with complicated flight procedures, with non ICAO standards in place, with poor signage, with numerous exemptions to standard operating procedures, with an one mile long NOTAM list, with a fair chance to get bad weather, etc., then it should not be surprising that runway incursions are occurring. All these factors are to be seen as inherent system omissions and not a fault of an individual pilot.

The pilot representatives of IFALPA believes that the above mentioned inherent system faults are the real and deeper causes why pilots are confronted so often as a cause for a runway incursion. These inherent system faults are often compensated by adding another operational procedure to pilots in the belief that this will solve the problem. That leads to complex procedures at

often complex airports resulting in an increasing number of possible pitfalls for pilots. It will not surprising that compensating inherent system faults through procedures will, at best, only solve a part of the problem.

### Complicated High Capacity airports

Research by the FAA clearly shows that the number of runway incursions at these complicated airports is far higher and that thus the risk is higher. In the same period had LAX (Los Angeles) 29 Runway incursions, whilst IAD (Washington DC) had only 4. A short glance at the airport lay-out tells the whole story why these figures differ so much.

In Europe, Paris Charles de Gaulle International Airport (CDG) is an excellent example of why capacity enhancement also could be regarded as a major cause for runway incursions. Since the introduction of two new runways, south and north of the existing ones, both requiring a runway crossing before getting to the tarmac, the number of runway incursions has exploded. Despite all operational compensating procedures at CDG, runway incursions are a continuous problem.

### Non ICAO standard

Another area of primary concern is the non adherence to International Civil Aviation Organisation (ICAO) stan-

dard procedures. A number of airports consider themselves so unique that they think that ICAO standard does not apply to them. The result is non standard ICAO markings and signs, non ICAO standard or unusual procedures, etc. Although all these special measures might sound logical to the individual airport or even to their national aviation authority, the fact is that pilots fly to other destinations and are therefore continuously faced with adopting themselves to non ICAO standards or unusual application of procedures. This deviation of normal procedures is also an underlying cause of runway incursions.

The International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) believes that it is imperative that ICAO standards and recommendations should be adhered to - in every place, everywhere and every time. As long as this is not realised then the final acceptance of these non standard items remains with the pilot. Guess who will than be identified as being the cause of a runway incursion?

## Punitive approach

Another major factor is the reduction of the well established high quality voluntarily reporting system. This system has, undoubtedly, brought aviation at its exceptionally high safety standard. After Milan's Linate runway incursion accident, the Italian court sentenced imprisonment for the ATC Controller (8 years), the Airport Director (8 years), the ATS Head (6½ Years) and an Authority's employee (6½ years). Other runway incursion incidents are known to lead to legal punitive consequences, including those when the court case was based on a pure voluntary incident reporting system (.....!).

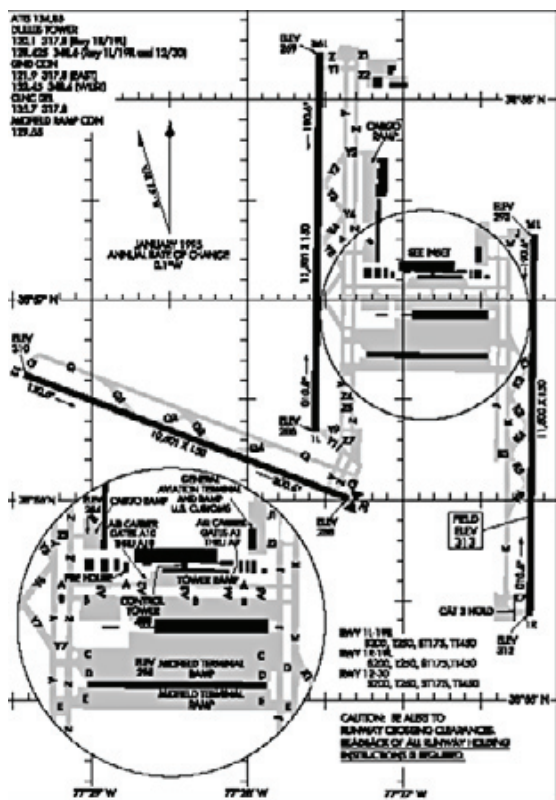
Although European initiatives to establish a reporting system are just developed, and in a number of countries accepted, the legal basis for this non punitive reporting is not accepted worldwide. As a consequence of these legal actions, it is expected that the number and quality of incident reports will degrade and therefore the flight safety lessons which could be learned will erode.

## The solutions: Treat and Cure the Disease

If Pilots and Air Traffic Controllers continue to accept operational procedures to compensate for bad airport design or non-compliant airports, then they will be continue to be identified as being the cause for a runway incursion. Especially when after voluntarily reporting possible omissions they are prosecuted. IFALPA believes that all these compensational procedures are just pills for reducing the effect of a fundamental disease, but are not the cure. The cure has to be found in good airport design, in ICAO compliant airports and worldwide standard procedures. Therefore the best solution is to integrate both. Reduce the effects of the disease by pills (short term actions) while in the meantime start to cure the disease (long term action).

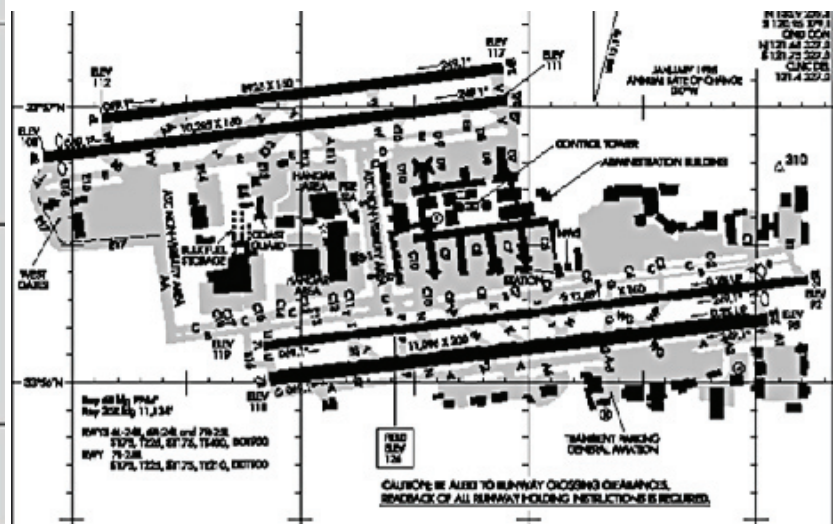
## European Action plan on the prevention of runway incursions

This plan has been developed in close coordination between all different parties involved (like IATA, IFALPA, IFATCA, JAA, Eurocontrol, Aviation Authorities, etc.) The action plan can easily be downloaded at [www.eurocontrol.be](http://www.eurocontrol.be). At this moment a great



In the same time period LAX (Los Angeles) had 29 runway incursions...

...whilst IAD (Washington DC) only had 4.



number of recommendations form the action plan are implemented throughout Europe. Also ICAO and the FAA are included in the recommendation and future global actions can be expected.

Will this action plan solve the problem? Yes and no.

Yes, because the action plan contains a lot of very good recommendations and, if followed, will reduce the chance of runway incursion accidents. No, because the action plans fails to eliminate the real underlying cause of runway incursions. The action plan addresses important contributing causes like, training, R/T procedures, aviation language, operational procedures, and local runway safety teams, identification of hotspots, visual aids, situational awareness, ATC procedures and audit programs, etc. However, it fails to give concrete solutions for the real underlying cause, the complexity of the high density airports where everything is done for capacity enhancement. For this reason, ICAO Annex 14 and the ICAO Aerodrome Design Manual (doc 9157-an/901) need to be improved. Only integration of the actions as mentioned in the action plan in conjunction with ICAO Annex 14 improvements will, in the end, best reduce the change of a runway incursion.

### What does IFALPA do to prevent runway incursions?

IFALPA is working together with all relevant parties to find practical, workable solutions and set goals for structural improvements. The IFALPA work is highly appreciated, with eyes and doors being opened which previously were closed before.

IFALPA endorses and actively participates in getting the action plan items implemented, whilst at the same time initiatives are implemented to realize improvements to ICAO documents.



At CDG, runway incursions are a continuous problem.

IFALPA strongly believes that the prevention of a runway incursion should be the primarily goal. For this, the number of pitfalls should be reduced. Although IFALPA realises that even at a perfect airport, with perfect ATC, with perfect rules, there still might be a chance that a runway incursion could happen, it is the belief of IFALPA that the chances will be reduced significantly. Therefore, IFALPA has developed a concrete text proposal to ICAO Annex 14 in order to improve airport design. This proposal includes the elimination of runway crossings, improved visual aids, safer design for intersection take offs, etc. IFALPA strongly believes in the use of stopbars as a traffic light principle. That requires the use of stopbars by the air traffic control colleagues, an investment in the installation of easy to use and reliable stopbar system, but above all, the discipline of pilots not to cross a red stopbar. Thus, never ever cross a red stopbar (unless contingency procedures are in force). IFALPA also strives to achieve the use of a common aviation language. Furthermore, IFALPA uses its influence to update the Airport Planning Manual.

Finally a special training CD has been made, which can be used by pilots to elevate their knowledge.

### What can the Finnish Pilots' Association (FPA) do to reduce the change for a runway incursion at Helsinki-Vantaa airport?

The Action Plan calls for the establishment of local runway safety teams (LST). Such a LST consists of operational people at an aerodrome, Air Traffic Controllers, vehicle drivers and Pilots. IFALPA believes this to be an excellent idea and deserves full support. Therefore, all IFALPA Member Associations should actively strive to

supply a pilot in this LST. IFALPA offers, without costs for Member Associations special training, via the

### In Helsinki undoubtedly the best solution is to build a perimeter taxiway around the 22L / 04R.

IFALPA Airport Liaison Representative (ALR) Program. This ALR training will be held in May in Helsinki. Helsinki-Vantaa airport has established a local runway safety team, and already very effective measures are implemented. One of these is that the follow me car will not wait with a flashing light "follow me, follow me" at the other side of the active runway 22L/04R causing confusion to the pilot, which might be

invited to cross an active runway in order to follow the follow me car, without proper clearance. Other measures will be to establish "hotspots". Clearly the whole "Z", "ZD, ZC" area, with the obliged crossings is a very, very hot spot" All the crossings should always be protected by an active stop bar system, acting as a traffic light. However, undoubtedly the best solution is to build a perimeter taxiway around the 22L / 04R. FPA should strongly pursue this solution.

## What can a Pilot do to reduce the chance for a runway incursion?

**Language.** Building an air picture is important for the situational awareness. The same applies to the situational awareness on the ground. This is mainly done by listening out to external R/T conversation. It is therefore imperative that a universal aviation language is used by all pilots.

**Stopbars.** Never ever cross a red stopbar - it is your last line of defence. In the remote case that the system is broken, insist on alternative procedures.

**Runway Crossing.** Demand an explicit clearance to cross any runway, including the non-active one.

**Taxi phase.** 'Taxi phase' is the phase of flight with high workload - treat it that way. Omit as many actions as possible during the taxi phase. Many actions can, and should, be done when parked or stopped. The time penalty does not weigh up to the gain in safety. Use four eyes to the full extent during the taxi phase, especially when in the neighbourhood of a runway.

**Visual Aids.** Ensure the use of the visual aids to the full extent. Know them and familiarize yourself with their meaning.

**Time pressure.** Recognize the symptoms of the 'Hurry-up Syndrome' by your crew and slow down the pace of actions.

**Unsure of your position?** If unsure of position, vacate runway, stop and



The crash in Linate in 2001 - caused by a runway incursion.

ask ATC for guidance. There have been incidents of lost aircraft wandering around an airport and endangering themselves and others. Make sure that your situational awareness is not lost.

**Report.** Report any non ICAO compliant or potential dangerous situations to the appropriate Authorities.

**In General.** When pilots are confronted with the 'Hurry-Up Syndrome' with complex operational procedures at an airport and potential loss of situational awareness etc, the only thing they can do is: Slow down the pace, forget your slot or departure time pressure, stop, recap, rethink, get organised and start again.

If this means a reduction of the airport capacity, so be it. Eventually the pilot is the ONLY and last one who is in a position to judge whether an operation is still safe enough to proceed. If in doubt - STOP.

## Summary

Runway incursions pose a real threat to aviation safety. A complex number of contributing factors are known to contribute to the fact that pilots are considered to be the number one cause of runway incursions. These factors are generally divided into non standard or non compliant airports and procedures and into complex airports and procedures. It is imperative that ICAO standards are implemented throughout the world.

Two major initiatives to reduce the changes of runway incursions have linked together and concrete operational procedures are developed. IFALPA is

part of this process. Another important area for improvement is the airport design. For this, ICAO documents have to be improved and implemented, however it requires time. In the meanwhile it is important to all individual pilots to be fully aware of the potential dangers of a runway incursion. Often the best action they can take is to stop, recap, rethink, get organised and start again.

## Conclusion

IFALPA takes the runway incursion problem seriously and works together with relevant authorities to develop methods which will avoid runway incursions. IFALPA believes that these measures should include short term actions but should also address the real underlying causes, such as airport design and capacity enhancement. IFALPA recognizes that the individual pilot can also undertake measures to avoid a runway incursion. Also member associations are encouraged to participate in the establishment of local runway safety teams. Finally, it should be perfectly clear to the all pilots that despite all inherent system faults, they will be named as the primary cause, whenever possible, for a runway incursion.

Therefore: A strong advice to all pilots: BE CAREFUL OUT THERE!

Rob Van Eekeren

# 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

# Lentäjät mukana onnettomuustutkinnoissa

## - IFALPA:n Accident Analysis -komitean kokous Saksassa

*Onnettomuustutkintoihin  
perehtyneen AA –komitean  
kokouksessa esiteltiin mm.  
lintutörmäystapaus, jonka  
tutkinnan mielenkiintoisia  
vaiheita esittelee seuraavassa  
Tero Lybeck. Kokouksessa  
pohdittiin myös ei-rankai-  
sevan kulttuurin filosofiaa  
ja sen ongelmakohtia.*



**K**okousta isännöi Saksan liikennelentäjäliitto Vereinigung Cockpit (VC). Kokous oli omia, entisen lento-onnettomuustutkijan, näkemyksiä huomattavasti avartava. Ammatillisessa mielessä kokous oli aivan samaa tasoa kuin vastaavat onnettomuustutkintaviranomaisten kokoukset. Eniten keskusteluissa nousivat esille "no-blame/just culture", FDA ja IFALPA:n hyväksymien lento-onnettomuustutkijoiden osallistuminen onnettomuustutkintaviranomaisten suorittamiin onnettomuustutkimuksiin.

### ICAO:n kuulumisia

ICAO on järjestämässä seuraavan suuren lento-onnettomuustutkintaa säätelevää Annex 13:a käsittelevän kokouksen (divisional meeting) vuonna

2008. AA-komitean kokouksessa todettiin, että Annex 13:n toimintaan ollaan pääsääntöisesti tyytyväisiä, vaikka joihinkin asioihin toivotaankin muutoksia.

Ohjaamon videotaltiointijärjestelmät eivät ole tällä hetkellä aktiivisesti käsiteltävänä ICAO:ssa mutta asiaa ei ole myöskään haudattu. Edellisessä divisional meetingissä Montrealissa vuonna 1999 videotaltiointijärjestelmiä ei otettu mukaan Annex 13:een, koska laitteiden kehitys oli vasta alkutaipaleella. Järjestelmien käyttöä ei haluttu säädellä Annexilla, koska

sääntely olisi ohjannut teknologian kehitystä, mitä taas ei pidetty toivottavana. Mainittakoon vielä, että ohjaamon videotaltiointijärjestelmät ovat USA:n onnettomuustutkintaviranomaisen, NTSB:n, tärkeimpinä pitämien asioiden listalla ("most wanted safety improvements").

### Lintutörmäys Schipholissa 28.11.2004

KL1673, B737-400, lähti 28.11.2004 Amsterdam-Schipholista lennolle kohti Barcelonaa. Koneen nokkaan

Maailmalta on saatu varsin suotuisia esimerkkejä lentäjien edustajien osallistumista onnettomuustutkintaan. Asetelmaan liittyy kuitenkin vielä kysymyksiä.



osui lintu lentoonlähdössä likimain samaan aikaan, kun laskuteline valittiin sisään. Laskutelineen ja laskusiivekkeiden sisäänoton jälkeen ohjaamossa ei havaittu mitään vikaindikaatioita, joten miehistö ilmoitti törmäyksestä lennonjohdolle ja päätti jatkaa lentoa Barcelonaan. Lento ja laskeutuminen sujuivat normaalisti, kunnes koneen nopeus hidastui laskukiidossa. Tällöin kone ajautui ulos kiitotieltä, nokkateline meni sisään ja vasen pääteline irtosi. Kone evakuoitiin, jolloin muutama matkustaja sai lieviä vammoja. Kone vaurioitui korjauskelvottomaksi.

Kun kone tarkastettiin onnettomuuden jälkeen, nokkapyörän ohjausmekanismista löydettiin linnun jäänteitä ja ohjausmekanismi todettiin vaurioituneeksi. Miehistöllä ei kuitenkaan ollut mitään tietoa syntyneestä vauriosta lentoonlähdön jälkeen Schipholissa ja lennonjatkamispäätös tehtiin sen hetkisten tietojen perusteella. Eräs kokousedustaja kertoi hänen yhtiönsä politiikan olevan, että kone laskeutuu

aina todetun lintutörmäyksen jälkeen lähimmälle sopivalle kentälle. KLM:llä tällaista politiikkaa ei kuitenkaan ole. Kokouksessa pohdittiin myös sitä, että jos yhtiön politiikka tai tarkistuslistat edellyttävät laskeutumista lähimmälle sopivalle kentälle poikkeustilanteen jälkeen, asettaa miehistö itsensä aina tarpeettomasti alttiiksi oikeustoimille, jos ohjetta ei noudateta.

Kun kone oli evakuoitu Barcelonassa ja tilanne oli ohi, kapteeni ilmoitti onnettomuudesta matkapuhelimellaan KLM:lle ja Alankomaiden lentäjaliitolle (VNV). KLM ja VNV käynnistivät lento-onnettomuustoimintasuunnitelman. Espanjan lentäjaliittoon, SEPLA:an saatiin yhteys IFALPA:n kautta, jonka jälkeen SEPLA oli valmiina tukemaan VNV:tä tarpeen vaatiessa ja yhteistyö sujuikin hyvin.

KLM lähetti paikalle tutkintatiiminä onnettomuuspäivänä. VNV:n onnettomuustutkija kuului tutkintatiimiin ja pääsi paikalle samalla koneella. KLM:n tutkintatiimi aloitti yhtiön sisäisen onnettomuustutkinnan ja toimi tiiviissä yhteistyössä espanjalaisen vastaavan tutkijan kanssa. Tietoja vaihdettiin täysin vapaasti molempiin suuntiin. Käytännössä KLM:n tutkintatiimi vastasi koko tutkinnasta. SEPLA:n edustajat kertoivat, että tutkinnan delegointi on-

nettomuuskoneen operaattorille on Espanjassa normaali käytäntö, koska Espanjan tutkintaviranomaisella ei ole tarpeeksi resursseja suuren lento-onnettomuuden tutkintaan. ICAO:n edustaja Milton Wylie kertoi kokouksessa, että onnettomuustutkinnan delegointi onnettomuuskoneen operaattorille on hyvin harvinaista.

Tutkinta eteni hyvin, kunnes espanjalaiset oikeusviranomaiset aloittivat omat tutkimuksensa. Miehistö kutsuttiin kuultaviksi "todistajina" (joilla on velvollisuus pysyä totuudessa). Koska KLM:n tutkintatiimi epäili, että miehistön asema kuulemisissa voidaan helposti muuttaa "epäillyksi", KLM vetäytyi tutkinnasta ja luovutti kaiken tutkintamateriaalin Espanjan tutkintaviranomaiselle. Näin tehtiin siksi, että KLM:n tutkinnan tutkintamateriaali ei ole Annex 13:n suojaama, kun taas Espanjan tutkintaviranomaisen tutkinnan materiaali on. Onnettomuustutkinta oli toukokuussa 2005 keskeytynyt, mutta sen uskottiin jatkuvan pian, kunhan oikeusviranomaiset ovat saaneet omat tutkimuksensa päätökseen.

VNV:n tutkija on yleensä aina mukana Alankomaiden tutkintaviranomaisen tutkintaryhmässä jos kyseessä on VNV:tä koskeva tapaus. Yhteistoimintasuhde on kuitenkin epävirallinen, koska tutkintaviranomaisella ei voi olla virallista suhdetta ammattiyhdistykseen. VNV:n edustaja korosti kokouksessa, että kun tutkija on mukana tutkintaviranomaisen tutkin-

**Yksi terveen lentoturvallisuuskulttuurin luomisen perustehtävistä on määritellä, mitkä toimet ovat ei-hyväksyttävää, lentoturvallisuutta vaarantavaa toimintaa ja mitkä taas tahattomia virheitä.**

nassa, hän ei saa missään tapauksessa kertoa ulkopuolisille mitään tutkinnassa saatuja tietoja. Tämä kiello koskee myös tietojen kertomista muille VNV:n sisällä. Mitä VNV sitten kokee saavansa tästä yhteistyöstä? Turvallisuus paranee parempien onnettomuustutkintojen myötä ja toisaalta VNV:llä on paremmat ja läheisemmät suhteet tutkintaviranomaiseen Alankomaissa.

## Tutkintanaäkökulma: yhteentörmäys Überlingenin yläpuolella 1.7.2002

Timo Mäkeläinen on esitellyt yllämainitun onnettomuuden tutkintaselostuksen tapahtumatiedot jo aiemmassa Liikennelentäjän numerossa. Koneet törmäsivät toisiinsa Saksan ja Sveitsin rajalla Überlingenin yläpuolella likimain 90° leikkaavilla lentoradoilla lentopinnalla 350 yön vallitessa. Tapahtuman syntyyn vaikutti useita tekijöitä, joista merkittävimmät olivat kaiketi lennonjohdoissa tapahtuneet virheet, joiden seurauksena koneet joutuivat törmäyskurssille ja se, että lennonjohdon käskiessä viime hetkellä Tu154M:n laskeutumaan, koneen miehistö noudatti lennonjohdon ohjetta, vaikka koneen TCAS RA käski konetta samanaikaisesti nousemaan. B757-koneen miehistö noudatti TCAS RA:ta. Kaikki 71 koneissa ollutta ihmistä menehtyivät onnettomuudessa. Tutkintalautakunnan puheenjohtajan Jörg Schönebergin esitteli kokouksessa onnettomuuden tutkinnan kulun.

Tutkinnasta vastasi Saksan tutkintaviranomainen BFU, joka delegoi tutkintatyön tutkintalautakunnan puheenjohtajalle. Tutkintalautakunta muodostettiin ICAO:n ohjeiden mukaisesti tutkintaryhmistä, joita koottiin yhdeksän. Ryhmät olivat: kaksi onnettomuuspaikkatutkintaryhmää (B757 ja TU154), kaksi ilma-alusryhmää (B757 ja TU154), lennonjohtoryhmä, operatiivinen ja sääryhmä, TCAS-ryhmä, lennonrekisteröintilaiteryhmä ja human factors -ryhmä. Tutkintaryhmien puheenjohtajina toimivat BFU:n vakituiset tutkijat.

## Tutkinnan delegointi onnettomuuskoneen operaattorille on Espanjassa normaali käytäntö.

Bahrain, Venäjä, Sveitsi ja USA nimittivät tutkintaan Annex 13:n mukaisesti valtuutetut edustajansa ja näille neuvonantajia. Valtuutetut edustajat toimivat maidensa tutkintaviranomaisen edustajina sekä yhteyshenkilöinä tutkintalautakunnan ja kyseisten maiden välillä. Neuvonantajat taas toimivat eri alojen asiantuntijoina ja suorittivat tutkintalautakunnan puheenjohtajan heille antamia erityistehtäviä. Kenttätutkimuksen aikana tutkintatyössä oli mukana myös kaksi Saksan lentäjälaiton (VC) AA-komitean jäsentä, joilla oli neuvonantajan status. Tutkinnan alkuvaiheessa tutkintaa suoritettiin yhtä aikaa viidessä eri paikassa: BFU:n pääkonttorissa ja laboratorioissa Braunschweigissa, tutkintalautakunnan tukikohdassa Friedrichshafenissa, lennonjohdossa Zürichissä sekä B757:n ja TU154:n hylkyjen luona onnettomuuspaikoilla Braunschweigissa. Tutkintatyössä oli ajoittain jopa 50-60 tutkijaa.

Vereinigung Cockpit otti onnettomuuden tapahduttua yhteyttä BFU:n johtajaan ja tarjosi BFU:lle omia tutkijoitaan avuksi tutkintaan. BFU:n johtaja hyväksyi tutkijat osallistumaan tutkinnan alkuvaiheeseen eli tapahtumatietojen keräämiseen. VC:n tutkijoiden kautta löytyi välittömästi mm. B757-kokemusta omaava ohjaaja ja B757-koneen lentokäsikirjat. Vaikka VC:n tutkijoiden osallistuminen tutkintatyöhön rajoittuikin vain tapahtumatietojen keräämiseen, tutkintalautakunta käytti heitä asiantuntijoina myös myöhemmin tutkinnan aikana.

Tapahtumien analysointiin ja turvallisuussuosituksen kirjoittamiseen he eivät kuitenkaan osallistuneet.

VC:n tutkijat korostivat sitä, että he työskentelivät tutkinnan aikana vain BFU:lle eivätkä siten antaneet tutkinnasta mitään tietoa VC:lle tai muille tahoille. Sekä VC:n että VNV:n tutkijat korostivat myös sitä, että he eivät olleet tutkintatilanteessa statukseltaan yhdistyksensä edunvalvojia vaan tutkivaa viranomaista avustavia tutkijoita. Mitä VC sitten kokee saavansa osallistumisesta BFU:n tutkintatyöhön? Parempia onnettomuustutkintoja ja siten parempaa lentoturvallisuutta. Tutkijat voivat antaa BFU:lle ajan tasalla olevaa liikennelentämiseen liittyvää tietoa ja siten vaikuttaa siihen, että tutkinnasta tulee paras mahdollinen. Hyvät suhteet BFU:un ovat luonnollisesti myös tärkeä asia.

Mainittakoon vielä, että edellä mainittujen lisäksi ainakin US ALPA:lla ja NTSB:llä sekä US ALPA:lla ja Kanadan tutkintaviranomaisella (Swissair 111:n tutkinta) on ollut hyvin toimivaa molempia osapuolia tyydyttävää yhteistyötä onnettomuustutkinnassa.

## No-blame culture / Just culture

Kokouksessa keskusteltiin paljon kulttuurista lentoturvallisuuskysymyksissä. Uusimpana suuntauksena otettiin esille "just culture" – oikeudenmukainen kulttuuri, joka lienee helpompi hyväksyä myös viranomaistahoilla kuin "no-blame culture". GAIN (Global

Aviation Information Network) on tuottanut menneinä vuosina paljon arvokasta lentoturvallisuusmateriaalia, mm. teoksen "Operator's flight safety handbook". GAIN julkaisi syyskuussa 2004 monisteen "A road map to a Just culture: enhancing the safety environment", jossa "just culture" -ajattelu esitellään. Monisteen voi kopioida ilmaiseksi internetistä osoitteesta [www.gainweb.org](http://www.gainweb.org).

"No-blame culture" termi syntyi 1990-luvulla. Tavoitteena oli esittää vaihtoehto rangaistushakuisille kulttuureille ja toimintatavoille. No-blame -ajattelutavan mukaan suuri osa esim. lentoturvallisuutta vaarantavista tapahtumista johtuu tahattomista virheistä tilanteissa, joissa toimijalla, esim. lentäjällä, on ollut vilpiton halu pyrkiä toimimaan oikein ja annettujen ohjeiden mukaisesti. Kyseiset virheet, unohdukset ja erehdykset ovat sellaisia, joita parhaallekin lentäjälle voisi sattua, joten lentäjää ei pitäisi "syyllistää" näiden virheiden tekemisestä. Näistä virheistä rankaisemisen ei nähdä parantavan toiminnan turvallisuutta millään tavoin.

"No-blame culture" oli selkeästi askel oikeaan suuntaan. Ajattelutavassa on kuitenkin kaksi vakavaa puutetta. Ensiksi, ajattelutapa ei anna keinoja puuttua niiden lentäjien toimintaan, jotka omasta tahdostaan (ja usein toistuvasti) toimivat tavoilla, joita muut kollegat pitäisivät selvästi asiaan kuulumattomina ja lentoturvallisuutta vaarantavina. Toiseksi, no-blame -ajattelutapa ei ota kantaa siihen, mitkä toimet ovat hyväksyttäviä ja mitkä eivät.

Yksi terveen lentoturvallisuuskulttuurin luomisen perustehtävistä on määrittellä, mitkä toimet ovat ei-hyväksyttävää lentoturvallisuutta vaarantavaa toimintaa ja mitkä taas tahattomia virheitä, unohduksia ja erehdyksiä. Näiden kahden vaihtoehtojen väliin



jää luonnollisesti aina harmaa alue ja lopullinen päätös on tehtävä aina tapauskohtaisesti. Yllämainittu moniste tarjoaa työkaluja tämän arvioinnin tekemiseen.

### Lentotietojen analysointi (FDA)

Lentoturvallisuuskulttuurista keskusteltiin kokouksessa mm. Flight Data Analysis -asiaan liittyen. Erään merkittävän eurooppalaisen kansallisen lentoyhtiön lentäjäliiton edustaja kertoi, että heidän FDA-järjestelmällään on ns. portinvartija (gate keeper), joka on ainoa henkilö, joka voi yhdistää FDA-tiedon kyseisen lennon lentäjiin. Gate keeper nauttii lentäjäyhdistyksen luottamusta ja käynnistää tarvittaessa myös lisäselvityksen tapauksesta, joka on tullut tietoon FDA-järjestelmän tietojen perusteella. Jos tapauksen lisäselvityksissä käy ilmi, että ohjaajan toiminta on ollut tahallista ja törkeästi annettuja ohjeita ja määräyksiä rikkovaa, ohjaajaa kohtaan voidaan ryhtyä toimenpiteisiin - lentäjäliiton siunauk-

sella. Tässä tapauksessa yhtiö ja yhdistys olivat siis yhdessä sopineet, mikä toiminta on hyväksyttävää ja mikä ei.

Erään toisen merkittävän eurooppalaisen kansallisen yhtiön lentäjäliiton edustaja esitti, että koska FDA-järjestelmä on olemassa vain trenditiedon hankkimista varten, tietoja ei saisi koskaan käyttää yksittäisiä ohjaajia "vastaan". Tällä yhtiöllä ei ollut FDA-järjestelmän portinvartijaa, joka nauttisi lentäjäliiton luottamusta, joten on ymmärrettävää, että yhdistys kokee olevansa asiassa "yhtiön tulkintojen armoilla" vailla omaa sananvaltaa. Asioista sopiminen näyttääkin siis olevan tie kaikkia osapuolia tyydyttävään FDA-järjestelmään.

**T**ero Lybeck  
FPA:n AA-komiteaedustaja

# Nostalgiaa – ajatuksia 15 vuoden takaa

*Arkistoja mapittaessani löysin ja kvartaalitalouksiin ver-  
vanhan kirjeen. Mietittävää rattuna.*

*riitti menneinäkin aikoina.  
Pientähän se tuolloin oli tä-  
män päivän vapautuneeseen  
lentoliikenteen kilpailuun,  
globalisoituvaan maailmaan*

**K**irjeeni sisältö, siitä pilkkuakaan muuttamatta, saattaa antaa rakentavia ajatuksia nykypolven piloteillekin.

Yhtiömme on aina selviytynyt syyttään kohtaamistaan vaikeuksista - 1970-luvun jälkipuoliskon energiakriisistä, 1990-luvun alun kotimaisesta talouslamasta, syyskuun 2001 ja viimeksi

SARS-epidemian seurauksista. Siihen on uskottava jatkossakin. Itsenäisyys säilytetään osaamisella ja allianssiyh-teistyöllä. Yksin ei enää pärjää. Kunpa Suomen kansa sen ymmärtäisi hyvissä ajoin myös maanpuolustuskysymyk-sissä!

Näin naputtelin kirjoituskoneella pikaisia ajatuksia suuresti arvostamaleni lentäjäveljelle Timo Uramalle (silloinen DC9-ryhmäpäällikkö) kohta viisitoista vuotta sitten, tapaninpäivänä 1990.

Timo Uramaa – H.V.

Jättäessäni ysiryhmän vuoden vaihteessa lähes seitsemän vuoden jälkeen, voin rehellisesti sanoa tekeväni sen haikein mielin.

Nuorimpien kanssa toimiminen on ollut antavaa, itseäkin kasvattavaa ja nuorekkaana pitävää – harmaantuvat hiukset eivät ole seurausta ainakaan lentämisestä!

Kiitän osoittamastasi luottamuksesta ja toivotan parhainta menestystä Sinulle ja ryhmällesi.

Joitakin asioita on jäänyt viime ajoilta painamaan mieltäni, joita haluan tällä kirjeellä tuoda esiin.

Eurooppa yhdentyy ja mekin olemme ”preussilaistumassa” vieläkin nopeammalla vauhdilla. Vuosien varrella sanasta säästäväisyys on tullut melkein kirosana, jonka lentotoiminnan yhteydessä vain yhä harvemmat uskaltavat sanoa ääneen. En tarkoita tällä kurinalaisuudesta saati sitten turvallisuudesta tinkimistä tipankaan vertaa, vaan muulla tavoin säästämistä.

Hyvällä säällä liikenteen salliessa meidän kymppimme kaartaa Hyrylän yläpuolelta laskuun, kun saksalaiset ystävämme ajavat samoissa olosuhteissa Järvenpään pohjoispuolitse ”rojut pihalla ja kaasuvivut edessä”. Toivat muuten vajaat viisikymmentä vuotta sitten suuremmalla joukolla Pohjois-Suomeen tullessaan puhelinpylväätkin mukanaan. Venäjän aroille



Kirjoittaja ja nykyinen M11-kapteeni Ilkka Terttunen (oik.) viikonlopun Convair-yöpyväällä 1978 kepeämmässä liikunnassa Oulujoen Turkansaaren ulkomuseossa. Kuva: Jussi Kauma, kulttuuriekskursion johtaja ja kiipeilykaveri.

mentäessä se oli tarpeen, mutta karttaankin kannattaisi joskus vilkaista minne ollaan menossa!

Heti perään totean, että lukuisista eurooppalaisista (kiipeilijä)ystävistäni parhaat ovat saksalaisia – kyse on järjestelmästä.

Yksi pieni asia on ulkovalojen käyttö rullattaessa. En näe mitään järkeä valojen käytölle keskellä päivää esim. Joensuussa tai Lontoossakaan. Maassa liikuttaessa anti-collision palaa ylä- ja alapuolella ja metelikin on kaamea. Lähden siitä, että jos joku tulee liian lähelle, lyön valot päälle ja huomautan niillä. On ikään kuin väistämisen ohella yksi käyttämätön kortti takataskussa huomion kiinnittämiseksi. Kukaanhan ei aja tahallaan päälle! Lontoossa on silmiinpistävää kuinka harva britti käyttää valoisalla rullatessaan ulkovaloja. Liekö ollut puheena yhtenä säästämiskeinona? Mitähän mahtaa maksaa esim. flood light-umpio/kpl, varmasti satoja markkoja?

Maakunnan kentillä operoitaessa näen ulkovalojen käyttämisen rullatessa vieläkin järjettömämpänä, kun muuta liikennettä ei edes ole ja jos on niin yksin kappalein, jotka voi huomioda muutenkin. Kyse ei ole turvallisuudesta, vaan mielestäni rutiininomaisesta tavasta lyödä valot päälle, kun nytkähdetään liikkeelle. Voisimmehan pyytää lisäksi follow me auton!

Emmehän käytä moottorin jäänpoistoakaan muuten kuin tarpeen mukaan. Miksemme ajattelisi valojenkin käytössä? Kyse on kouluttamisesta. Taivaalle mentäessä asia on lintuvaaran kannalta toinen. Siellä minäkin käytän päivin ja öin ulkovaloja myös muunkin näkymisen takia. Maassa on tietysti mukava kulkea juhlaavaistuna kuin Siljan Serenade, mutta se maksaa turhia.

Linnuista puheen ollen, kukahan on ”rohjennut” jättää kuvioista pois tutkan käytön alakorkeuksissa, joka vielä 70-luvulla oli ”proceduuri”, johon en ainakaan itse uskonut.

Toinen ja tärkeäkin tärkeämpi asia on uusi monoplan. Se on muuten ihan hyvä nollatuuliplaani, mutta kulutukset eivät ole kohdallaan. Jo LYW:n valinta ominaiskulutukseltaan pahimpana on perusteeton. Kärjistäen voitaisiin sitten valita vaikka kympin kulutus eri väleille. Jos LYW kuluttaakin aavistuksen enemmän, sitä ei kyllä käytännössä huomaa esim. HEL-RVN välillä. Jos sen nyt joku ”pilkuntarkka” haluaa huomioda niin eikö olisi parempi, että printataan joka logiin LYW:n prosentuaalinen kulutusero. Se ei maksa mitään. Sen sijaan turhan polttoaineen kanto maksaa ja näissä olosuhteissa vielä enemmän. Samasta syystä neljälle nelikymppiselle on painettava omat logit ja pian! 80-hengen kuormalla ja login standarditankkauksella on RBF 3900 kg HEL:ssä, kun on käyty JOE:ssa ja TKU varalla, käytetty jäänpoistoa ja lennetty proceduuri molemmissa päissä, DC-9-50:llä noin 300 kg vähemmän eli silläkin jää ekstrapäätä noin 800 kg. HEL-RVN tai HEL-IVL väleillä ero ei ole ihan näin karmea, mutta ei paljon puutukaan. Kun koneilla operoidaan päivittäin noin kuusi tuntia, poltamme hukkaan ylimääräisen



FNC:n lennon välipäivänä 1994 tehtiin ”vuoristovaellus” - reilun kymmenen kilometrin, 800 korkeusmetrin ja viiden tunnin edestakainen marssi Pico Ruivolle, Madeiran korkeimmalle kivelle (1861 m). Kuva: Mikael Währn

polttoainetonnin kantamisesta 60 kg/h eli varovaisesti kuuden koneen operoinnilla 2000 kg/vrk ja 300 vrk:ssa 600 000 kg, mikä nykyhinnoilla lienee 1.000.000 markkaa vajaassa vuodessa taivaan tuuliin!

Nuoremmilla kapteeneilla monoplan muodostaa tankkauksen perustan, johon lisätään mahdollinen proceduuri- ja jäänpoistolisa, karkeasti 200 kg/legi eli HEL:iin palattua tavanomainen RBF on yli 4000 kg, kun TKU on varakenttäkelpoinen.

Asiasta varmistuu hetkessä vilkaisemalla koneiden logikirjoja ja tankkausmääriä. Nuoremmillahan ei ole muita perusteita tankkaukselle. Nollatuuliplaanin pitäisi olla kuten aikaisemmin – laskennan perusta, johon huomioidaan mahdolliset lisät. Kesäaikana ekstran kantaminen korostuu entisestään. Eikö reittireservin yksi tarkoitus ole kattaa laskemattomia tarpeita, joita voi olla esim. muuttuneet tuulet, kasvanut kuorma jne. Samaan ”piikkiin” kuuluisi mielestäni LYW:n aavistuksen suurempi ominaiskulutus, muitakin koneita voi matkan varrella tulla, joissa ominaiskulutus todetaan LYW:täkin suuremmaksi!



En ole vielä kuullut tapauksesta, että olisi tehty tankkausvälilasku, kun reittireservistä on poltettu esim. 200 kg ja ainakin saman verran jäljellä, mutta sekin nähtäneen tätä menoa!

Sanovat Dispatchissä, että vanhat kulutusarvot on hävitetty. Ne löytyvät yhtiöstä Ramp-toiminnasta. Miten muuten jokainen meistä hyväksyy loadsheetin, jossa trip fuel on jotain muuta kuin omissa papereissamme?! Sieltä ne pitävät nollatuulikulutusarvot vielä löytyvät, joista niistäkin säästyy ainakin visuaalilähestymisissä tai menetelmäkeleilläkin, mutta pienemmillä kuormilla.

Lennonvalmistelussa meillä on jo kymmenen kilon tarkkuus, briteillä kilon. Jotenkin huvittaa kuulla jaksolta: ”trip fuel back to London 9864 kg, refuelling 13000 kgs”. Mihinkä se kilon tarkkuus hävisi lopusta? Ajattelemme sentään vielä vähän itsekin!

Computerihan laskee oikein. Phoenixin osalta ei ole huomauttamista. Pitää lentää tosi taitavasti päästäkseen trip fuelin alle, jos huomioi vielä yleensä rullauksessa kertyneen sadan kilon säästön. Monoplanissa rullauspolttoainekin on useimmissa tapauksissa kymmeniä kiloja liian suuri, kun on menty kymmenen kilon tarkkuuteen – prosentuaalinen ero on käytännössä jopa 50 %!

Vielä muutama muu vähämerkityksellisempi asia. IH:n muuttuessa vuoden vaihteessa Ilmailulaitokseksi, saattaa laskutuskin muuttua muiltakin osin. Esim. maakunnan seisakkeilla toimitetaan usein ”tolkuton” määrä sääpapereita, joista osa on tunteja vanhoja – on yleensä jo ennestäänkin varastossamme! KUO:sta mm. saadaan Ruotsin ja Hollannin säät osalla lennoista, kun ennen jatkettiin siihen suuntaan. Kohta on ”vaarana”, että joku meteo kuskaa meille ylimääräiset

*Veerti (tai Veikko Karhumäki) toimi kesällä 1964 ja -65 apumekaanikkona Kar-Airilla (nimi kirjoitettiin tuohon aikaan väliviivalla!) ja lensi Finnairilla vuodesta 1973 syyskuun 2001 loppuun perämiehenä tumppiyksissä ja päällikkönä Convairissa, Fokkerissa, rautaysissä sekä kasikymppisissä.*

lappunsa ja lasku tulee perästä. Minulla ainakin on mielekkäämpääkin tekemistä ohjaamossa kuin etsiä aikani kuluksi haluamaani säätä metrinkin pituisesta sääliuskastasta. Kun lentää kuuden pompan päivän, kertyy asiapapereita tänä päivänä niin paljon, että niitä ei saa niputettua yhteen kasaan dispatchin suurimmallakaan nitojalla. Paperin keräämisestä on hyvää vauhtia tulossa itse tarkoitus.

Vuosi vuodelta F/O kirjaa logiinsa yhä useamman asian, viimeisiä lisäyksiä ANU ja PAX-luku, seuraavina varmaan kuormat ruumissa? Ennen loadsheetiä tutki ohjaamossa neljä ”haukansilmää” yhdessä, nyt vain kapteeni, joka luettelee arvoja ja F/O kirjaa ylös. Kuinka usein kuuleekaan F/O:lta: TOW sitä ja sitä yhteenlaskun jälkeen ja kapteenin korjauksen jälkeen – ai joo, laskinkin väärin! Entä, jos kapteeni ilmoittaakin vääriä lukuja. Virheen mahdollisuus korostuu käsin laaditun loadsheetin yhteydessä, joissa laskuvirheitä esiintyy silloin tällöin. Neljä silmää näkee virheet helpommin. Loadsheets on jotenkin muuttumassa kapteenin ”omaisuudeksi” samalla kun F/O:n aika kuluu kirjaamisiin.

Kabiinin osalta C/A:t toimittavat kuitatun EMERG EQUIPMENT CHECKLISTan tarkastettuaan varustuksen. Eikö riittäisi, että koneessa olisi pysyvät listat, joiden mukaan varustus käydään läpi ja ilmoitetaan ohjaamoon. Niidenkin lappujen monistus maksaa. Eikö ihmiseen voi enää luottaa? Kuka siltikään takaa kuittauksista huolimatta, että työ on tehty. Varsin usea tekee sen seuraavasti: Laittaa ensin puumerkit ja tarkastaa varustuksen sen jälkeen tai päinvastoin tai kuittaa listan yläreunasta alareunaan ulottuvalla V:llä. Tämänlaatuisen kasvavan byrokratian mukaantulo ei mielestäni kannusta ketään työssään eikä lisää turvallisuuttakaan. Asia on kärjistäen sama kuin jos mekin VOL II:sta luettuamme, taltioisimme lennolta jäävien asiapaperien joukkoon lukemamme VOL II:n kohdat kuitattuina!

Olisihan niitä monia muitakin asioita, mutta en halua ”raskauttaa” Sinua enemmällä ”murheilla”. Monoplanin osalta toivon kuitenkin, että saatat asia tiedoksi Seppo Koskelle. Olen palkkaani enemmän kuin tyytyväinen, mutta en haluaisi laskea sitä siksi, että virkamiesmäisyyttämme tuhoamme vähintään miljoonan vuodessa kaiken muun tuottamamme saasteen ohella.

Parisen vuotta sitten puhuttiin tosissaan, että kun HEL:ssä aktueili ja ennustettu sää olisi jotain 1000 ft + korkein sektori, jätettäisiin varakenttäpolttoaine kotimaan operaatioissa pois. Nyt sitä kuljetellaan tuplasti mukana.

Tähänkö on tultu, kun viidentoista vuoden ajan on ”viilattu” lentomenetelmiä ja moottoreita säästöjen aikaansaamiseksi, niin tällä menolla tuhoamme aikaansaannoksemme varsin nopeasti. Toivon mukaan ehdimme omine korjauksinemme ennen pääkonttoria: palkat + lipputariffit!

Ja vaikka menovesi olisi kuinka halpaa, voisi sitä siltikin säästellä.

Pidetään lippua korkealla...!  
Järvenpäässä toisena joulupäivänä 1990.

Veerti  
Veikko Karhumäki

Ps. Kuulin äskettäin erinomaisen esitelmän suomalaisen johtamistoiminnan visioista. Johtamistaidon opiston rehtori Jaakko Laitinen:

”Suomalainen suuryritys on usein kuin valaskala, kääntyy hitaasti ja on kankea liikkeissään. Tulevaisuuden yritys on kuin silliparvi, kulkee samassa tilassa, mutta on nopea liikkeissään, tuottaa enemmän toimintamalleja, ja ui silti samaan suuntaan!”

”Tulevaisuuden johtaja ei enää istu yksin huoneessaan, vaan astuu joukkojensa keskelle, heittää takin nurkkaan, käärii hihat ja sanoo: nyt ryhdytään miehet (naiset) töihin. Tehtäviä ja vastuuta jaetaan yhä laajemmalle joukolle.”



Kuva: Lassi Tolvanen

*Helsingin perinteikkäällä Malmin kentällä vietettiin 67-vuotisjuhlapäivää 15. toukokuuta. Juhlan kunniaksi Lufthansan Ju52 3m tuli muistuttamaan lentoaseman suuruuden päivästä ja valaamaan uskoa kentän säilyttämisen puolesta taistelevien sydämiin.*

**K**oneen nimikin on "Berlin Tempelhof" samannimisen lentoaseman säilyttämiskampanjan vuoksi. Saksan kunniakkaan lentoaseman käytön on aiemmin estä-

nyt Saksan kahtiajako, ja nyt sitä vastustavat vihreät ja lentoaseman naapurit. Helsingin Malmin kentän käyttöä vastustavat ahneet grynderit ja heidän vasallinsa, joiden synkät sielut olisivat varmasti paremmin kotona DDR:n betonilähiöiden tehoneliöissä.

### Lähes 70 vuotta ilmailun historiaa

Malmin kentän paikan muuten valitsivat Aeron johtaja Gunnar Stähle yhdessä hänen erityisesti tätä varten Suomeen kutsumansa Charles Lindberghin kanssa. He olivat tavanneet Ruotsissa, jossa Lindbergh oli Pan American Airwaysin lähettämänä tutkimassa mahdollisia kaupallisia lentoreittejä. Lindberghin innokas ilmailijavaimo Anne oli mukana tällä Lockheed Siriuksella suoritettulla vierailulla. Luulisi tämänkin historiallisen seikan nostavan Malmin kentän Suomenlinnan veroiseksi suojelukohteeksi. Talojen rakentaminen kiitotielle ja toiminnan lopettaminen

olisi samanlainen kulttuurikatastrofi kuin moottoritien rakentaminen tuon nyt UNESCO:n maailmanperintölistalla olevan linnoitussaaren halki (älkää naurako, tuollainen suunnitelma on ollut vireillä 1960-luvulla ja sen muistona on Laajasalon keskellä nelikaistainen moottoriliikennetie joka päättyy keskelle saarta).

Malmi avattiin liikenteelle 16. joulukuuta 1936, mutta vihkiäistilaisuus oli vasta 15. toukokuuta 1938. Nyt keväällä oli vuorossa 67-vuotisjuhlapäivä ja sitten talvella voisimme juhlia 69-vuotisjuhlaa ja keväällä taas 68... Suomessa Ju52 3m:n historia alkoi kuitenkin ennen Malmin käyttöönottoa Katajanokan vesilentopaikalla. Yhtiön toiminta oli alkanut vuonna 1924 Junkersin yksimoottorisilla F-13 koneilla ja myöhemmin hankituilla kolmimoottorisilla G-24:lla. Aero oli Ju52 3m:n ensimmäisiä käyttöönottajia, sillä koneen tullessa Suomeen vuonna 1932 niitä oli käytössä vasta kuusi

kappaletta maailmalla – Deutsche Luft Hansallakin vasta kaksi.

## Katettu ohjaamo lisäsi mukavuutta

Konetyyppi sai alkunsa lokakuussa 1930 alunperin yksimoottorisena. Tuotantolinjan seitsemäs yksilö otettiin modifioitavaksi ja siihen asennettiin kolme Pratt & Whitney Hornet- tähtimoottoria. Konetyypin koelennot alkoivat huhtikuussa 1931 ja olivat niin menestyksekkäitä, ettei yksimoottorista mallia enää jatkossa rakennettu. Aeron ensimmäinen kone OH-ALK "Sampo" saapui Gunnar Lihrin ohjaamana Suomeen 29. kesäkuuta 1932. Koneeseen oli asennettu kellukkeet Travemündessä matkalla Helsinkiin. Reittiliikennöinti aloitettiin 1. heinäkuuta yhdessä ruotsalaisen ABA:n SE-ADR 'Södermanlandin' kanssa reitillä Helsinki – Tukholma.

Matkustamo oli periaatteessa samanlainen kuin edeltäjässä G-24:ssä, mutta suurempien mittasuhteiden vuoksi tarjosi huomattavan parannuksen mukavuudessa. Ohjaamo oli nyt vihdoinkin katettu, joka varmasti paransi tunnelmaa talvella joskin auringossa kasvihuoneen veroinen lasimäärä tuotti

melkoisesti lämpöä. Varsinainen parannus oli kuitenkin koneiden varusteluun kuuluva radiosuunnistusvälineistö, joka toi miehistöön radistin. Sammon ohjaamossa oli puolelta toiselle heitetävä ratti ja hyvin alkeelliset mittarit. Heinäkuussa 1936 palvelukseen astunut Ju52 3m OH-ALL 'Kaleva' oli jo varustettu uudella ohjaamolla, joka on samanlainen kuin D-AQUI 'Berlin Tempelhofissa'.

Merkittävimmät ulkoiset erot nyt vierailleessa koneessa verrattuna Aeron ensimmäisiin koneisiin ovat tietysti kellukkeet. Niistä Aero luopui vasta kun Turun Artukainen (1935) ja Helsingin Malmi (1936) saatiin käyttöön. "Sampo" tosin lensi pyörillä talvet 1932-35 ollessaan vuokralla Ruotsissa. Suksia Ju52 3m:n ei Suomessa koskaan asennettu vaikka sellaisia oli toisaalla käytetty hyvällä menestyksellä. Lisäksi "Sammon" moottorit olivat aluksi ilman suoja-peltejä ja vain nokkamoottorissa oli kolmilapainen potkuri. "Kalevassa" oli moottoripellit – joskin hieman sirommat kuin D-AQUI:ssa – mutta siinä puolestaan kaikissa moottoreissa oli kaksilapainen potkuri. Myöhemmin molemmissa suomalaiskoneissa oli samanlaiset moottorit ja potkurit. Malmille operoinnista koneista D-

AQUI muistuttaa moottoripeltiensä osalta eniten virolaisten ES-AUL:a ja ES-AGO:a, jotka vuonna 1940 päätyivät Neuvostoliiton vapauttamiksi. Kolmilapaista potkuria ei näissäkään koneissa tosin ollut.

Suomalaisten koneiden katolla oli D/F -radiosuunnistuslaitteiden pyöreä antenni ja radiomastot joiden välille oli virittetty antennijohto. "Sammossa" D/F -antenni oli huomattavan isokokoinen. Nykyisen koneen katolla ja mahan alla on paitsi radioantennit, myös muun muassa ADF, ILS, VOR ja GPS, joskin kaikki lähes huomaamattoman pieniä. Suomalaisten koneissa oli neljä ovea, mutta myöhemmissä malleissa niitä oli useimmiten enää kaksi, kuten on tilanne myös D-AQUI:ssa.

"Berlin Tempelhofin" oikea rekisteri ei muuten ole tuo D-AQUI, vaan koneen korkeusvakaajan alle huomaamattomasti maalattu D-CDLH, joten kannattaa pitää korvat auki tuota kutsua varten vaikkapa Hampurissa lennettäessä.

**K**ari Voutilainen



Ryhmäkuvassa Ju52 3m D-AQUI (D-CDLH) lentäjät ja Airveteranin saattokone DC-3 OH-LCH:n miehistö: kapteeni Feldberg, kapteeni Kari Heikkala, kapteeni Badow, kapteeni Kaarlo Jaskari ja lentomekaniikko Henning

# Autoharrastajan pyhiinvaellus

*Saksan Essenissä järjestettiin 7.-10.4. yksi maailman suurimmista vuotuisista vanhojen autojen tapahtumista, 17. "Techno Classica".*

Saareksen Hannu oli lähdössä hakemaan inspiraatiota 30-luvun Hanomag -projektinsa entisöintiin ja houkutteli allekirjoittaneen mukaan. Paljoakaan houkuttelua ei tarvittu, sillä "Carlos" oli järjestänyt perjantain vapaaksi. Kun vielä lupa heltisi kotiväeltä, oli matka varmistunut.

## Perille pääsee kätevästi

Tapahtuma on eurooppalaisen mitapuun mukaan valtava. Kävijöitä oli viime vuonna yli 130 000, tänä vuonna mukana oli noin 1 000 näytteilleasettajaa 15 eri maasta. Näyttelyhalleja oli 17, joista osa kahdessa kerroksessa (110 000 m<sup>2</sup>). Lisäksi messuilla oli kolme ulkoilma-aluetta, joissa myynissä oli eriasteisia autoja "projekteista" valmiisiin museoajoneuvoihin, Adlerista Wartburgiin. Suurin osa autoista oli

tietenkin myytävänä, ja hinnat alkoivat tonnista aina kuuteen miljoonaan euroon.

Esseniin pääsee mukavasti lentämällä aamukoneella Dusseldorfiin. Kentältä eteenpäin voi jatkaa joko junalla Essenin keskustaan ja U-Bahnilla (U11) messuhalleille (junaliput noin 15 Eur) tai taksilla kentältä suoraan lippuluukulle (noin 35 Eur). Meillä oli onni matkassa kun Haverisen Janne oli menossa katsomaan autoa Botroppiin ja vuokrasi auton päiväksi käyttöönsä. Hän lupasi toimia hovikuljettajanamme mennessä tullen. Kiitos siitä Jannelle.

## Kauppaakin käydään

Messuilla oli esillä kaikkea mahdollista automobiili-teollisuuden alalta autoilun historian alusta lähes tähän päivään asti - restaurointia, entisöityjä ja säilyneitä alkuperäisiä ajoneuvoja,

työnäytteitä, varaosia, kirjallisuutta ja autoiluun liittyvää rekvisiittaa vanhoista öljykanistereista 50-luvun bensamittareihin. Suurin osa halleista oli näyttelyhalleja, joissa toki olisi voinut hieroa autokauppaa tyylikkäästi pukeutuneen herrasmiehen kanssa - edellyttäen, että mukana on kolmatta lompkaa rahaa... Useita halleja oli varattu rompetorien käyttöön. Ja tavaraa riitti. Myyjiä oli ympäri Eurooppaa. Englantilaisilta sai osia Rolls Royceen, ruotsalaiset kauppasivat Volvon tarvikkeita. Mersu- sekä Porsche- kauppiaita oli pilvin pimein, amerikkalaisia tai japanilaisia unohtamatta. Mitä täältä et löydä, sitä et todennäköisesti tarvitse!

Saksalaiseen tapaan 138-sivuisesta käsiohjelmasta löytyy kartat kaikille halleille. Ohjelmassa oli myös luetteloitu ko. hallissa olevat näytteilleasettajat. Lisäksi jokaisen hallin katosta roikkui ko. merkin (Opel, Porsche jne.)



Horch 853. Näitä valmistettiin noin 1000 kpl. Painoa 2,5 tonnia. 120-heppainen suora kasi antaa huippunopeudeksi 140 km/h. Kuvat: J. Rautomäki / H.Saares



Tälläkin kilpurilla on ajettu 30-luvulla mm. Alpeilla mäkkikisoja jyrkillä vuoristoteillä. Eipä ollut ohjaus- tai jarrutehostuksia eikä edes hiilikuituosia....

lippu, jota kohti kulkemalla löytää haluamansa auton tai osaston. Onneksi olimme liikkeellä perjantai-aamuna - jo iltapäivän puolella huomasi väkimäärän lisääntyneen siinä määrin että liikkuminen vaikeutui. Lauantaina saattoi liikkuminen olla jo huomattavasti hankalampaa...

Saksalaisiin tilaisuuksiin kuuluu olennaisesti olut ja bratwurst. Niinpä näilläkin messuilla oli vähintäänkin riittävästi olutkuppiloita ja ravintoloita, joissa janoinen messuvieras pääsi helpottamaan oloaan.

Päivän aikanakin ehtii kiertämään alueen, varsinkaan jos ei ole kiinnostunut rompeosastoista. Mikäli aikoo etsiskellä varaosia autoonsa, on syytä varautua kahden päivän reissuun. Ensi vuonna sankoin joukoin uudestaan, päivät ovat 6.-9.4.2006

**J**ari Rautomäki

## Rahoitustarjous FPA:n jäsenille

GE Money on tehnyt Liikennelentäjien kattojärjestön FPA:n alaisten jäsenyhdistysten jäsenille edullisen rahoitustarjouksen. Tarjouksen piirissä ovat täten myös Suomen Liikennelentäjäliiton jäsenet.

Lisätietoja sopimuksesta ja sen ehdoista antavat Niila Nordgren (niila.nordgren@kolumbus.fi) tai Jari Koskinen (jjkoskinen@saunalahti.fi)

# Matti Aho

## In Memoriam

**T**yötoverimme ja ystävämme ATR-kapteeni ja Aeron lentotoiminnanjohtaja Matti Aho saatettiin huhtikuun 9. päivänä haudan lepoon yhdessä vaimonsa Päivin kanssa Ylitornion kirkon hautausmaalle. Tämän viimeisen matkan Matti teki lentäjätoveriensa kantamana. Tilaisuuden tekivät erityisen koskettavaksi Matin pienet tyttäret, jotka laskeessaan omat kukkavihkonsa hautaan toivottivat hyvää matkaa ja päivänjatkoa vanhemmilleen. Kaksi muuta lasta olivat tuossa vaiheessa edelleen kadoksissa. Matin perheelle tapahtunut traaginen onnettomuus konkretisoitui näin jokaiselle tilaisuudessa läsnä olleelle. Oli helpottavaa huomata Matin lasten ja isovanhempien välinen lämmin suhde, joka tuo lohtua heille kaikille.

Matti aloitti lentäjänuransa Kuopiossa Finnairin ilmailuopiston ammattilentäjien peruskurssilla vuonna 1978. Hän oli kurssin nuorin iältään, mutta silti hänestä tuli kurssin priimus. Iloinen ja ystävällinen olemus takasi Matille runsaasti ystäviä tuolta ajalta. Matti oli lahjakas ja lentämiseen vakavasti suhtautuva, ja hänestä tuli aikaa myöten monipuolisen ilmailutaustan omaava alansa ammattilainen. Tuon Finnairin kurssin jälkeen vuorossa oli nk. jatkokurssi, joka pidettiin myös Kuopiossa vuonna 1980. Noihin aikoihin rekrytointi Finnairille oli erittäin hidasta johtuen alalla vallinneesta lamasta, joten Matti hakeutui valtion järjestämälle helikopterikurssille. Rohkeana ja ennakkoluulottomana Matti pystyi hankkimaan elantonsa ilmailusta, ensin kiinteäsiipisillä ja myöhemmin helikoptereilla. Yrittäjäura alkoi Lapissa Rovaniemellä aluksi palkollisena, ja myöhemmin Rovaniemen Lentopalvelun liiketoiminnan oston jälkeen Helijetiksi muuttuneen, varsin merkittävään liikevaihtoon yltäneen



helikopterioperaattorin omistajana. Matti kuuluu niiden harvalukuisten lentoyrittäjien joukkoon, joiden yritystoiminta konkurssin sijasta päättyi menestykselliseen yrityskauppaan.

Finnairin palvelukseen Matti tuli vuonna 1996 ja 2002 Ahon perhe muutti Tallinnaan. Aerolla Matti sai hoitaakseen lentotoiminnanjohtajan tehtävän ja oli hyvin innostunut tuosta tehtävästä. Hän opiskeli viron kieltä ja koko perhe oli tyytyväisenä asettunut asumaan Viroon. Tulevaisuus näytti lupaavalta kunnes hyökyaalto Thaimaassa muutti kaiken.

Matin harrastustoiminnasta mainittakoon innokas ja useimmiten virkeä osallistuminen Voimistelu- ja Luimisteluseura Tyrvään Närhien aktiviteetteihin.

Matti oli paitsi hauska ja lämminsydäminen veijari, myös asioita syvällisemmin pohtiva ihminen, ja monet meistä muistavat keskustelleensa hänen kanssaan elämän vakavammistakin puolista.

Matista jäi meille kaikille hyvä muisto.

**K**urssikaverit

# Tulevaisuuden lentäjät

**M**aailmamme muuttuu jatkuvasti, ja meidän on itse muututtava sen mukana. Tulevaisuus ei ole koskaan ollut lähempänä kuin tänään, mistä johtuen meidän on se myös huomioitava, ehkä jopa ennakoitava.

Suomeksi: lentäjän ammatti on hieno ammatti, ehkä yksi maailman parhaista. Me olemme sitä mieltä ja vanhempamme ovat sitä mieltä, mutta entäpä lapsemme? Mitä mieltä on tuleva sukupolvi, siis ne jotka ovat vasta saamassa ensimmäistä kännykkäänsä?

Lentäjän työ on viimeisen kymmenen vuoden aikana muuttunut. Samalla kuin automaatio ja turvallisuus ovat lisääntyneet, lentäjänsankarin sädekehä on pienentynyt. Turvallisuuden parantaminen on paradoksi, jolle emme kerta kaikkiaan voi mitään. Mitä turvallisempi työ, sitä vähemmän hohtoa.

Kun aikaisemmin olimme ilmojen valtiaat, tänään olemme pelkästään



lentäjiä, huomenna jo ehkä pelkkiä kuljettajia (meinasin sanoa bussikuljettajia...).

Kehitys on johtanut koventuneeseen kilpailuun ja meihin kohdistuneet vaatimukset ovat kasvaneet. Työtahtia on jouduttu kiristämään ja vaatimuksia siihen suuntaan tullaan jatkossakin näkemään. Työn sosiaalista puolta on karsittu, mikä johtaa viihtyvyyden

väheneemiseen. Summa summaruma, lentäjän työ ei yksinkertaisesti nuorison silmissä ole mitä se joskus on ollut.

Voimmeko tehdä jotain, kenties pelastaa ammattimme tulevaisuuden? Voimme, mutta toisaalta olemme voimattomia. Nuorison mielenkiintoa on vaikea, ellei jopa mahdotonta ohjata (ainakin jos teini-ikäisten vanhemmilta kysyy). Tässä asiassa voimme vain toimia ammattimme mannekiineina ja myös ulospäin näyttää, miten hieno ammatti tämä on. Tietoisu kouluihin ammatinvalistustunneilla saattaa myös auttaa. Itse kävin vanhassa lukiossani esitelmöimässä ammatistamme. Ei minulle ainakaan naurettu...

Onneksi ilmailu tulee aina kiinnostamaan tietynlaisia ihmisiä, joten jonkinlaista jälkikasvua löytyy. Pelkään kuitenkin ettei tämä riitä. Suuremmat massat on saatava liikkeelle, joista sitten voi seuloa alalle sopivimmat. Tässä prosessissa on myös ymmärrettävä että lentäjään kohdistuvat vaatimukset ovat muuttuneet, varsinkin viimeisen vuosikymmenen aikana. Tähän on vain sopeuduttava ja seulontameneelmiä muutettava ajankohtaisiksi, onneksi tätä työtä kuitenkin tehdään koko ajan.

Jos onnistumme houkuttelemaan lisää naisia tähän perinteisesti miehelle alalle, seulontapohja laajenisi huomattavasti. Sorry, kaikki ilmailun machot, te olette ajastanne jäljessä. Naiset sopivat siinä missä miehetkin ohjaamoon. En oikein tiedä, miksi tämä palkallisesti erittäin tasa-arvoinen ala ei naisia kiinnosta. Ehkä sekin korjautuisi lisävalistuksella?

Beckhamin kaltaiset metromiehet ovat pikkuhiljaa myös muokkaamassa asenteita, mutta ihan vielä emme ehkä ole valmiit antaa tämän heijastua univormuun liittyvään ulkonäköön. Toistaiseksi perinteinen tyyli mallia SA-INT jyllää, mutta kuinka pitkään?



Vielä yksi tapa saada lentäjän ammatti kiinnostamaan on raha. Pelkkä raha ei tosin riitä pitämään mielenkiintoa 30+ vuotta yllä, mutta, lentämisestä kiinnostuneiden lisäksi, se saattaa houkutella myös sellaisia jotka eivät vielä ole löytäneet sisäistä lentäjänsä.

Ammatin täytyy jo alusta tarjota kohtuullista palkkaa, parikymppisiä kun harvemmin kiinnostaa eläkkeet tai tienesti kahdenkymmenen vuoden kuluttua. Tällä tapaa se saattaa myös houkutella lentämisestä myöhemmin kiinnostuneita mukaan.

No, oli miten oli, vielä ei lentäminen ole kriisissä ja halukkaita lentäjälupauksia löytyy. En halua maalata pirua seinille ja väittää että välttämättä edes joudumme kriisiin. Kuitenkin, merkkejä aikojen muuttumisesta on jo olemassa, halusimme sitä tai ei.

Kuukauden makaronilaatikko (ilman ketsuppia):

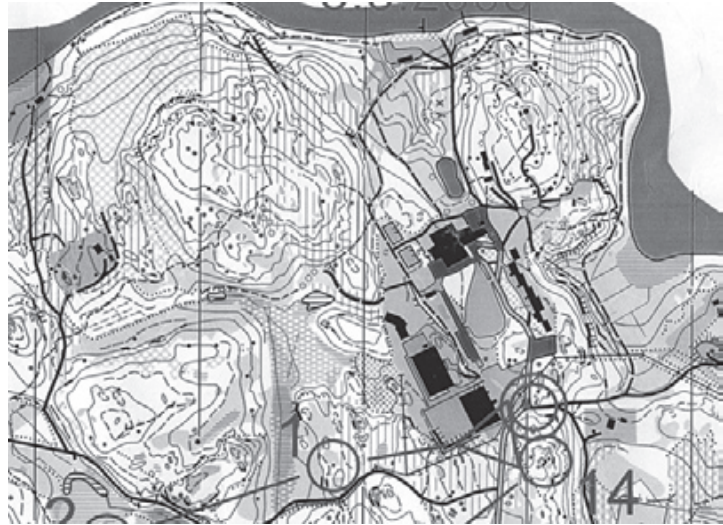
Viekö kone miestä (/naista) vai mies konetta...

**N**ysse Nyström



# Suunnistusta Lohjalla

*Sippu-Jukolan katsastusrastit eli OK Flygpöjkarnan perinteinen totisenleikkisä suunnistustapahtuma juosti tänä vuonna Lohjan Kisakallion maastoissa 3. kesäkuuta. Metsän varvot saivat, mitä koko kevään olivat odottaneet: suunnistajien kenkien töminää ja huohotusta.*



**M**aasto oli vaativa, joten kilpailijoiden piti koko ajan tietää, missä mennään. Jos ote herpaantui hetkeksikin, sai suunnistajapolo aloittaa huhuilun metsän siimeksessä. Ja vastaus vain kaikui korvaan vaimentuen sammaleen pehmus-

tamista kalliojyrkänteistä. Kisakallion mäkinen ja kallioinen maasto oli myös suunnistajien kunnan kannalta haasteellinen, mutta onneksi pohjustus kesän tapahtumiin on tehty jo talven aikana. Rata oli, kuten aina, laadittu loistavasti ja maasto oli valittu tulevan Jukola-kilpailun maastoa mukaillen. Ratamestarin ihanneaika jäi kilpailussa rikkomatta, mutta todella lähelle moni pihkaniska pääsi. Tuloksista voi todeta kilpailun olleen tasaväkinen.

Kilpailijat ovatkin tainneet harjoitella "salaa", koska niin moni sanoi taivaalle katsoen: "En yhtään oo juossu...". Kilpailuun osallistui 10 juoksijaa sarjoja erottelematta. Perjantain sääolosuhteet olivat hyvät ja ne suosivat kisatapahtumaa sekä järjestäjiä. Lämmintä oli 15 astetta.

Sippu-Jukola juostaan Anjalankoskella 18.–19. päivä kesäkuuta. Jukolaan on tällä hetkellä ilmoittautunut 1353 joukkuetta ja Venloihin 860 joukkuetta, joten töminää metsässä riittää.

## OKF:n mestaruuskilpailu ja Jukola -katsastus 2005 tulokset

6 km

Ratamestari Rami Laitinen

|                      |                |
|----------------------|----------------|
| 1) Jukka Gers        | 1.11.31        |
| 2) Janne Lumia       | 1.17.39        |
| 3) Jukka Leskinen    | 1.17.52        |
| 4) Timo Puttonen     | 1.18.26        |
| 5) Mikko Pihlajamäki | 1.18.57        |
| 6) Tero Järvinen     | 1.34.10        |
| 7) Juha Ojanen       | 1.41.02        |
| 8) Esa Myllyniemi    | 1.47.54        |
| 9) Jorma Pajunen     | 2.02.31        |
| "Oma rata", ei aikaa | Jyrki Rantanen |

**M**ikko Pihlajamäki

# Sählyä reitillä Hyrylä – Hakaniemi

*Viime talvena hyvän vastaanoton saanut pilottien viikoittainen sählyvuoro saa jatkoa taas syksyllä, ja ilmoittautumisia otetaan jo vastaan.*



Hakaniemen Arenalla vuodetaan taas hikeä 15.9. alkaen. Kuva: Visa Hietalahti

Sählyä pelattiin pilottiporukalla joskus 90-luvun mittaan Hyrylän tenniskeskuksessa. Vuoro oli sovitettu ympäristössä asuvien, lähinnä perheellisten tarpeisiin. Aikansa vuoro toimikin siten kuin oli ajateltu, mutta kaupallisten paineiden takia peliaikaa jouduttiin siirtämään myöhäiseen iltaan, ja siitä alkoi vuoron hiljainen alamäki.

Toinen yritys (siis ainakin tiettävästi) käynnistyi viime syksynä, tällä kertaa hieman toisenlaisin järjestelyin kuin Hyrylässä. Pelipaikaksi valittiin Arena Hakaniemi keskeisen sijaintinsa takia, ja peliajaksi keskipäivä, jolloin kenttiä on helppo saada ja hinta on alhainen.

Alkuun vaikutti siltä, että pilottivoimin vuoroa ei saataisi kokoon, ja hakua laajennettiin ensiksi lennonjohtajiin ja sitten myös kaveriporukoihin. Noin kolmellakymmenellä vakio pelaajalla vuoro lähti käyntiin aika pirteästi, ja enimmäkseen pelaajia oli kymmenkunta. Kevätpuolella oli ajoittain vähän nihkeämpää sairastumisten ja erinäisten muidenkin yhteensattumien seurauksena. Muutaman kerran, kun omaa kenttällistä ei saatu aikaan, pelat-

tiin yhdessä naapurikentällä pelaavan kaveriporukan kanssa.

Sähly on tällä hetkellä kesätauolla, mutta uuden kauden on tarkoitus alkaa torstaina 15.9. klo 12 Arena Hakaniemessä. Vuoro on tunnin mittainen ja se on avoin kaikille piloteille aikaisempaan pelikokemukseen katsomatta. Pilottien kaveripiiriin kuuluvatkin ovat tervetulleita, ja kaikkein mieluiten sellaiset, jotka pystyvät pelaamaan säännöllisesti ja joilla on näin mahdollisuus tasata epäsäännöllisestä työstä väistämättä aiheutuvaa osanoton ailahtelua.

Pelejä varten tarvitset mailan (ellet halua pelata vain maalivahtina), hyvät sisäpelitossut ja oman pallon lämmittelyä varten, euron parkkirahaa per kerta sekä 2 x 20 € talven kausimaksujen maksamiseen. Jos et halua sitoutua vuoroon heti, ei sekään ole ongelma: voit tulla pelaamaan kerran koemielessä ilman maksuja ja tuoda kaverisikin mukaan, jos haluat.

Tarkemmat ohjeet vuorolle ovat jo olleet jaossa SLL:n postituslistan kautta, mutta lähetän ne tarvittaessa mielelläni uudelleen. Jos olet kiinnostunut vuorosta, suosittelen sählyn omalle

postituslistalle ilmoittautumista jo nyt; sähköpostin kautta saat varmimmin ajankohtaista tietoa pilottisählyyn liittyvissä asioissa.

Lisäohjeet ja ilmoittautuminen: [visa.hietalahti@welho.com](mailto:visa.hietalahti@welho.com) tai puhelin 040-584 0298

**V**isa Hietalahti

# Kiekkoa kesäkuumalla

*Järjestyksessään jo 23. jääkiekon Interline Tournament pelattiin 26.-30.4. Floridan Fort Lauderdaleassa. Myös Pilot Hockeyyn joukkue lähti metsästäämään kultaa sekä rusketusta Sunshine Statesta.*

**E**nsimmäinen peli Air Canada Penguinsia vastaan olikin kova. Jännittävä peli oli tasan 2-2 varsinaisen peliajan jälkeen, jonka jälkeen menttiin jatkoajalle. Jatkoajalla,

joka pelattiin kolme vastaan kolme -periaatteella, päästiin pelaamaan vain muutama minuutti ennen kuin Lari "ylämunno" Poutanen räjäytti pankin häikäisevällä rannevedolla kanukkien maalin katon takarautaan. Tunnelma oli kuin -95 MM-finaalin jälkeen Globenissa, jossa tavarat lentelivät ympäri hallia. Maalintekijä Poutanen totesikin vaatimattomaan tyyliinsä pukuhuoneessa: "Mikäs teihin pojat oikein meni?" Muut maalintekijät olivat Mikko ja Lari kahdesti.

## Naapurisopu oli kaukana

Seuraavana aamuna vastus sen kuin koveni. Vastassa materiaaliltaan muihin nähden yliverlainen SAS "Tre Kronor" Viking. Peräti 17 "pelimiestä" keltasi-

ninen nuttu päällä. Ajattelimme laadun korvaavan määrän kun luistelimme rakkaita naapureitamme vastaan. Vielä kahden erän jälkeen olimme pelissä hyvin mukana, mutta kolmas erä ratkaisi matsin "hurveille". Puhdas 0-4-tappio ei paljon selittelyjä kaipaa, ja kuten arvata voi, ei tunnelma pukuhuoneessa ollut aivan yhtä riehakas kuin edellisenä päivänä. Hiljaisin kaikista oli ehkä herra Mikkola, joka kostaakseen kaikille muille ja erityisesti itselleen veti vielä edellisillan ruokailun jälkeen "päätyyn", hankkien itselleen kaikkien aikojen krapulan juuri pelin ajaksi. Voisi jopa sanoa meidän pelanneen vajaalla lähes puolet pelistä. Ei siis kotimaisia maalintekijöitä.

Tappioon ei olisi ollut varaa, sillä se tiesi kirkkaimpien alpakoiden me-

## Perinteinen lennonjohtoristeily

Vuosittainen syysristeily lennonjohtajien kanssa järjestetään tänä vuonna 4.-6. lokakuuta.

Risteily noudattaa viimevuotista konseptia, eli lähtö 4. lokakuuta iltapäivällä.

Seminaari aloitetaan kello 16 laivan lähtiessä 16.50.

Paluu 6. lokakuuta Helsinkiin aamulla kello 10.

Hinnat per henkilö:

116 euroa A-luokan hytissä, kaksi henkeä hytissä

125 euroa A-luokan hytissä yksinään

Hinnat sisältävät hytin, 2 illallista ja 2 aamiaista

Ilmoittautuminen 9. syyskuuta mennessä lokerihuoneen seinällä olevaan listaan.

Eläkeläiset voivat ilmoittautua suoraan minulle sähköpostilla.

Lisätietoja allekirjoittaneelta (timo.einola@sllpilots.fi / 0400-595380)

Seuraa myös pulinaboxia!

Timo Einola

nemistä sivu suun. Myöhään illalla selvisi seuraavan päivän vastus. Se tulisi olemaan toinen "rakas viholisemme" - Aeroflot "Mockbasta". Jo pukuhuoneessa oli tappomeininki korkealla kun päätimme että "nyt viedään ryssää kun mätää kukkoa". Ottelu olikin täysin hallussa kaksi ensimmäistä erää, ja johdimme jo 4-1 kunnes alkoi tapahtua. Itänaapurimme tuli rinnalle, mutta joukkueemme kapteeni Marcus Lindfors vei sinivalkoiset jälleen johtoon. Aeroflot tuli vielä kerran tasoihin, mutta viekas ikinuori Tommi Rönkkönen ratkaisi pelin Pilot Hockeylle. Muut maalintekijät Pekka (2), Jani, Ville M.

## Beachvolleystä voitto kotiin

Ohjelmaan kuului myös rankkarikisa joukkueiden kesken. Härmäläisiä edusti kaksi rookieta, Jani "Pleksi" Rajamäki sekä Ville "The Goalie" Vento. Liekö nuoren hyökkääjälupauksen kädet tutisheet sen verran edellisillan rientojen takia, ettei edes oman maalivahdin yllättäminen onnistunut kuin kerran, vaikka tulevasta harhautuksesta oli sovittu hyvissä ajoin? Janin tulos 4/10 ja molarimme toinen uusinnan jälkeen. Myös muissa ei-jääkiekko -aktiviteeteissa olimme hyvin edustettuina voittaen mm. beachvolleyn että puttikisan.

Suurimman kiitoksen ansaitsee kuitenkin Katariina "Mikonvaimo" Haapanen joka, jos shoppailultaan kerkesi, oli katsomassa lähes jokaista otteluumme ja vähät välitti välillä turhankin testosteronivaikutteisen puheemme sisällöstä. KIITOS!

Joukkueessamme pelasi myös käkikellon tarkkuudella sveitsiläisvahvistuksemme Ueli Suter, jonka panos koko joukkueen nukkumiskeskiarvoon oli merkittävä. Tapasimme myös Floridaan hyvin kotiutuneen eläkeläisen Leksa "Pulu" Kyyhkysen.

Turnauksen voitti kanadalainen joukkue Bluejets Prince Georgesta, jolla ei meidän tietojen mukaan ollut mitään tekemistä lentoyhtiön kanssa - näin ainakin huhu kertoi.

Happamia, sanoivat rookiet Jack Danielsista. (Sisäpiirin vitsi jota voi kysellä mukana olleilta, toim. huom.)

**V**ille Vento

# Herra Pilotti, meillä on sinulle sopivat kengät

Ellet erityisemmin rakasta kenkien sovittelua, ehdotamme, että pistäydyt left® foot company-shopissa. Varaa nyt aika henkilökohtaiseen jalkojen 3D lasermittaukseen ja hyödynnä -25 % tutustumistarjouttamme. Valitsemasi hyvin istuvat ja mieltymystesi mukaan valmistetut jalkineet toimitamme postikuluitta haluamaasi osoitteeseen kolmen viikon kuluessa.

Seuraavat kengät voit tilata helposti ja sovittamatta myös internetin kautta osoitteesta [www.leftfootcompany.com](http://www.leftfootcompany.com) riippumatta siitä, missä päin maailmaa satutkin olemaan. Suomen Liikente- lentäjäliitto ry:n jäsenenä saat 20 % alennuksen kaikista left® -kengistä ja tarvikkeista koko vuoden 2004 ajan Sanomatalon left® myymälässä. Tämän helpompaa ei kenkien ostaminen voi olla!

Mittatilauskenkiä lentäville herrasmiehille

Varaa aika jalkojen mittaukseen.

Tervetuloa!



left® foot company  
Sanomatalo  
Töölönlahdenkatu 2  
00100 Helsinki  
09-278 2916  
[helsinki1@leftfootcompany.com](mailto:helsinki1@leftfootcompany.com)

**left®**

Mittatilauskenkiä  
herrasmiehille.



Pilot Hockeyyn joukkuekuva Atlantin rannalla: vasemmalta Tommi Rönkkönen, Lari Poutanen, Ville Vento, Ville Mikkola, Mikko Haapanen, Lassi Rönkkönen, Marcus Lindfors (C), Ueli Suter, Jani Rajamäki ja Pekka Pääkkönen.

Mercer Employee Benefits Oy  
Ahventie 4B  
FIN-02170 Espoo  
Tel: +358 (0)9 8677 4350  
Fax: +358 (0)9 8677 4399  
[www.mercerhr.com](http://www.mercerhr.com)