

LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 5 | 19.8.2005



Kohti hämärtyvää syysaivasta

LIIKENNELENTÄJÄ

5/2005



4

Puheenjohtajan palsta

Kolmivuotisen kautensa päättävä SLL:n puheenjohtaja Panu Mäki lausuu kiitoksen sanan kaikille alamme ammattilaisille ohjaamossa ja sen ulkopuolella.

15

AGE-komitea kokoontui Helsingissä...

Järjestelyiltään onnistunut AGE-kokous otti kantaa mm. rullausteiden leveyteen ja kentän varavoimailaitteisiin. Lintutörmäykset suuriin lintuihin yleistyvät.

19

... ja Security-komitea Rio de Janeirossa

Turvallisuuskysymyksistä esillä olivat tällä kertaa mm. security-kriittisillä alueilla lentäminen sekä ohjaamon turvaamisen yhä tarkentuvat kriteerit.

26

OKF Jukolassa

OK Flygpojarna otti jälleen osaa suunnistuksen suur-tapahtumaan, tällä kertaa jopa kahdella joukkueella. Selvisivätkö kaikki sankarimme metsästä?

Lisäksi:

- 3 Pääkirjoitus
- 7 Valtuuston väläys
- 9 Hallituksen sihteeri vastaa
- 13 Luottamusmiehen palsta
- 24 Maailmalla tapahtuu
- 24 Jäsen eläkkeelle
- 25 Millan miehistöruokatiedote

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, eivätkä edusta
Suomen Liikennelentäjäliitto ry:n
virallista kantaa.

Kannen kuva: Matias Jaskari

Turvallisuus ei tule ilmaiseksi

Viimeaikaiset lento-onnettomuudet ovat kohahduttaneet yleisöä. Varsinkin kun onnettomuuksia tapahtuu yhtiöille, joita on yleisesti pidetty luotettavina ja joiden lentäjien ammattitaitoa ei ole pidetty kyseenalaisena. Air France ja Copterline ovat molemmat esimerkkejä tällaisista 'yllättävistä' onnettomuusyhtiöistä. Ammattiopissa ei kuitenkaan ole koskaan sorjuttu pitämään mitään itsestään selvänä, vaan olemme jatkuvasti täysin tietoisia onnettomuuden mahdollisuudesta. On hyväksyttävä että edelleen joudumme tilanteisiin, joissa erilaisten tekijöiden yhteisvaikutus saattaa saada aikaan ongelman, josta selviytyminen onnistuu vasta kun tämä uusi ongelma-kombinaatio tulee ilmi, analysoidaan ja johtaa uuteen korjattuun ohjeistukseen. Lentotoiminnan näennäinen turvallisuus ei hämää liikennelentäjiä uskomaan lentämisen olevan itsestään turvallista – sen turvallisuuden eteen teemme jatkuvasti töitä.

Emme lentäjinä ole tottuneet odotamaan passiivisina toisten tekemiä johtopäätöksiä. Lentäjillä on aina ollut aktiivinen rooli lentoturvallisuustyössä. Suomalainen kattojärjestö FPA on perustettu nimenomaan tämänkaltaisen lentoturvallisuustyön toteuttajaksi kattavasti koko maan alueella ja kaikilla liikennelentämisen aloilla. FPA perustaa suomalaisen turvatoimikunnan ja on jo nyt toiminnaltaan tiukasti turvallisuustyöhön keskittyvä organisaatio. Jykevää kansallista AY-politiikkaa ja yleissitovaa TES:iä toivoneille tämä voi olla pettymys, mutta SLL:nkin jäsenille on kuitenkin enemmän hyötyä yhtenäisten turvallisuusnormien yleistymisestä. On tietenkin myönnettävä, että lentäjäliittojen hallituksilla on suoria ay-pitoisia yhteyksiä. Mutta ne ovat aikanaan synnyttäneet FPA:n pikemminkin kuin päinvastoin. Turvatoimikuntatyön laajentuessa kansalliseksi tulee eteen monenlaisia kysymyksiä joista tulemme keskustelemaan avoimesti kaikkien osa-

puolten kanssa. SLL:n turvatoimikunnalla on ollut hyvät ja luottamukselliset suhteet työnantajaan ja viranomaisiin ja niiden ylläpitämiseen ja syventämiseen tullaan jatkossa kiinnittämään entistä enemmän huomiota.

Samaan aikaan kansallisen uudistusprosessin kanssa on tapahtumassa myös Euroopan sisäistä kehitystä kohti uudenlaista ECA:ta. Ennen pelkästään EU-jäsenmaiden liittojen palveluksessa ollut järjestö laajenee nyt kattamaan myös EU:n ulkopuolelle mahdollisesti jäävien maiden asioita. Prosessi on vaativa ja edellyttää hyvää luottamusta EU:n poliittisen ja virkamiestason kanssa. EU:lla on tietenkin vastuunsa nimenomaan oman etunsa ajamisesta, mutta meidän kaikkien etuamme edistää harmonisoitu ja yhteistyökykyinen maanosia. ECA:n kehitys on vastaus paitsi EU:n laajenemiskehitykseen myös IFALPA:n uudistumisesta kumpuavaan muutospaineeseen. Lentäjien alueellinen edustus federaatiossamme tullee syrjäyttämään entisen suoran kansallisen edustuksen. Tämäkin haaste vaatii huomiota, sillä roolimme on aina ollut melko näkyvä sekä ECA:ssa että IFALPA:ssa. Lentoturvallisuuden haasteet ja lainsäädännöllisen kehityksen muuttuessa on myös oman organisaatiomme mukauduttava haasteisiin.

Lentoyhtiöt tekevät taas hyvää tulosta. Eloojäämiskamppailu jatkuu silti ja sehän sopii lentäjille, me olemme siihen tottuneet joka päivä töihin lähtiessämme. Lentäjille eloonjäämiskamppailu tarkoittaa myös kamppailua lentoyhtiöiden lyhytnäköisiä kepulikonstein tehtyjä säästöjä vastaan. Ja meillä se ei ole mitään kuvannollista sanahelinää – meillä tässä kamppailussa häviäminen ei tarkoita optioiden menettämistä.

Kari Voutilainen
FPA:n puheenjohtaja
ECA:n hallituksen jäsen



Ammattilaisuus velvoittaa liikennelentäjää

Synonymisanakirja kertoo seuraavaa:

ammatti; elinkeino, työ, ala, ansiotyö, palkkatyö, leipätyö, professio

ammattilainen; asiantuntija, ammattimies, erikoistuntija, eksperti, spesialisti

ammattimainen; professionaalinen

ammattitaito; asiantuntemus, osaaminen, taitotieto, perehtyneisyys, knowhow, pragmatiikka

Lähes jokaisella ihmisellä on elämänsä aikana ammatti. Ihminen tarvitsee ansiotyötä tullakseen toimeen - elättääkseen itsensä ja mahdollisesti myös lähimmäisensä. Valitettavasti kaikki eivät kuitenkaan ole ammattilaisia. Kaikki eivät toimi ammattimaisesti. Joltain puuttuu ammattitaito.

Liikennelentäjän ammatissa odotusarvona on ammattitaito, ammatillisuus ja etenkin ammattimaisuus. Nämä ovat arvoja, joiden mukaan meidän tulee toimia jokaisena päivänä – riippumatta siitä, olemmeko töissä vai vapaalla. Ammattimme – liikennelentäjä – edellyttää sitä!

Miten kukin meistä ymmärtää näiden termien merkityksen? Miten toimit päivittäisessä elämässäsi? Toimitko aina ammattimaisesti? Miksi juuri sinulta tai minulta odotetaan näiden asioiden pohtimista? Siinä kysymyksiä, joihin ei ole yksiselitteisiä vastauksia, vaan vastaukset löytyvät kunkin yksilön sisimmästä.

Ammattilaisuus -sanon historia alkaneen latinan kielen sanasta "professio", mikä vapaasti suomentaen tarkoittaa julkista julistusta lupauksen kera. Selkeämmin sanoen ammatillisuuteen liittyy yleistäen ryhmä ihmisiä, jotka julistavat toimivansa tiettyjä ta-

voja noudattaen, ja että ryhmän muut jäsenet ja yhteiskunta voivat pitää ti-
linterkovelvollisena sellaista ryhmän jäsentä, joka näitä tapoja ei noudata. Tällaisen ryhmän ammatillisuutta pidetään yhteiskunnallisesti hyödyllisenä. Tästä seurauksena yhteiskunta palkitsee ryhmän jäsenet yleensä korkealla arvostuksella ja joillakin eri vapauksilla – odottaen samalla näiden ammatillisten palvelevan parhaansa mukaan yleistä hyvää.

Perinteisiä ammatillisuuden harjoittajia ovat lääkärit, lakimiehet, opettajat, sotilaat ja papit. Nykyinen yhteiskunta tunnustaa myös liikennelentäjät ammatillisiksi, koska liikennelentäjän ammatissa toimitaan tiettyjen yleisesti hyväksyttyjen ammatillisuuteen perinteisesti liittyneiden standardien mukaan. Näitä hyväksyttyjä standardeja voidaan varmasti löytää useita, mutta ehkäpä tärkeimpinä voidaan pitää seuraavia tekijöitä:

1. kutsumus ja velvollisuudentunto ammattiin
2. erityinen luottamus
3. korkea koulutuksen taso ja asiantuntemus
4. kontrolloitu valintaprosessi ammattiin
5. korkea moraalinen ja käyttäytymisnormisto
6. yhteenkuuluvaisuuden tunne.

Kutsumus ja velvollisuudentunto ammattiin. Liikennelentäjä on motivoitunut yksilö, joka usein tuntee kutsumusta omaan tehtäväänsä. Ammattimaisesti toimivaa liikennelentäjää ohjaa velvollisuuden tunto, joka heijastuu kaikkiin hänen päätöksiinsä ja toimintatapoihinsa ohjaamossa.

Erityinen luottamus. Lääkärin luotetaan toimivan potilaidensa parhaaksi heidän terveytensä suhteen.

Lakimiehen luotetaan puolustavan asiakkaan etuja lakien mukaisesti. Samalla tavoin liikennelentäjälle on annettu luottamuksellinen erityisasema tehdä päätöksiä niiden puolesta, joita hän palvelee. Liikennelentäjä palvelee matkustajia, työtovereitaan lentokoneessa sekä yhtiötään. Luottamuksellisuuden lähtökohtana on se, että liikennelentäjän odotetaan kaikissa päätöksissään ajattelevan ensisijaisesti turvallisuutta.

Korkea koulutuksen taso ja asiantuntemus. Ammatilliset tarvitsevat ammatissaan koulutusta, joka on pitkälle erikoistunutta ja usein vaativaa. Liikennelentäjä tarvitsee koulutettuja taitojaan tilanteissa, joissa väärällä toiminnalla, huolimattomuudella ja virheillä saattaa olla katastrofaaliset seuraukset. Koulutukseen on satsattava, ja keskityttävä. Liikennelentäjä ei voi sanoa olevansa täysin koulutettu missään uransa vaiheessa, vaan taitoja on ylläpidettävä jatkuvalla koulutuksella, kertaustuksella ja testauksella.

"No man ever reached to excellence in any one art or profession without having passed through the slow and painful process of study and preparation. - Horace, roomalainen runoilija, 65 eKr.-8 eKr."

Kontrolloitu valintaprosessi ammattiin. Erityisten luottamuksellisuus-, koulutus- ja taitovaatimusten kautta eri alojen ammatillaiseksi on vaikeaa päästä. Ilmailuun liittyvät olennaisesti lisäksi sääntely ja säännöt, sekä niiden noudattaminen – toisaalta pelkästään sääntöjä noudattamalla ei liikennelentäjäksi päästä. Liikennelentäjältä vaaditaan tiettyjä ominaisuuksia, joiden olemassaolo testataan eri menetelmin. Liikennelentäjän tulee tulla toimeen muiden ihmisten kanssa, ja osata toimia yhteistyössä eri henkilöiden kanssa. Sooloilua ei sallita eikä suvaita. Valintaprosessi jatkuu myös





Kuva: Kari Voutilainen

uran aikana – lentokapteeniksi eivät kaikki välttämättä sovellu. Vastuu ja valta tuovat mukanaan myös velvollisuuksia, se on syytä ymmärtää.

Korkea moraali ja käyttäytymisnormisto. Ammattilaisten ryhmä asettaa automaattisesti ammattinsa edustajalle vaatimustasoja, jotka ylittävät teknisen tietotaidon ja tarkkuuden vaatimukset. Liikennelentäjän odotetaan käyttäytyvän rehellisesti, lahjomattomasti, luottamuksellisesti, muita kunnioittaen ja aina parhaaseensa pyrkien. Näiden lisäksi liikennelentäjiltä odotetaan sekä töissä että vapaa-ajalla käyttäytymistä, joka on eduksi hänen itsensä lisäksi myös muille liikennelentäjille. Matkustajille me olemme enemmän kuin pelkkiä teknisen työn suorittajia. Heille olemme ammattilaisia, joita kunnioitetaan ja jopa ihaillaan. Pidä huoli siitä, että käyttäydyt siten, että kunnioitus liikennelentäjiä kohtaan säilyy.

Yhteenkuuluvaisuuden tunne. Liikennelentäjä kokee vahvaa yhteenkuuluvaisuuden tunnetta toisiin liikennelentäjiin, riippumatta siitä mitä kansallisuutta tai kulttuuria he edustavat. Tehtävässämme koemme päivittäin asioita, joita joku muu on mahdollisesti kokenut aiemmin sekä vastaavasti asioita, joita kukaan muu ei ole koskaan aiemmin kokenut. Kokemuksemme ja arvot, joiden mukaan elämme, muodostavat vahvan siteen lentäjien vä-

Kokemusvaihdon lisäksi informaation vaihto liikennelentäjien kesken on avointa. Informaation vaihdolla ylläpidämme ammattimme arvon myös työnantajien suhteen.

Viimeisten vuosien aikana – aikana jolloin allekirjoittaneella on ollut ilo toimia liittomme puheenjohtajana – liikennelentäjien ammattiin on kohdistunut suunnattomia ulkopuolisia paineita. Viimeistään terroristiteoista alkanut lentoliikenteen alamäki on aiheuttanut tulonmenetyksiä lähes kaikille lentoyhtiöille. Olemme nähneet jopa lentoyhtiöiden konkurssseja, ja niitä saattaa tulla lisääkin. Lentäjät ovat pudottaneet palkkojaan ja menettäneet etujaan yrittäessään ylläpitää työnantajiaan. Näin olemme mekin toimineet. Olemme proaktiivisesti osaltamme antaneet panoksemme Finnairin uuteen nousuun ja parempaan tulevaisuuteen silloin kun hätä on ollut suurta.

Haluankin kiittää kaikkia jäseniä luottamuksesta yhdistyksemme edusmiesten visioihin paremmasta tulevaisuudesta. On varmaa, että epävarma tulevaisuus jatkuu, ja vaikeita tilanteita tulee eteen jatkossakin. On kuitenkin hienoa huomata, että meille kaikille liikennelentäjän ammatti tarkoittaa siis paljon muutakin kuin pelkkää työtä tai virkaa. Ammattimme on paljon enemmän kuin ainoastaan tulonlähde. Ammattimme on eräänlainen

lille – siteen, joka ei tunne rajoja. Tuntuu pahalta, jos kuulemme muun lentoyhtiön lentäjiä koskeneesta epäonnesta tai ahdingosta. Toisten onnistumisista vastaa-vasti iloitaan.

elämäntapa. Oikea ammattilainen ei nimittäin katso palkkanauhastaan sitä, onko tänään syytä olla ”ammattilainen”. Todellinen ammattilainen tekee parhaansa työssään myös silloin kun se vähiten huvittaa. Liikennelentäjä on ammattilainen aina, joka päivä, jokaisessa tilanteessa. Ammattilainen ei muuta toimintatapojaan miellyttääkseen yhtiön johtoa tai asiakkaitaan. Ammattilainen ei anna yksityisasioiden sotkea työtään eikä päätöksentekoaan. Jotkut meistä saattavat kokea nämä seikat taakkana. Muista kuitenkin, että kyky laittaa häiriötekijät sivuun ja kyky keskittyä olennaiseen on juuri se seikka, joka erottaa liikennelentäjän sellaisesta henkilöstä, joka tekee työtään siksi, että työtä on ”pakko” tehdä.

Ammattilaisen toimintatavat ja velvollisuudet seuraavat meitä myös vapaa-ajalle, halusimmepa sitä tai emme. Käyttäytymistämme vapaa-ajallakin tulee siis ohjata ohjenuorana tietoisuus siitä, että oma tekeminen heijastuu lopulta myös muihin liikennelentäjiin. Muista, että sinulla on velvollisuus puuttua kollegasi toimintaan, mikäli hän käyttäytyy sopimattomasti. Olemme veljiemme ja siskojemme vartijoita. Ylläpidämme itse liikennelentäjien arvostusta – ja sitä kautta myös palkkaustamme ja etujamme. Voi kuulostaa ihmeelliseltä, mutta näin se vaan on. Helpotat siis liitonkin työtä käyttäytymällä kuten ammattilaisen odotetaan käyttäytyvän.

”Accuracy means something to me. It’s vital to my sense of values. I’ve learned not to trust people who are inaccurate. In my profession life itself depends on accuracy.”
— Charles A. Lindbergh

Kuluneet kolme vuotta liiton puheenjohtajana ovat olleet minulle erittäin mielenkiintoista ja opettavaista aikaa. Kauteni päättyy kuluvan kuun lopussa, joten on aika julkisten kiitosten.

Kiitos **pääjohtaja Keijo Suila**. Olette antanut Finnairille virtaa, jota se on kaivannut sekä samalla suuntaa parempaan tulevaisuuteen. Idän ihme tuonee Finnairillekin ihmeitä – olemme aloittaneet kasvun. Kiitos rakentavista



Kuva: Peter Fagerström

ja avoimista keskusteluista. Leppoisia eläkepäiviä!

Kiitos **johtaja Henrik Arle**. Johdatte organisaatiota, joka on oleellisen tärkeässä asemassa ajateltaessa Finnairia lentoyhtiönä. Sanaanne on aina voinut luottaa. Kiitos rehellisyydestänne vaikeinakin aikoina. Pitäkää yllä avointa keskustelukanavaa lentäjien edustajien kanssa, kuunnelkaa heitä ja uskokaa yhteisiin visioihin menestyksen taaksemiseksi.

Kiitos **Hannes Bjurström**. Vaikeissa päätöksissä on välillä esiintynyt eturistiriitoja, lopulta kuitenkin ratkaisuihin on päästy. Lentotoimintaryhmän johtaja on paljon vartijana, ja toimenkuvassa tulisi muistaa vaativienkin alaisten edut osaten yhdistää ne yhtiön etuihin. Helppoja ratkaisuja ei ole.

Kiitos **Hannu Huopaniemi ja Ville Iho**. Olette ammattilaisia omalla alallanne. Muistakaa, että lentäjiä kannattaa pitää hyvänä – silloin saatte heiltä myös parhaan panoksen.

Kiitos **pääohjaajat Matti Vainikka ja Veikko Sievänen**. Kanssanne asioista on aina voinut puhua niiden oikeilla nimillä ja asiat ovat hoituneet. Ymmärrätte alaistenne sielunelämää, olettehan itsekkin liikennelentäjiä!

Kiitos **listantekijät, ryhmäpäälliköt, lennonselvitys, dispatch, NCC, CLC, tekniikka, ramp-toiminta, catering**

sekä kaikki ne nimeltä nyt mainitsematta jäävät yhtiön taustaorganisaatioissa työskentelevät loistavat ammatti-ihmiset, joiden kanssa minulla on ollut ilo asioida viime vuosien aikana. Me liikennelentäjät olemme kiitollisia työpanoksistanne, vaikka operaatiokiireessä kiitosta ei välillä kuulukaan. Ilman teidän tukeanne ja työpanostanne Finnairin lentoja ei operoitaisi.

Kiitos teille kymmenille Suomen Liikennelentäjäliiton vapaaehtoisille toimihenkilöille ja valtuutetuille, jotka pyyteettä teette parastanne kaikkien yhteisen hyvän eteen. Perusjäsen ei välttämättä edes ymmärrä mitä kaikkea te teette juuri hänen eteensä. Käytätte suunnattomasti vapaa-aikaanne siihen, että toisten lentäjien olisi parempi olla ja elää elämäänsä lentäjinä. Kiitos kaikesta siitä tuesta, jota olette minun johtamalleni organisaatiolle antaneet.

Kiitos **Anne Saukkonen**. Olet jaksanut puurtaa toimistollamme SLL:n asioita junaillen. Ilman panostasi ei monikaan asia liitossamme olisi niin hyvin kuin nyt on. Kiitos siitä, että olet jaksanut ymmärtää meitä yli kiireisten aikojen; silloinkin kun olemme tuskin sanoneet ”hei” viiletteäessämme ohi johonkin sadoista kokouksistamme. Kiitos hymystäsi, joka piristää päivää!

Kiitos **Jukka Kaleva, Kristian Rintala, Kai Tuomikoski, Jyrki Narvo ja Jussi Ekman sekä Arto Pellinen ja Hannu Markkula**. Teidän kanssanne yhteistyö eri vuosien hallituksissa on ollut hedelmällistä ja rakentavaa. Olemme olleet hyvä, yhteen hioutunut tiimi. Kiitos niistä tuhansista yhteisistä minuuteista, joiden aikana olemme hioneet strategioita ja puolustaneet liikennelentäjien etuja. Olemme parhaamme mukaan luoneet parempaa tulevaisuutta nykyisille ja tuleville Finnairin lentäjäsukupolville!

Kiitos **vaimoni Katriina** kaikesta siitä ymmärryksestä, jota olet antanut kuluneina vuosina. Ilman tukeasi en olisi puheenjohtajan tehtävää voinut hoitaa. Kiitos siitä, että olet pitänyt hyvää huolta lapsistamme minun ollessa poissa tai muutoin vaan poissaoleva. Kiitos lapset niistä halauksista, joita olette aina yhtä iloisina isälle antaneet – niin lähtiessäni kokouksiin kuin palatessani niistä.

Lopuksi haluan kiittää juuri sinua – **liikennelentäjä**. Kiitos demokraattisesta tuestasi liittosi edustajille. Muista, että ammattimme ja ammattikuntamme on juuri niin vahva kuin me itse haluamme sen olevan.

Ammattimaisia ammattilaisia on ollut kunnia johtaa!

Panu Mäki
puheenjohtaja
Suomen Liikennelentäjäliitto ry



Lähteenä tässä kirjoituksessa on käytetty tietoa eri internet-sivustoista ja Allied Pilots' Associationin jäsenistön lehdestä.

Ylläs vaihtuneeseen uusiin kohteisiin

Kuluvaan toimikauden valtuusto piti viimeisen kokouksensa 9.8.2005 SLL:n toimitiloissa Tietotietä käsitellen mm. esityksen yhdistyksen varojen käyttösuunnitelmasta.

Korkeimman oikeuden tuomiolauselman mahdollinen vaikutus virkaikäluetteloon ja vakanssijakoon herätti paljon äänekkästä keskustelua niin valtuustopöydän ääressä kuin lehtereilläkin. Asiaan palataan.

Varojen käyttösuunnitelma ja lomamökit

Valtuusto hyväksyi hallituksen esityksen yhdistyksen varojen käyttösuunnitelmasta. Käyttösuunnitelman mukaan valtuusto päättää sijoitusten allokatiot ja neutraalipisteet. Tämän lisäksi Ylläksen mökki tultaneen myymään

mökin vähäisen käyttöasteen vuoksi ja yhdistys valmistelee 1-2 uuden kohteen hankintaa. Mökkityöryhmien esitykset tuodaan vielä valtuuston kokoukseen hyväksyttäväksi ennen hankintapäätöksiä.

Korotuspaineita vakuutusmaksuihin

Lupakirjavakuutusten vuosimaksuissa on suuria korotuspaineita. Maksetut korvaussummat ylittävät moninkertaisesti vakuutusyhtiölle maksetut vuosimaksut. Mercer-yhtiön kanssa on sovittu, että niillä, joilla lupakirjavakuutuksen omaisuus ylittää 2000 eur/vuosi, voivat maksaa vakuutusmaksun neljässä erässä. Kaikille tulee edelleenkin kaksi laskua vuodessa. Ne, joiden puolivuotislasku on yli 1000 euroa, saavat maksaa laskun kahdessa erässä.

Nimityksiä ja uusia jäseniä

Uudeksi M80-tyyppitoimikunnan kapteenijäseneksi valittiin Arto Pellinen ja MD11-tyyppitoimikunnan perämiesjäseneksi Kristian Rintala. Valtuusto

kiittää Petri Krögeriä ja Antti Sinkkosta heidän tekemästä tyyppitoimikuntatyöstä.

Yhdistyksen uusiksi jäseniksi hyväksyttiin Miikka Hult (A32F), Harri Kajanne (AT7F), Antti Kettunen (A32F), Jukka Mujunen (AT7F), Jari Penttilä (AT7F) ja Jarmo Vesikko (AT7F). Tervetuloa!

Muita asioita

- Valtuusto päätti, että hallitus saa toimia parhaaksi katsomallaan tavalla parantaakseen ohjaajien ID-lippu oikeuksia.

- Valtuusto päätti, että mikäli jäsen irtisanoutuu tai irtisanotaan, muutetaan asianomaisen henkilön jäsenstatus varsinaisesta jäsenestä seniorijäseneksi. Hallitus valmistelee muutoksen aiheuttamat käytännön toimenpiteet.

- Yhtiö ei ole noudattanut hotellivälinnoissa voimassa olevaa työehtosopimusta. Itse hotellien tasossa ei suurimmassa osassa tapauksia ole valittamista, mutta hotellin valintaprosessi ei ole mennyt suunnitellusti.

- Aeron TES:iä ei olla vielä saatu päätökseen. Viimeisiä kirjauksia hio-



Näiden maisemien ihailu omalta mökiltä on päättymässä. Uusien kohteiden hankintaa harkitaan

taan vielä yhtiön ja yhdistyksen välillä ja kasa liitteitä (bonusjärjestelmä, rekrytointisopimus, eläkesopimus, jne) on vielä sopimatta.

- Yhdistyksen vuosikokous pidetään alustavasti 23.8.2005 klo 08.00 Tietotien toimistolla. Seuraava valtuuston kokous pidetään alustavasti 13.9.2005 klo 09.00 Tietotien toimistolla.

Kiitos luottamuksesta

Lopetan työni hallituksen sihteerinä kolmen opettavaisen ja mielenkiintoisen vuoden jälkeen, joten tämä val-

tuuston väläys jäänee viimeisekseni. Haluan kiittää kaikkia lukijoita kärsivällisyydestä ja jäseniä luottamuksesta. Edunvalvontatyöni jatkuu valtuuston istuimelta käsin.

Interpone tuis interdum gaudia curis ut possis animo quemvis suffere laborem.

“Laita toisinaan iloa huolten väliin, jotta sielusi jaksaisi kestää vaivannäköä.”

Kristian Rintala
SLL:n hallituksen sihteeri



APUA! HJÄLP! HELP! HILFE!!!!

Lasten kanssa matkustaminen

Toimituksen kunnianhimoisena tavoitteena on tuleviin lehtiin saada koottua lukijoiden parhaita vinkkejä. Suurin osa lukijakunnasta on jo kesälomansa viettänyt ja moni varmaan myös matkustellut, matkat ehkä vielä tuoreessa muistissa. Tässä ensimmäisessä yrityksessä tarkoituksena on kerätä yhteen parhaat vinkit lasten kanssa matkustamisesta, sekä syli- että teini-ikäisten.

Vihjeet voivat koskea mitä vaan, sekä hyviä että huonoja asioita. Esim. Legolandiin kannattaa lähteä, mutta kuitenkin hotellia xxx välttää, Hong Kongin passijonossa on oma nopeampi jono pienten lasten kanssa matkustaville, jossain Essolla tai laivalla on maan paras leikkipaikka, maahan xxx mentäessä kannattaa ennen matkaa huomioida, että... ja se ja se lentoyhtiö haluaa erityisen listauksen jne.

Olen huomannut ettei mikään asia ole liian pieni tai iso, jos se vaan auttaa lapsiperheen matkaa. Nyt jokaisella on oivallinen tilaisuus jouduttaa kollegoidensa matkoja, ja itsekin hyötyä (edellyttää toki että on lapsia, toisaalta vaikei olekaan, niin eikö olisi mukavaa saada ne kakarat jaloista pois muualle huutamaan? ;-))

Vihjeitä otetaan vastaan sähköpostina alla olevissa osoitteissa, ja mielellään aiheriville teksti "Kakarat"

Paras vinkki palkitaan!

nysa@kolumbus.fi
toimitus@sllpilots.fi

Kesä(?)terveisin,
Toimitus (Nysse)

PS. Toimitus pidättää itselleen oikeuden työstää materiaalia, vihjeet tullaan julkaisemaan nimettöminä DS

Hallituksen sihteeri vastaa

Seuraavassa otteita sähköpostilistalla olleesta kirjoituksesta, jossa Kristian Rintala kommentoi listalla keskusteltuja aiheita.

Listalla on ollut paljon kirjoituksia asioista, jotka pitäisi saada kuntoon. Kirjoittajien mielestä näiden asioiden ollessa rempallaan osoittaa SLL muka heikkouttaan ja antaa muiden ihmisten kyykyttää firman parhaita ja uutterimpia työntekijöitään, liikennelentäjiä.

Haluan korostaa, että kirjoittamani asiat ovat omia mielipiteitäni, eivätkä edusta liiton virallista taikka epävirallista linjaa. Sen kuitenkin lupaan, että jatkossakin perustan toimintani liitossamme rauhalliseen, mutta päättäväiseen linjaan, jossa ensin tutkitaan ja sitten vasta hutkitaan. Fiilispohjalla ei omia asioita, eikä liiton asioita kannata hoitaa. Ei nyt, eikä jatkossakaan.

Tässä kirjoituksessani otan kantaa muutamiin listan asioihin. Aihealueet eivät ole missään tärkeysjärjestyksessä

-sattuivat vain olemaan tässä järjestyksessä omassa päässäni.

Sairausloman palkkaus

Osan jäsenistämme mielestä on väärin, että vanhan ja uuden TES:n aikana ei sairauslomapäiviä jyvitetä, jos sairauden takia ei yhtään työvuoroa peruunnu. Itse olen sitä mieltä, että jyvityksen taustana on varmistaa, että sairauden takia eivät ansiot tipu, vaan että liikennelentäjän on mahdollista päästä ns. takuuansion ylittävään lisiin käsiksi, vaikka hän olisi osan kuukaudesta pois ansiotyöstä sairauden tai muun TES:ssä mainitun syyn takia. Esimerkiksi jos kahdella liikennelentäjällä on identtiset työvuorolistat ja toinen heistä on kahdella vapaapäivällään sairaana kotona, ei hänelle siitä syystä kuulu maksaa 10 tuntipalkkaa enempää kuin täysin terveenä pysyneelle kollegalle, vaikka joidenkin jäsentemme mielestä näin ehdottomasti tulisi olla. Jos henkilöt ovat tehneet täyden työvuorolistansa, pitää TES:ssä sovitun palkkauksen riittää kompensoimaan tehty työ. Onpa meillä ollut esimerkkejä jäsenistä, jotka ovat vapaapäivillään olleet sairaana, eivät ole ilmoittaneet siitä sairaana ollessaan yhtiölle, mutta sit-

ten jälkikäteen palkkatoimiston kautta ovat yrittäneet vaatia yhtiöltä rahaa kompensatioksi sairastamisestaan vapaapäivänä... Muistutettakoon vielä, että mikäli yksikin työpäivä peruuntuu sairausloman vuoksi, jyvitetään sairausloma kokonaisuudessaan. Jos siis olet sairaana kolme päivää, jonka vuoksi yksi työpäivä peruuntuu, tapahtuu jyvitys kolmelta päivältä, eli lisätyötuntiraja putoaa yhteensä 15 tuntipalkan verran.

Matkavakuutukset

Joidenkin kirjoittajien mielestä yhtiön tulisi kustantaa työmatkoilla rikkoon-tuneet tavarat, vaikka tavarat olisivat hajonneet oman käsittelyn seurauksena tai esimerkiksi käsimatkavana kuljetettuna. Niin vanhassa kuin uudessa TES:ssä on määriteltä, mitkä tavarat kuuluvat yhtiön vakuutusten piiriin; yhtiön vakuutusvastuu rajoittuu yhtiön kuljetusvastuuseen, eli esim. tilanteisiin, joissa miehistölaukku on yhtiön kuljetettavana yhtiön toimesta. Tapauskohtaisesti on erillisestä anomuksesta korvattu myös esim. lentokoneesta varastettuja tavaroita. Omassa reittisalkussa kannettavia kameroita, tietokoneita, kristallipalloja, timanttikokoelmia tai muita tavaroita, joita ei tarvita liikennelentäjän työn tekemiseen, ei kuitenkaan yhtiön tarvitse sopimustemme mukaan korvata, vaikka jotkut jäsenemme näin vaatisivatkin.

Miksi? Koska näin ei ole TES:ssä eikä muillakaan sopimuksilla sovittu. Vaikka yhtiön edustajat valvoisivatkin yhtiön etua ja yrittäisivät pitää kustannuksia kurissa pitäytymällä sopimuksiin teksteissä, ei se tarkoita, että lentäjiä kyykytettäisiin tai että ammattiyhdistyksemme olisi heikko. Itse kuljetan salkussani usein kallistakin kulutus-elektroniikkaa (tietokone, digikamera, mp3-soitin, jne.) ja siitä syystä olen itse ottanut matkavakuutuksen, joka korvaa matkalla aiheutuvat vahingot



ilman omavastuuta 1300 euroon saakka reilun viidenkymmenen euron vuosisimaksulla. Vakuutus kattaa ainakin Pohjolan vakuutuksissa niin vapaa-ajan kuin työnkin puolesta tehdyt matkat ja jopa nekin tilanteet, joissa omaisuuteni olisi vahingoittunut oman kaatumisen tai muun törttöilyn seurauksena.

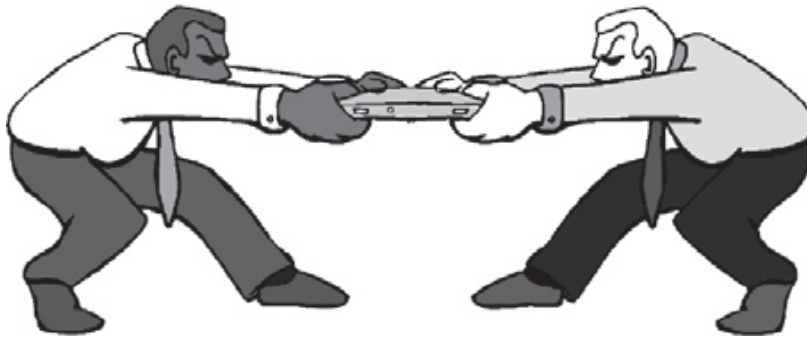
Palkkavirheet

Palkkavirheitä oli vielä pari vuotta sitten luvattoman paljon. Niitä on saatu vähennettyä merkittävästi, niin yhdistyksen kuin yhtiönkin toimien seurauksena.

Nykyisellään lentäjät voivat kohtuullisen suurella varmuudella luottaa siihen, että heidän palkkansa maksetaan oikein. Suurin osa palkkavirheistä liittyy vapaapäivä- ja yövytyskorvauksiin, ja virheet näissäkin ovat lukumääräisesti

paljon alemmalla tasolla kuin ennen. Tänä vuonna esiin tulleet tapaukset on laskettavissa alle parissa kymmenessä ja kyse ymmärtääkseni yksittäisen jäsenenkin tasolla normaalitapauksessa muutamassa kymmenessä eurossa. On totta, että ideaalimaailmassa virheitä ei saisi tapahtua, mutta kuinka moni meistä voi puhtaalla omallatunnolla vanhaa, että on koko Finnair-työuransa ajan ollut tekemättä virheitä? Uskon, että jokaisen uraan mahtuu ainakin pari pientä ohjeiden vastaista toimintaa, kuten esim. Incident-raportin täyttämättä jättäminen, MEL:n tai JAR-säännösten vastaan toimiminen, logikirjan allekirjoittamatta jättäminen, logiaikojen yhteenlaskussa tapahtuvat yhteenlaskuvirhe tai jotain muuta vastaavaa. Enpä yhtään kadehdi palkkakonttorin väkeä, jotka joutuvat painimaan vanhojen järjestelmien kimpussa, selvitellessä erinäisiä logikirjoituksia (kyllä, meidänkin jäsenet usein yrittävät vaatia vapaapäivä- tai muita korvauksia perusteettomasti, sopimusten vastaisesti) ja joutuvat aina

välillä kuuntelemaan meidän jäsenen ei-niin-diplomaattisia puhelinkeskusteluja aiheesta. Mielestäni myös palkkavirheiden korjauksessa maltti ja asiallisuus on valttia; jos kyse ei ole täysin selvästä virheestä, niin ilmoita asiasta yhdistykselle. Luottamusmiehen ja hallitusjäsenet voivat sitten auttaa asian tutkimisessa ja eteenpäin viemisessä yhtiön suuntaan. Meillä on oikeus vaatia, että palkkamme maksetaan ajallaan ja oikein, mutta mahdollisten virhetapausten ilmaantuessa ei siis palkkakonttorin yksittäisen työntekijän haukkuminen tai maahan polkeminen



aja kenenkään etua.

Uusi TES sovittiin ja allekirjoitettiin vasta 6.6.2005, vaikka sen alkamispäiväksi sovittiin 1.5.2005 ja varsinainen asiasisältö oli sovittu jo vähän aikaisemmin. Myöhäisestä allekirjoittamisesta johtuen esimerkiksi vapaapäiväkorvaukset maksettiin toukokuun osalta ensin vanhan TES:n mukaan, mutta nyt korjaukset pitäisi olla jo tehty. Vielä on tiedossa, että esim. tarkastajakorvauksissa on epäselvyyksiä, mikä taas johtuu siitä, että myös tähän uudelleenkirjoitettuun TES:iin jäi tulkinnanvaraisuus ainakin tarkastajakorvaukseen liittyen. Sovellettavasta käytännöstä tehdään tarkentava kirjaus vielä parin viikon sisällä ja palkat tullaan korjaamaan takautuvasti palkkatoimiston toimesta.

Sopimusten noudattaminen

Joidenkin kirjoittajien mielestä yhtiö ei ole noudattanut tekemiään sopimuksia, vaan alituisen luistaa tekemistään sopimuksista. Tämä on erikoista, sillä

oman 6-vuotisen valtuusto- ja 3-vuotisen hallitusuran aikana en ole tällaista systemaattista välinpitämättömyyttä huomannut.

Meillä on maailmanlaajuisestikin tarkasteltaessa hyvät ja suorat puhevälit yhtiömme ylimmän johdon kanssa ja voin sanoa, että pääsääntöisesti olemme tekemistämme sopimuksista ja tekstien eri vivahteista samaa mieltä. Joitakin erimielisyyksiä toki on, lähinnä sopimuksiin jääneistä "harmaista alueista", mutta on vedätystä tapahtunut rehellisyyden nimissä niin meidän liittomme kuin yhtiönkin nimissä.

Itse pidän hälyttävimpänä sitä tendenssiä, että meidän omat jäsenet yrittävät käydä lähes päivittäin omia TES-lisäneuvotteluja selvityksen kanssa. Joku vaatii vapaapäiväkorvausta, vaikka se ei TES:n mukaan kuuluisi, toinen päivystysaikaa ajalle, jona

ei ole todellisuudessa päivystänyt ja kolmas kolmea lisälomapäivää jokaiselta työpäivältä jolla ollut töissä vapaapäivänä. Itse pidän tällaista toimintaa erittäin kyseenalaisena: kaikilla meillä pitäisi olla samat pelisäännöt ja samat palkkasäännöt työtä tehdessämme ja ne pitää olla sovittu liittotasoisella työehtosopimuksella. Voi vain kysyä, millaisen kuvan rakennamme koko lentäjäkunnasta, kun osa meistä vonkuu extra-kohtelua ja ylimääräisiä rahallisia korvauksia joka pikku asiasta.

Pitää myös muistaa, että kun vaadimme yhtiötä noudattamaan sopimuksia pilkuntarkalleen, on heillä oikeus noudattaa samaa periaatetta meihin. Yhtiöllähän on oikeus olettaa, että maksamansa palkan vastikkeeksi se saa meiltä ostettua tietyn työpanoksen. Ihme kyllä joudumme tasaisin väliajoin puolustamaan jäseniämme mitä erikoisimmissa tapauksissa. Alla on pari käytännön esimerkkiä viimeiseltä parilta vuodelta, joihin olemme joutuneet paneutumaan enemmänkin:

- leasing-autoa ei ole lukuisista yhteydenotoista ja asianajajien soitoista ja kirjeistä huolimatta palautettu työsuhteen päättyessä. SLL:n olisi näiden jäsenten mukaan pitänyt puolustaa jäsenen katsantokantaa ja vaatia, että laskua näistä työuran jälkeisistä auton käytöistä ei saisi lähettää...

- jäsenemme ei ole pitänyt huolta siitä, että passi ja viisumit olisivat voimassa työtehtävien hoitamiseen. Työt menevät kollegalle ja jäsen kieltäytyy selvityksen tarjoamasta korvaavasta työstä, johon ko. viisumin puuttuminen ei olisi vaikuttanut. Tällaisissa tapauksissa yhtiöllä olisi täysi oikeus antaa varoitus ja vähentää osa palkasta, jos korvaava työ ei kelpaa. Tässä tapauksessa antoivat onneksi armon käydä oikeudesta ja jäsen lopulta hyväksyi työvuorolistan ulkopuolisen työn pitkän väännön jälkeen.

Kiitos hyvän keskusteluyhteyden olemme saaneet asiat vielä toistaiseksi sovittua hyvin lopputuloksin. Koetetaan nyt kuitenkin käyttäytyä niin, ettei tällaisiin neuvotteluihin olisi enää jatkossa tarvetta!

Työvälineet

Yhtiö on viime aikoina edennyt manuaaliensa sähköistämässä. Sähköpostilistalla on aiheellisesti virrinyt keskustelua siitä, miksi lentäjien pitäisi omalla rahallaan hankkia työvälineet, jotka ovat tarpeellisia manuaalien lukemiseen ja siten siis liikennelentäjän työtehtävien hoitamiseen. Siinä olen kirjoittajien kanssa samaa mieltä, että yhtiön tulisi antaa työntekijöilleen työvälineet työtehtävien tekemiseen; eiväthän mekaanikotkaan joudu osta-



maan ruuviavaimia omilla rahoillaan tai toimistotyöntekijät ostamaan omia tietokoneitaan. Mikäli yhtiö kuitenkin hankkisi meille esim. PilotPC -koneita, eivät kaikki välttämättä kuitenkaan olisi tyytyväisiä. Yhtiöllä kun olisi oikeus ostaa vaikka hitaita (mutta halpoja) kannettavia, tarjota isoa pöytäkoneita manuaalien lukemiseen, ja sitten vielä estää omien ohjelmien asentaminen yhtiön tietokoneisiin.

Pitkään pohdittuani pidän parhaana ratkaisuna tällä hetkellä sitä, että esim. pukurahasta voisi osan käyttää tietokoneen hankkimiseen ja ylläpitovastuu koneesta jäisi käyttäjälle. Ennen kuin tällaiseenkaan järjestelyyn voitaisiin siirtyä, pitäisi ensin saada mm. selvitettyä sen verotuksellinen kohtelu.

Ne, jotka odottavat, että saamme yhtiöltä vastikkeetta huippumodernin, huippuvarustellun kannettavan kaikilla lisämausteilla mitä turun toreilta löytyy, voivat joutua valitettavasti odottamaan vielä pitkään. Valitettavinta on huomata, että osassa jäsenistölle päänsavua aiheuttavista päätöksistä (esim. MAN tulostukset, manuaalien sähköistäminen) ovat olleet päättämässä omat neloskerroksen jäsenemme, eivätkä monet sähköposteissa haukutut väliportaan johtajat tai päälliköt. Uskon vilpittömästi, että tämäkin asia saa-

daan ratkaistua sopimalla. Yhtiön ja meidän yhteinen päämäärä tulisi olla, että työt voidaan tehdä tehokkaasti, hyviä työvälineitä käyttäen ja että korvauskysymykset on ratkaistu liittotasolla kollektiivisesti.

Työaika vs. lepoaika

Kaikki työtehtävät pitää pystyä tekemään työajalla ja lepoajat on saatava käyttää lepäämiseen; tästä olemme yhtiön edustajien kanssa liikuttavan yksimielisiä. Kaikissa operaatioissamme meidän pitää pitää kiinni turvallisuudesta, eivätkä työ- ja lepoaikarikkomukset saa

vaarantaa lentoturvallisuutta missään muodossa. Uudessa työehtosopimuksessa saimme lukuisia parannuksia juuri työ- ja lepoaikasäädöksiin.

Käytännön operoinnissa on kuitenkin osattava käyttää tervettä maalaisjärkeä ja muistaa, että lentotyössä tulee aina välillä eteen yllättäviä ad-hoc-tilanteita, joissa ratkaisuvaihtoehtoja on aina useampia. Kannattaa muistaa, että matkustajat maksavat meidänkin palkat. Manchesterin väliaikaisessa korvauskysymyksessä (Finnbrief-papereiden tulostuksesta 15min palkka) ei ollut kyse minimilevoista (lepo perillä oli yli 17h, TES:n vaatiessa 10h 30min) ja siksi ajattelimme hallituksessa, että väliaikaisratkaisulla oltaisiin voitu toimia 1-2 viikkoa, kunnes korvaava käytäntö olisi saatu sovittua LTR:n johdon kanssa. No, kuten kaikki tietävät, kaatui tämä väliaikaisratkaisu käytännön teknisiin ongelmiin Englannin päässä.

Toivoisin, että samalla kun jäsenemme jatkossakin ylläpitävät korkeaa turvallisuuskulttuuria yllä, ei unohdettaisi käytännön maalaisjärkeä toiminnoissa. Aina pitää täyttää viranomaismääräykset, se on selvää. Mutta sitten kun ollaan aikaikkunassa, joka täyttää viranomaismääräykset, on loppu liittotasosta neuvottelua. Mitä

me suostumme tekemään ja minkä suuruista korvausta vastaan.

Meidän ei kannata olla kehityksen tiellä, vaan pikemminkin olla yhdessä yhtiön kanssa olla sopimassa järkeviä työtapoja. Tehdään asiat järkevästi, ja sovi- taan tehdyistä töistä asianmukaiset korvaukset. Jos ongelmia ilmenee missään käytännön työtehtävien hoi- dossa, ottakaa avoimesti yhteyttä, niin hallituksessa ja valtuustossa pyrimme saada asioita korjattua.

Lentäjien arvostaminen

Joidenkin kirjoittajien mielestä lentä- jiä kyykytetään tai juoksetetaan ihan mielivaltaisesti yhtiön johdon taholta. Itse en liikennelentäjänä tai ammattiyh- distysliikkeen edustajana ole kokenut saaneeni tällaista kohtelua osakseni.

Niin neuvottelupöydässä kuin käy- tännön lentotyössä olen tuntenut, että työtäni arvostetaan ja minut otetaan va- kavasti. Se ei tarkoita, että kaikki asiat aina menisivät niin kuin minä haluan, mutta mielipiteitäni kuunnellaan ja ammattitaitoani arvostetaan. Eikä vain yhtiön johdon toimesta, vaan myös muiden yhtiömme ammattiryhmien toimesta.

Pitää kuitenkin muistaa, että arvos- tus pitää ansaita pitkäaikaisella työllä. Olemme tehneet vuosikymmeniä laa- dukasta työtä, ilman isompia onnetto- muuksia tai vakavia vaaratilanteita, operoineet vaativassa ilmastossa ja pysyneet täsmällisyys- ja säännöllii- syystilastojen kärjessä vuodesta toi- seen. Osa tästä on meidän ansiota, mutta osa kiitoksesta kuuluu myös muulle tukijorganisaatiolle, kuten esim. tekniikalle, joka huoltaa koneitamme tai yhtiön johdolle, joka antaa meille hyvät työkalut työtehtäviemme suo- rittamiseen. Vuosikymmenien aikana saavutettu korkea arvostus on helposti menetettävissä, jos lähdemme juokse- maan lyhytaikaisten hyötyjen perässä ja vaadimme erilaisin painostuskeinoin kaikkea mitä mieleemme juolahtaa. Vanha kansanviisaus, jonka mukaan se ei ole tyhmä joka pyytää, vaan se

Kaikilla pitää olla samat pelisäännöt työtä tehdessäm- me ja ne pitää olla sovittu liitto- tasoisella työehtosopimuksella.

joka antaa, ei aina pidä välttämättä paikkaansa.

Saimme juuri sovittua kolmivuoti- sen työrauhan pitkällisten neuvottelu- jen seurauksena. Tehty TES-sopimusta voi hyvinkin pitää noin 400 miljoonan euron myyntisopimuksena. Myimme Aeron ja Finnairin liikennelentäjien 3 vuoden työpanoksen yhtiölle tietyillä ehdoilla, joka tulee TES:n voimassa- oloaikana maksamaan sivukuluineen yli 400 miljoonaa euroa. Saimme pa- rannettua työ- ja lepoaikoja, eläketur- vaa ja palkkausta. Vastapuolelle va- kuutimme, että vastineeksi he tulevat saamaan kolmen vuoden työrauhan ja tehokkaasti työskentelevät liiken- nelentäjät. Neuvotteluissa mukana ol- leena toivoisin, että tehtyjä sopimuksia noudatettaisiin, eikä heti lähdetäisi iltalypsyille.

Äänekäs oppositio

Joskus sähköpostilistan kirjoituksia lukiessa tulee mieleen väännelty ver- sio suomalaisesta kansanviisaudesta: mieluummin lentäjä sanansa syö, kuin maansa myö. Onneksi tämä ei päde kuin murto-osaan ammattikuntamme työntekijöistä; uskon edelleen, että yli 95% edustamistamme liikennelentäjistä osaa laittaa asiat tärkeysjärjestykseen, osaa tehdä työnsä ammattitaitoisesti ja laadukkaasti ja on omalta osaltaan te- kemässä arvokasta työtä yhtiön hyvin- voinnin eteen ymmärtäen, että hyvin menestyvällä liikeyrityksellä on parem- mat edellytykset myös palkanmaksulle ja toimintojensa kehittämiseksi.

Pitää vain toivoa, että tämä äänekäs oppositio, joka lähettelee yhtiön johtoa myöten vaatimuksia arvostuksemme nostosta, haistattelee väliportaan ja ylemmän portaan johtoa suorissa kir-

joituksissaan, ei saa romutettua sitä luotettavan liikennelentä- jän kuvaa, jonka jo eläkkeelle siirtyneet ja vielä töissä olevat kollegamme ovat vuosikausien saatossa luoneet.

Itse olin positiivisesti yllättynyt siitä kannatuksesta, jonka jäsenis- tö antoi nykyiselle hallitukselle kesäkuisissa valtuusto- ja pj-vaaleissa. Viimeistään siinä tuli selkeästi osoitet- tua, että sähköpostilistoilla äänekkää, vaikkakin isoin kirjaimin kirjoitetut mielipiteet, eivät aina edusta koko jä- senkunnan hiljaista mielipidettä.

Loppusanat

Haluaisin vielä kerran kiittää kaikkia minua vaaleissa äänestäneitä; tulen jat- kossakin ajamaan koko lentäjäkunnan etua määrätietoisesti, mutta rauhal- lisesti. Vaikka tulenkin jättäytymään hallitustyöstä pois ainakin ensi vuoden ajaksi ollakseni enemmän aikaa perhee- ni kanssa, jatkan työtä jäsenkuntamme eteen valtuustosta käsin. Lopuksi vielä sananparsa, joka mielestäni sopii niin yksittäisen liikennelentäjän kuin am- mattiyhdistyksemme ohjenuorak- si:

Festina lente. "Kiiruhda hitaasti".

Kristian Rintala
hallituksen sihteeri

Uusi sopimus kovilla Englannin operaatioissa

Uusi TES on vihdoinkin voimassa. Tekstien uusimisesta huolimatta muutamat kohdat vaativat vielä tarkennuksia. Myös Aeron sopimus on vielä loppusilausta vaille. Työt asioiden hoitamiseksi ovat käynnissä mutta kesäaika on viivytännyt työtä. Maali kuitenkin hämmöttää.

B757:n Englannin operaatioiden yhteydessä uusi TES on joutunut koetukselle. Milloin pitää olla 23 tuntia, milloin 30 tuntia lepoa? Lasketaanko välilaskullisten lentojen lentoajat yhteen lepoaikaa huomioitaessa vai pisimmän legin mukaan? Kun palaa Englannista, onko kolme vapaapäivää?

Ja niin edelleen. TES-tekstiä tehdessä kaikki oli kirkkaana mutta käytäntö osoitti taas jotain muuta. Osasyynä sekaannuksiin on myös yhtiön huono maastoutustyö suorittavalle portaalle. Tarkennukset kyseisiin ja sen tyyppisiin operaatioihin tulevat perästä.

(Kohtahan ne on jo lennetty, mutta tehdään valmiiksi ensi kesää varten, jos ei muuta...).

Sidonnaisuus lasketaan tyyppikoulutuksen alusta

Sidonnaisuusajat ja vähimmäiskemusvaatimukset ovat herättäneet jonkin verran kysymyksiä. TES:n kohta 5.6.2 toteaa, että sidonnaisuusaika lasketaan tyyppikoulutuksen alkamisesta, kirjaamattomana poikkeuksena uusien perämiesten ensimmäisen vakanssin sidonnaisuus, joka lasketaan sovelletusta virkaiästä. Liikennelentäjä voi hakea vakansseja siitä koulutusjaksosta alkaen, minkä aikana hänen sidonnaisuusaika päättyy. Yhtiö voi uuden sopimuksen mukaan päättää koulutusajankohdan koulutusjakson aikana. Määräysmenettelyssä sidonnaisuusajat eivät ole voimassa. Myöskään saman konetyypin sisällä tapahtuvassa vakanssinvaihdossa ei ole sidonnaisuusaikaa. TES-kohdan 5.3.3 mukaiset sovitut palveluskuukaudet lasketaan sovelletusta virkaikäpäivämäärästä. Suihkukonekokemusvaatimus laske-

taan tyyppikurssin alkamisesta uuden alkuun.

Eläkkeen kertymisestä

Eläkkeen kertymistä palkattomilla vapailla on kysytty. Finnairin eläkesäätiön A-osaston lisäeläkettä tarkasteltaessa eläkelaskennasta vähennetään ne palkattomat poissaolajaksot, jotka ovat pituudeltaan yli kuusi kuukautta kalenterivuoden aikana. Palkattomia poissaoloja ovat mm. isyyslomat, vanhempainvapaat, hoitovapaa, palkattomat lomat jne. Äitiysloma ei ole TES:n ansiosta palkatonta poissaoloa, ja siten siitä kertyy eläkettä.

Ohjaamopaikka ei aina selviö

Ohjaamomat kustutus on ollut jo pitkään tiukkaa. Yhdysvaltoihin on omat erityissäännöt, mutta huomioikaa myös Englanti. Yhtiöltä saamani tiedon mukaan Englannissa noudatetaan Yhdysvaltoja myötäilevää käytäntöä. Mikäli yhtiöllä on tiedossa valtioita, joissa noudatetaan yhtiön käytäntöä



"Haloo, Jore? Kuule, mites tää meidän lepo menee..." Kuva: Peter Fagerström

tiukempia määräyksiä, tulisi nämä heti tiedottaa liikennelentäjille. Ehkäpä IDIS- ja muiden CD-levyjen tiedostoista löytyvät kaikkien maiden AIP:t, joista hakusanalla voi asian varmistaa omalla ajalla ja omalla tietokoneella (jos sellainen on)...

Palkanmaksun uusimmat kysymykset

A32S-ryhmässä oli kesä-heinäkuun vaihteessa Manchesterin yöpyvän yhteydessä lennolla tarvittavien papereiden tulostuskokeilu. Kyseisen kokeilun ajaksi oli perämiehille sovittu 15 minuutin työajanlisäys lähtöpäivän osalta. Tarkistakaa palkkakuitinne asian osalta.

Viime syys-lokakuussa M80- ja ATR-ryhmissä oli joitakin työajankatkaisuja ulkoasemilla. Uuden TES:n solmimiseen asti kyseisten tapauksen palkanmaksusta oli kiistaa yhtiön

kanssa, mutta liitto veti vaatimuksensa ko. tapausten korvauksista pois. Kävi ilmi, että siirtolennoilta oli maksettu, vastoin edellistä sopimusta, ylimääräisiä tuntikorvauksia kertoimilla. Työajankatkaisun palkanmaksu tarkennettiin uuteen sopimukseen ja vanhoja siirtolentokorvauksia ei peritä takaisin.

TES-kohta 14.6.11.3.2 (tarkastajan korvaus) on tarkentamatta. Sopimusta tehdessä tarkoitus oli laajentaa tarkastajan korvaus myös niille lentotyötunneille, jotka vaativat lennonopettajan pätevyyden. Tämä ei siis koske esim. luokkaopetusta.

Vanha väistyä, uudet nimet areenalle

No niin, kolme vuotta luottamusmiehenä alkaa olla tätä kirjoittaessani ohi. Paljon on koettu ja nähty, risuja ja ruusuja on saatu. Ei auta kuin vetää

lopun jäljellä olevasta tukasta rasvalla taakse ja luoda katse eteenpäin... Kiitos Panulle ja hänen hallituksensa jäsenille, valtuustolle, Annelle toimistolla, kavereille ja muille liiton aktiiveille yhteistyöstä. Iso kiitos myös kotijoukoille, Annelle, Telmalle ja Santerille jaksamisesta. Timolle ja Hotelle onnea ja voimia luottamusmiessaralla!

Arto Pellinen
TES-luottamusmies
1.9.2005 alkaen rivijäsen



Turvatoimikunta hakee uusia jäseniä!

Turvatoimikunta (TTK) on tärkeä ja keskeinen osa yhdistyksemme toiminnassa.

Turvatoimikuntaan kaivataan uusia jäseniä. Tule mukaan mielenkiintoiseen, ammattitaitoa syventävään ja antoisaan työhön pohtimaan lentoliikenteemme turvallisuuskysymyksiä.

TTK:n työ koostuu kokouksista kerran kuukaudessa sekä mm. kiinteistä yhteyksistä muiden lentoturvallisuussektorin toimijoiden kanssa. TTK:n jäsenet toimivat myös FPA:n IFALPA-komiteaedustajina.

Kiinnostus turvallisuusasioihin ja halu oppia uutta on virkavuosia tärkeämpää, joskin muutaman vuoden kokemus liikennelentäjän työstä on eduksi.

Lisätietoa antaa Turvatoimikunnan puheenjohtaja
Matti Allonen (matti.allonen@slpilots.fi, 040-827 2835).

Hakemukset voi toimittaa Matti Alloselle ke 31.8.2005 mennessä.

Missä siivenkärkesi kulkee?

- IFALPA AGE-komiteakokous Helsingissä

Vuoden ensimmäinen Aerodrome and Ground Environment –komitean kokous pidettiin keväällä Helsingissä. Yhtenä tärkeimmistä aiheista oli rullausteiden leveys ja sen riittävyys laajarunkokalustolle. Turvaväli siiven kärjessä ei aina ole itsestään selvä asia.

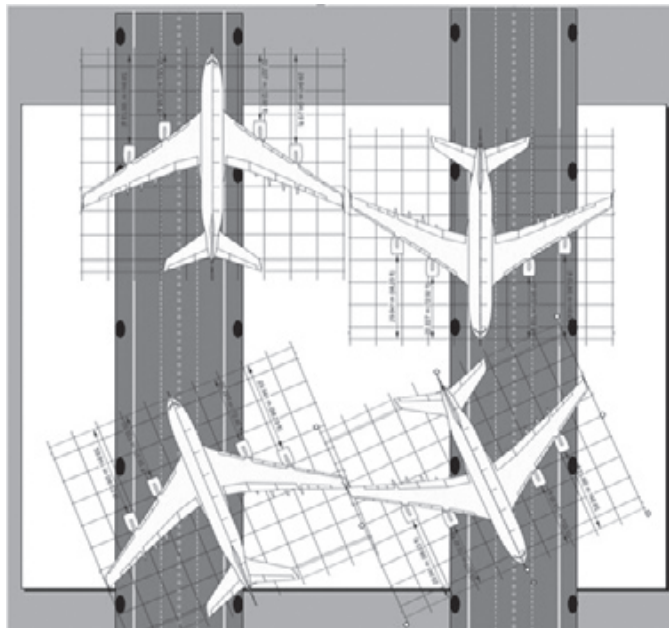
Sää ei oikein suosinut kokouksen aikana, mutta muuten kokous onnistui jopa yli odotusten.

Osallistujia oli normaaliin tapaan ympäri maailman, tosin hieman normaalia vähemmän. Liekö Suomen kylmä ilmasto vai pohjoinen sijainti karkottanut kaukaisimmat vieraat? Mm. Singaporesta ja Meksikosta oli kuitenkin saatu osallistujia paikalle.

Kokouksen avasi komitean puheenjohtaja, Singapore Airlinesin B747 -kouluttajakapteeni Jimmy Ho ja antoi samalla puheenvuoron IFALPA-directorillemme Ekmanin Jussille, joka toivotti kokousvieraat tervetulleiksi Suomeen. Komiteaedustajien lisäksi paikalla oli IFALPA:n teknisten standardien PVP Lindsay Fenwick sekä uusi tiedottaja Gideon Ewers.

Siipien kärkivälit asematasolla ja rullatessa

Kuten moni on varmaan huomannut, maailmalla saattaa joutua tilanteeseen, että siivet kulkevat melko läheltä parkkeerattua tai vastaan rullaavaa konetta. ICAO on antanut ohjeistuksen rullausteiden keskilinjojen ja rullausteiden leveyksien osalta, mutta käsitellyt lentokonetta ”liikkuvana laatikkona”. Ongelmia syntyy, jos kone on jostain syystä ajautunut rullaustien reunaan ja lentäjä suorittaa normaalin korjausliikkeen keskilinjalle. Siiven kärjen rata nimittäin kulkee konetyypistä riippuen hieman koneen virallista kärkiväliarvoa kauempaa riippuen telineen sijain-



Rullaustien reunaan ajautuneet A380:t kohtaavat. Ylhäällä tilanne, jossa korjausta ei tehdä, vaan jatketaan rullausta reunassa. Alhaalla tilanne, jossa korjaukset keskelle suoritetaan yhtäaikaaisesti.

nista ja siiven nuolikulmasta. Varsin ongelmallisia koneita ovat tietenkin A380 sekä yllättäen MD11. A380 suuren kärkivälin (80m) ja MD11 normaalia suuremman nuolikulman seurauksena. Moni MD11-kapteeni muistaa varmaan EFHK:lla rullauksen AB:a pitkin, jolla suurin sallittu kärkiväli on 52 metriä (M11 51,7 m). Kuinka moni kone paikoilla 121-126 oli varmasti oikeassa kohdassa? Varmasti kaikki, mutta mennäänpä muutamia satoja mailleja etelään – ja näin ei aina ole!

Mikäli A380 joutuu väistämään toista A380:ta F-luokan koneille tarkoitettuilla rullaustiella ICAO:n mukaan rakennetuilla kentillä, jää koneiden väliin ”ruhtinaalliset” 1,8 metriä, jos koneet ovat ajautuneet jostain syystä rullausteiden reunaan. Riittävä turva-

väli, kyllä, jos koneet eivät juuri samalla hetkellä päättä väistää toisiaan. Silloin wingtip clearance on negatiivinen ja A380:t allekirjoittaneen laskelmien mukaan 2,4 metriä siivet toistensa sisässä. Koska asiasta kokouksessa huomautin, perustettiin nopeasti työryhmä, jonka tehtävä on tarkastella malliesimerkkejä kaikista koneluokista (A-F) suhteutettuina kaikkiin rullaustie- ja asematasoluokkiin.

Vaikka ongelmaa ei meille tule normaalioperoinnissa vastaan, voivat silti jotkin kategoria D:n kentät olla ongelmallisia jopa omilla konetyypeillämme (nyt MD11). Varsinkin silloin, kun pushback tehdään asematason reunaan ja rullaavat koneet tulevat viereiseltä rullaustieltä asematasolle (kuten BKK:ssa).

Kuituoptiikoihin perustuvat opasteet

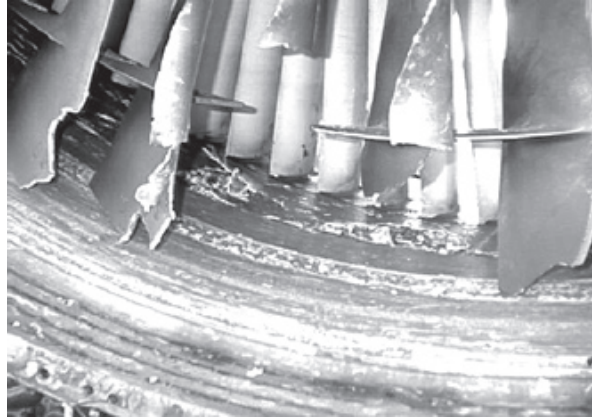
Kanadassa on aloitettu kokeilu, jossa pyritään selvittämään voidaanko uusilla tekniikoilla parantaa opasteiden näkyvyyttä kenttäalueella. Tällä hetkellä perinteisten menetelmien korvaajaksi on ehdotettu erilaisiin kuituoptiikoihin ("Fibre-Optic") perustuvia opasteita. Valokuituopasteet on otettu käyttöön Torontossa (CYYZ), Calgaryssä (CYYC) ja Vancouverissa (CYVR). Kyseisten opasteiden heikko puoli saattaa olla kontrasti sumussa ja sakeassa lumisaateissa. Kanadan lentäjäliitto on ottanut myös meihin yhteyttä asian tiimoilta ja pyytänyt palautetta. Jos jollakin jäsenelämme on kommentoitavaa Toronton järjestelyistä, pyydän lähettämään ne Turvatoimikunnalle.

Kentän varavoiman kytkeytyminen

Muutamia vuosia sitten B757:lle sattui onnettomuus Gironassa, Espanjassa. Kone oli lähestymässä kenttää yöllä. Jostain syystä kentän pääsähkölaitteeseen tuli vika loppulähestymisen aikana ja valot kentältä sammuihin 11 sekunnin ajaksi. Kone kärsi huomattavia vahinkoja, mutta onneksi tällä kertaa säästettiin ihmishengiltä.

AGE-komitea perusti HUPER- ja AA-komiteoiden pyynnöstä erikoistyyryhmän pohtimaan onnettomuusraportin pohjalta tapausta, ja miten kenttien sähköjärjestelmiä voitaisiin parantaa ehkäisemään vastaavanlaiset onnettomuudet. Allekirjoittanut valittiin mukaan ryhmään ja Helsingissä saimme ehdotuksen valmiiksi niin ICAO:lle kuin IFALPA:nkin Annexiin lisättäväksi seuraavassa vuosikokouksessa.

Tällä hetkellä toissijaisen varavoiman kytkennän tulee tapahtua 11 sekunnin aikana niillä kentillä joilla ei ole LVO-toimintaa lähestymisiin. Toisaalta monilla kentillä on mahdollisuus tehdä lento-onlähtöä alle 800 metrin RVR-olosuhteissa, joka vaatii kuitenkin varavaimalle yhden sekunnin kytkeytymisajan. Päädyimmekin policy-ehdotuksessamme suosittele-



A300, kanadanhanhi.
Remontin hinta:
3.5 miljoonaa dollaria.

maan kaikille niille kentille, joilla on LVO-lento-onlähtöjä ja/tai CAT II/III-lähestymisiä varten yhden sekunnin kytkentäaika, käytettävän pimeällä operoinnissa aina juuri tuota sekunnin kytkentäaika riippumatta lähestymismenetelmästä. Kenttähän on siihen joka tapauksessa kykenevä. Tällainen toiminta ei vaadi siis kuin uuden viranomais määräyksen toimeenpanoa.

Runway Incursions

Kyseinen aihe on muutaman viime vuoden aikana noussut todelliseksi "hot topic:ksi". Asian tiimoilta käytiin keskusteluja lähes päivän ajan sekä pidettiin monta mielenkiintoista esitelmää. Koska edellisessä lehdessä oli laaja asiaan paneutuva artikkeli komitean varapuheenjohtajan Rob van Eekerenin kirjoittamana, en tässä ryhdy asiaan sen enempää kommentoimaan. Mikäli

sinulla nousi artikkelin johdosta kysymyksiä mieleen, ota rohkeasti yhteyttä. Asiasta voit tulla kuulemaan lisää perinteisellä lennonjohtajaristeilyllä. (Risteilystä lisätietoja risteilyemäntä T. Einolalta)

Lintutörmäykset

Olen kirjoitellut vuosien mittaan aiheesta erilaisilla lähestymistavoilla Liikennelentäjä-lehteen. Tällä hetkellä mitään uutta ja mullistavaa ei ole keksitty, mutta huolestuttavaa on, että suurien lintujen osuus törmäyksistä on joillakin alueilla lisääntynyt prosentuaalisesti voimakkaasti. Erityistä huomiota on kiinnitetty eri hanhilajien osuuksiin. Yhdysvalloissa ja Kanadassa erityisesti kanadanhanhet ovat aiheuttaneet mittavia vahinkoja. Itse olen hieman huolissani Suomessa voimakkaasti lisääntyneistä valkuposkikahni-

en parvista. Toistaiseksi ei ole törmäyksiä näihin tietääkseni tapahtunut, mutta suurina parvina liikkuvalla linnulla on potentiaalia aiheuttaa vaaraa meidänkin liikenteellemme. Toivoisinkin jokaisen mieltävän mielessään nopeuden vaikutusta törmäysenergiaan.

Aina eivät lentokoneiden törmäyskohteina ole linnut tai ihmisen rakentamat esteet. Air Francen A330 törmäsi muutama päivä sitten seitsemään lehmään! Ole siis tarkka-



OH-LZB, A321,
Barcelona, haukka. Kuva: Riku Aakkula

na, mille radalle lasket ja mitä radalla mahdollisesti voi tulla vastaan.

Muut aiheet

ALR – koulutus (Airport Liaison Representative). Esittelin komitea-edustajille uutta koulutusmateriaalia ja kerroin eri ALR-henkilöiden raporteista maailmalla, mitä edistystä milläkin kentällä on saatu, ja kuinka

viranomaisiin voidaan pitää hyvät ja luottamukselliset välit. Lisää asiasta ja Suomessa pidetystä koulutustilaisuudesta seuraavassa lehdessä.

Talvioperoinnista ei tällä kertaa ollut suuremmin keskustelua, mutta Jussi Ekman toi kokoukseen keskustelupaperin ("DP" = Discussion Paper), joka käsitteli todellisia holdover-aikoja ja pre-takeoff checkiä. Paperi on tämän artikkelin liitteenä.

Lisäksi käytiin läpi muutamien vanhojen Annex 14 -kohtien uudistuksia ja joidenkin poistoja.

Helsinki – Thank you Flying Finns!

Kokous sai lähes kaikilta osallistujilta poikkeuksetta suurta kiitosta. Järjestelyt sujuivat Jussin komennossa mallikkaasti ja haluankin tässä kiittää kaikkia ko-

Jussi Ekmanin AGE-kokoukseen laatiman Discussion paperin sisältö kokonaisuudessaan:

Anti-icing fluids near true holdover time vs. pre-takeoff check

The TRUE holdover time (actual time when fluid is no good any more) is defined by aerodynamic specification. The acceptance criterion is done using aerodynamic boundary layer displacement thickness measurement done in a wind tunnel. Formula is the boundary layer displacement thickness is:

$$\delta^* = \int_0^\infty [1 - (u/U_0)] dy$$

where

u = local air velocity

U_0 = The velocity of free airflow outside the boundary layer

y = normal axis

In other words: The boundary layer displacement thickness represents the amount of displacement, which should take place away from the (wing) surface, for the streamlines of an inviscid flow, because of the boundary layer. In simplified terms fluids that have good flow-off properties produce a low displacement thickness. Conversely, poor flow-off properties end up with high δ^* values.

So, the displacement thickness CAN ONLY be measured if the above velocities can be measured for example in a wind tunnel. There has not been introduced a proved physical relation to link still fluid values (temperature, glycol percentage, layer thickness) with the displacement thickness.

According to the experiments an unacceptable displacement thickness may be reached before any solid particles form in the anti-icing fluid - especially with thickened fluids, ie. Type II and IV. The criteria have been included in the published holdover time tables. Therefore, the commander should return for a re-treatment if he runs out of tabled holdover time.

A TRUE HOLDOVER TIME MAY HAVE PASSED EVEN THOUGH THERE IS NO SOLID PARTICLES FOUND IN A PRE-TAKE-OFF CHECK.

It is extremely difficult to determine fluid viscosity even with a hand feel check. If tabled holdover time is passed one should return for a retreatment. This is true with thickened fluids.

The acceptance criterion is close to 9 mm displacement thickness for a flat plate reducing to just over 7mm when OAT increases. It may be acceptable to use the pre-takeoff check when no precipitation and unthickened type I fluid has been used.

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 riippumatta siitä, missä päin maailmaa satutkin olemaan. Suomen Liikennelentäjälitto 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

left®

Mittatilauskenkiä
herrasmiehille.

5 / 2005

kouksen järjestelyihin osallistuneita. Erityiskiitoksen haluan kuitenkin antaa vaimolleni Tuulille, joka teki mielettömän työn niin oheisohjelman järjestämisessä Tallinnan matkoineen kuin illallisen loihtimisessa kokousvieraille kokouksen jälkeen.

Riku Aakkula
FPA:n AGE-
komiteaedustaja



Dear Jussi & Riku,

I would like to express my heartfelt thanks for the very warm hospitality that we have been privileged to enjoy at the AGE meetings and the ALR seminar in Helsinki. Although it was the first time that my wife and I had visited your lovely city - and I am sure for many of the committee members as well as the ALR participants - we have felt very much at home every moment of our time there. I am sure that I speak for many of us in saying that we will certainly look forward to our next visit there with great enthusiasm, be it for work or pleasure. We truly appreciate the extra effort put in to make it such a success. Please convey my personal thanks to everyone involved for their warmth and kindness.

Warm Regards,

Jimmy Ho
Chairman of the AGE Committee



Kokouspöydässä vasemmalta komitean vara-pj Rob van Eekeren, IFALPA:n Lindsay Fenwick sekä komitean pj Jimmy Ho.

Kohti turvallista tulevaisuutta

- IFALPA Security-komiteakokous Rio de Janeirossa

Security-komitea totesi kesän kokouksessaan turvallisuuden parantuneen viime vuosina merkittävästi. Mutta tulisiko jotain vielä tehdä? Joko satsaukset security-sektorille alkavat riittää? Rahankäyttöön on alettava suhtautua harkiten, mutta turvallisuudesta tinkimättä.

Komitea oli valinnut juhannukselle ajoittuneen kokouksen pitopaikaksi Rio de Janeiron. Supisuomalaisten kokkojen ja outojen ruotsalaisten juhannustankojen puuttuessa haimme juhannustunnelmaa Copacaban kuumalta sannalta syventyen samalla lähes yhtä kuumiin Security-aiheisiin kokoushuoneen puolella.

Yleistilanne

Yleistilannetta Security-rintamalla kuvasi saksalainen PO Georg Fongern varsin osuvasti: 11.9.2001:n iskujen jälkeen olemme valtavilla rahallisilla satsauksilla päässeet tilanteeseen, jossa "turvallisuus on 95-prosenttinen". Jokainen lisäprosentti tästä eteenpäin maksaa useita miljardeja lisää. Ja kuitenkin absoluuttista 100 %:ia ei voida koskaan saavuttaa. On myös muistettava, että jo saavuttamamme turvallisuusparannukset ovat olleet erittäin merkittäviä.

Tästä huolimatta "Sec-hype" tuntuu jatkuvan: rahaa haistavat laitevalmistajat jatkavat uusien, yhä mielikuvitukSELLISEMPIEN järjestelmien kehitystyötä eivätkä säästele turvallisuusargumentteja niitä myydessään. Koko toimialan parasta ajatellen olisi syytä lyödä jalat maahan ja miettiä, mikä on tästä eteenpäin oikeasti järkevää ja satsausten arvoista. Uhraamatta luonnollisesti kuitenkin turvallisuutta.



Stefan Zigerli (oik.) selvittää Sveitsissä tapahtuneita häirikkötapahtumia komitean puheenjohtajalle Jo Puffille (vas.).
Kuvat: T. Tervo

EU satsaa turvallisuuteen – mutta millä tavoin?

EU on valmis satsaamaan rahallisesti melkoisia summia securityyn. Tilastollisesti siihen liittyvät onnettomuudet ovat aiheuttaneet eniten kuolonuhreja CFIT-tapausten jälkeen. Rahaa voidaan edelleen käyttää monella tavalla. EU-projekti nimeltä SAFEE haluaisi kanavoida EU:n rahoja kalliisiin uusiin järjestelmiin, joita lentäjät eivät koneisiin edes halua. Tällaista edustaa mm. reaaliaikainen kuva- ja äänidata ohjaamosta maahan, jolla tunnistettaisiin kaappaustilanne. Entä jos terroristi väärentää ja lavastaa lähteen? Entäpä jos, ja kun, kuva vuotaa tiedotusvälineisiin? SAFEE toisi myös biometriikkaa ohjaamoon, automaattisia pull-up-järjestelmiä... Kannattaako tällaisiin sijoittaa huimia summia, nyt

kun ohjaamoon pääsy on jo suojattu moninkertaisesti? Ja maaturvallisuuttakin parannettu miljardisatsauksilla? Lentäjäyhteisö on tärkeässä roolissa tuodessaan näitä näkökulmia esiin rahahanojen varressa istuville poliitikoille.

Turvallisuudesta ei tingitä, mutta toimialan on pysyttävä hengissä.

Paikalliset "kuumat perunat"

Häirikkötapahtumia esiintyy Euroopassa edelleen paljon. Ranskassa on jo otettu käyttöön muovisiteiden sijasta metalliset käsiraudat, ja käyttöä on löytynyt tasaiseen tahtiin. Sveitsi on tehnyt päätöksen, ettei karkotettuja ja käännytettyjä matkustajia kuljeteta enää reittilennoilla. Niitä varten on

Koneeseen
piilotettiin paketteja,
joissa luki
"If you find this, give it to
the Captain".

tilauslentoja, joita lentävät vapaaehtoiset, dedikoidut miehistöt.

Turvamiehet lennoilla (IFSO = In-Flight Security Officer) yleistyvät hiljalleen. Viimeisimpänä niiden käytön on lailla hyväksynyt Hollanti. Viime vuosien työ askelmerkkien laatimiseksi IFSO:jen käyttöön alkaa tuottaa hedelmää: ongelmista raportoitin vain vähän, ja saksalaiset jopa kehuivat yhteistyön vartijoiden kanssa sujuvan saumattomasti.

Ruotsissa aseiden tai räjähteen viennin yritys koneeseen ei ole laissa määritelty rikokseksi. Lain silmissä näyttö ei riitä siihen, että aseita aiottaisiin käyttää koneessa, ja syyte seuraa korkeintaan laittoman aseiden hallussapidosta. Yritämme selvittää, kuinka Suomen laki vastaavaan reagoi.

Pariltakin taholta saatiin tietoa varsin tiukoista, joskus jopa röyhkeistä, koneille tehtävistä security-auditeista EU:n alueella. Tanskalaisten koneeseen oli piilotettu Teneriffalla paketteja, joiden kyljessä luki "If you find this, give it to the Captain". Pidetäänhän silmät auki.

Matkustajaluvun laskenta

Esittelin laatimamme keskustelupaperin komitealle. Seuranneessa keskustelussa asiaa pohdittiin monelta kannalta sekä jaettiin kokemuksia. Euroopassa laskentaa suoritetaan yhä laajalti, tosin poikkeuksiksi on. Ranskan edustaja tuki voimakkaasti asiaamme ja kertoi heidän onnistuneen, yhtiön vastakkaisesta kannasta huolimatta, säilyttämään pakollisen headcount-menettelyn, kun viranomaisena oli lopulta vakuuttunut sen tarpeellisuudesta. Tänä päivänä



ranskalaiset suorittavatkin laskennan viranomaisen vaatimuksesta.

Saksalainen PO mietiskeli automaattisen headcount-järjestelmän kehittämismahdollisuutta. Oman loogiikkamme mukaan laskennan täytyy kuitenkin tapahtua joko koneessa tai sen ovella pystyäkseen eliminoimaan myös portin ja koneen välissä syntyneet poikkeamat ja paljastamaan esim. bussikuljetuksen aikana "kadonneet" matkustajat. Mikään E-gate-tyyppinen laite ei siis ole vastaus ongelmaan, ja on kaiken lisäksi kallis.

Keskustelun päätteeksi puheenjohtaja pyysi komiteajäseniä raportoimaan kesän aikana esiintyneistä ongelmista, sekä meitä suomalaisia laatimaan syksyn kokoukseen ehdotuksen kirjauksesta Annex 17:ään. Tässä yhteydessä vielä kiitos kaikille teille, jotka toimititte Turvatoimikunnalle keväällä pyytämäämme arvokasta palautetta matkustajaluvun epäselvyyksistä omissa operaatioissamme.

Lentäminen vaarallisilla alueilla

Eräs Annex 17:n osa määrittelee security-mielessä riskialttiit alueet ("Security Deficient Areas or Airports") Listalta löytyvät mm. Afganistanin ja Irakin ilmatilat. Annex suosittelee näiden alueiden ylilentojen alarajaksi lentopintaa 250. Taustana alarajalle

Tänä päivänä
ranskalaiset suorittavat
laskennan viranomaisen
vaatimuksesta.

on mm. maasta-ammuttavien ohjusten korkeuskantavuus. Huomioitavaa on, että maasto em. alueilla on paikoin erittäin korkeaa, ja komitea suosittikin korkeusrajoitusta täsmennettävän muotoon "10 000 ft above MEA"

Entäpä painekato ja emergency descent? Todettiin, että sellaisen sattuessa ja laskeuduttaessa lentopinnalle 100 todennäköisyys sille, että juuri siinä paikassa sattuu olemaan alasampuja pahoissa aikeissa, on onneksi varsin olematon.

Etelä-Afrikan edustaja kertoi turvallisuusongelmista muutamissa Afrikan maissa. Hän toivoikin IFALPA:lta nykyistä kattavampaa listaa ja tarkempaa ohjeistusta vaara-alueista. Komitean puheenjohtaja selvitti ongelmaa: IFALPA ei saa riittävästi puolueetonta tietoa alueellisista turvallisuustilanteista. Ulkoministeriöissä, joissa riskianalyysijä laaditaan, ei IFALPA:lla ole edustajia, eikä pilottien raportteja tule riittävästi kattavien analyysien laatimiseksi. Puheenjohtaja suositti kuitenkin, että saadessaan lennon "vaaralliseksi" epäilemälleen alueelle, voi lentäjä (ajan

Kokoukseen laatimamme Discussion paperin sisältö kokonaisuudessaan:

Passenger headcount

Ensuring a correct number of passengers onboard an aircraft is a significant factor of the pre-flight security. If, either due to error or due to intentional action, it is possible to get onboard without a valid boarding pass, or to avoid boarding without notice, it clearly weakens the security redundancy.

If we look at the phase between check-in desk and the departure gate, the comparison between the amounts of checked-in passengers and tickets collected at the gate is a compulsory and important procedure, which ensures that no checked-in passenger can avoid boarding without notice. Consequently, pieces of hold baggage shall be removed from the aircraft in case their owner does not pass the departure gate.

However, the phase between the passenger gate and the aircraft itself is not covered with any compulsory procedure, which would ensure that the amount onboard matches with the amount at the gate. Finnish Pilots' Association (FPA) is worried about several things that can cause mismatches to these amounts and their effects on the security chain.

The majority of mismatches is obviously caused by unintentional errors by the staff. The gate personnel are heavily pressed with tight schedules. The computer systems are complex, several kinds of tickets/ boarding passes are introduced at the same time. I.e., passengers with standard passes, passengers who travel with frequent traveller card, passengers who use electronic tickets etc. The procedures at the gate also vary. All these make a complex totality that can affiliate errors. As we frequently receive information about confusions in the passenger amount at the gate, we do not have very strong confidence in the reliability of the system.

More serious, of course, is the possibility to maliciously misuse this unreliability as a weak link. That is, either to escape after passing the gate, or to get onboard from a point somewhere after the gate. According to our knowledge, there are several airports in Europe, which still have open doors inside the passenger bridge, leading to the apron or vice versa. These doors could rather easily be used to escape (or to enter) without notice by the staff. Considering the aircrafts in outer stands: do we have measures or procedures to get 100 % certainty, that no-one can escape, or join the passengers, before/after/during the bus transportation? We believe that in many cases, no.

A huge majority of the above stated threats could be traced with the use of a headcount procedure. That is, counting the actual passengers onboard and comparing the number to the numbers at the gate. This procedure is actually widely used among airlines. However, since there are no international (and seldom any national) regulations which would directly require headcount, there are several airlines which either do not have the procedure at all, or have finished it, mostly to avoid departure delays. These airlines can state their destination airports as "non-headcount" stations, even though there are no official, recognized criteria on how to decide whether the station's structure and procedures are secure enough to make headcount totally unnecessary. And in our opinion, it never is.

For pilots, it is very difficult to emphasize the security-related importance of headcount for these airlines, since no international or national regulation directly requires it. In any case, FPA considers very important that the commander can be 100 % sure that he / she has the correct amount of passengers onboard at the moment of departure.

Therefore we take this issue to the Security Committee for discussion, and for consideration about possible further actions.

Näkymä koushuoneen ikkunasta. (Voiko tätä nyt olla laittamatta lehteen??)



salliessa) ottaa yhteyttä Sec-komitean puheenjohtajiin, jotka taas käyttävät olemassa olevia kanaviaan selvittääkseen tuon alueen riskitason.

USA:n lennot ja ohjaamomatkustus

Amerikkalainen Jim Johnson, lentäjä ja lakimies, kertoi komitealle TSA:n kannasta ohjaamopaikkojen käyttöön USA:n lennoilla. TSA soveltaa täysin samaa linjaa ulkomaisiin ja kotimaisiin yhtiöihin. Tämän mukaan ohjaamossa saa matkustaa koneen omistavan yhtiön aktiivilentäjä.

Ei sukulainen, ei muun henkilöstön edustaja, eikä toisen yhtiön lentäjä; ainoastaan oma lentäjä. Heillekin Johnson suositteli lupakirjaa mukaan.

Imluviranomainen FAA on julkaissut ohjaamomatkustuksesta ohjeen, joka kuitenkin edellä mainitusta poiketen antaa pikemminkin kuvan totaalisesta ohjaamomatkustuskiellosta. Komiteajäsenet pyysivätkin Johnsonia selvittämään asiaa, jotta todellisesta käytännöstä saataisiin virallista mustaa valkoiselle. Olemme tiedon jakelussa mukana heti jos asia etenee.

Muistutettakoon, että vaikka Johnson vakuutti olevansa asiasta varma, on varsin ymmärrettävää että lentoyhtiöt tarvitsevat "virallista" tietoa asiasta laatiessaan tai muuttaessaan omia ohjeistuksiaan.

Pelissäöntöjä radiohäiriötilanteisiin

Jo kevään ATS-komiteassa oli esillä aihe nimeltä NEASCOG. Kyseessä on projekti joka pyrkii edistämään eri tahojen tietojenvaihtoa ja yhtenäisiä, sovittuja ATS-menettelytapoja tilanteessa, jossa

alueella liikkuu radioyhteydetön kone. Asia oli tuotu kommentoitavaksi myös SEC-komitealle. Komitealla ei kuitenkaan

juuri ollut lisättävää ATS:stä tulleeeseen paperiin. Paperin sisällöstä saa tarvittaessa lisätietoja allekirjoittaneelta.

Etelä-Afrikan edustaja toi esille, että siellä yhtiötä ja jopa kapteenia voidaan laskuttaa henkilökohtaisesti hävittäjien lähettämistä taivaalle, jos kone ei vastaa radioon ajoissa ilman syytä. Ylijyrkkien, jopa vaarallisten reagointien välttämiseksi yhteisesti sovitut pelisäännöt ovatkin tarpeen.

IFALPA ei saa riittävästi puolueetonta tietoa alueellisista turvallisuustilanteista.

Toiminnan tuossa tilanteessa on oltava viisasta.

Toiseen jo ATS:ssä esillä olleeseen politiikkaan, joka koskee miehittämättömiä (kauko-ohjattavia) ilma-aluksia, SEC-komitea esitti lisättäväksi kohtaa, jonka mukaan kauko-ohjausasetmat sekä koneiden ohjaamiseen käytettävä data tulee suojata siten, ettei niitä voi käyttää väärin tarkoituksiin.

Ohjaamon turvaaminen

ICAO:n standardin mukaan matkustajakoneissa joiden

MTOW on yli 45 500 kg tai joissa on yli 60 matkustajapaikkaa, tulee olla turvaovi, joka voidaan lukita tai avata kummankin ohjaajan istuimelta käsin. Lisäksi tulisi olla keino monitoroida ohjaamon oven takaista aluetta kummankin ohjaajan istuimelta siltä nousematta.

Käytännössä tämä toteutuu ainoastaan kamera-asennuksella. IFALPA:n Annexissa monitorointia käsittelevä osa on muuttumassa ICAO:ta vielä tarkemmaksi: niissä puhutaan suoraan kamera-asennuksesta (CCTV) sekä määritellään järjestelmälle toiminnallisia kriteereitä.

Kameroiden käyttöönottosuunnitelmat ja aikataulut vaihtelevat. Tulevaisuudessa ei liene kuitenkaan vaihtoehtoja asian hiippiessä hiljalleen jo lainsäädäntöihin. Esimerkkinä Hollanti, jossa laki vaatii 2007 alusta kaikilta sinne lentäviltä koneilta joko CCTV-asennuksen, tai vaihtoehtoisesti ohjaamoon kolmannen miehen ainoastaan suorittamaan monitorointia kurkistusreiästä!

Ovista vielä: uusiin valmistuviin laajarunkokoneisiin IFALPA:n politiikka on edellyttänyt jo aiemmin kaksoisoviasennusta, joiden väliin jäisi ainakin yksi WC sekä miehistön lepopaikka. Tässä kokouksessa tuota politiikkaa tarkennettiin muutamien kriteerein. Kummankin oven suositellaan olevan ns. turvaovi. Uuden tekstimuodon mu-

kaan myös jo olemassa olevat laajarunkokoneet tulisi varustaa kaksoisovella (joista vähintään toinen turvaovi).

Esimerkki kehitysmaiden ongelmista

Portugalilainen kapteeni Pinto piti kokouksen lopuksi puheenvuoron jossa kertoi kollegansa Luis Santosin kohtalosta. Tämä toimi perämiehenä pienen portugalilaisyhtiön lennolla, joka oli lähdössä Caracasista Venezuelasta. Ilmeisen salakuljetusyrityksen seurauksena oli koneeseen lastatun rahdin joukossa huumelasti, jonka löysi koneesta Venezuelan poliisi. Kapteenin ollessa tapahtumahetkellä dispatchissa koneessa ollut Santos pidätettiin vastuullisena. Hänet vangittiin, ja hänen yhteytensä perheeseen katkaistiin täysin. Hän on menettänyt myös ATPL:nsä. Venezuelan korruptoitunut oikeuslaitos on pitänyt Santosia vankilassa jatkaen tekaistuilla syytteillä entisten vanhennuttua, ja Santos istuu yhä ko-

tiarestissa vailla oikeuksia. Portugalin viranomaiset ovat yrittäneet auttaa osoittamalla Santosin väitetyt yhteydet huumeliigaan perättömiksi. Myös lentäjäyhdistykset esim. (Portugalin ALPA sekä IFALPA) ovat vedonneet viranomaisiin. Toistaiseksi turhaan

Kapteeni Pinto halusikin varoittaa, että Santosin kohtalo voi toistua. Joka päivä lentää koneita maihin, joissa rah-tia ei tarkasteta asianmukaisin tavoin, joissa koneita ei yöllä sinetöidä, joilla kenttiä ei valvota tarpeeksi, ja joissa oikeuslaitoksen käsitys oikeudesta voi olla karmaiseva. Pinto vetosi myös koko lentäjäyhteisöön, jotta se pureutuisi aiempaa enemmän kehitysmaiden ongelmiin.

Myös Security-edustaja vaihtuu

Osa Security-komitean asioista tai osia asiakirjoista on haluttu rajata vain komiteajäsenten käyttöön. Siksi varsinkin yleisluontoinen kuva käsitellyistä

asioista on ajoittain perusteltu. Mihin tahansa asiaan, joka jäi lukijaa kiinnostamaan, annan mielelläni lisätietoja.

Seuraava Security-komitean kokous syksyllä Genevessä jää omalta kohdaltani toistaiseksi viimeiseksi. Mukaan lähtee "famitettava" uusi edustaja, joka valittaneen TTK:n uusista jäsenistä.

Security-edustajan tehtävästä annan mieluusti lisäinfoa kiinnostuneille.

Tomi Tervo
FPA:n Security-komiteaedustaja



IFALPA-vastaavan paikka avoinna

Suomeen on perustettu kattojärjestö FPA, joka tänä vuonna sai IFALPA:n jäsenyyden. SLL:lla on merkittävä rooli FPA:n kansainvälisten suhteiden luojana. Haemme tehtävään kansainvälisestä toiminnasta kiinnostunutta ja jonkin verran kokemusta omaavaa henkilöä, joka olisi kiinnostunut toimimaan jonkin verran myös FPA:n piirissä. Tehtäviin kuuluu pääasiassa:

- Toimia linkkinä IFALPA:n ja SLL:n välillä.
- Tukea TES-neuvottelukuntaa mahdollisuuksien mukaan.
- Tehdä yhteistyötä FPA:n IFALPA-directorin kanssa.
- Tarvittaessa olla itse FPA:n IFALPA-director.
- Seurata liiton toimintaa ja tuoda esille IFALPA:n periaatteita sen manuaaleista.
- Valmistella vuosikokousasiat ja -järjestelyt SLL:n osalta.
- Osallistua IFALPA:n vuosikokoukseen ja mahdollisiin ylimääräisiin kokouksiin.
- Tiedottaa jäsenistöä kansainvälisistä asioista.
- Koordinoida kansainvälistä toimintaa yhdessä ECA:n ja OCCC:n edustajien kanssa.

Tehtävään famitetaan pitkin toimintakautta. Lisätietoa antaa Jussi Ekman (jussi.ekman@slpilot.fi, 040-501 5140)

Hakemukset voi toimittaa pe 26.8.2005 mennessä.

Sterling ja Maersk Air yhteen

KLM solmi kesäkuussa hieman reilun kaksivuotisen työehtosopimuksen lentäjiensä kanssa. Sopimus sisältää vaihteellisen ja rakenteellisen 2,75 % korotuksen, sekä heinäkuussa 2005 kertaluonteisen 4 % korotuksen. Sopimus sisältää myös muutoksia eläke- ja lupakirjavakuutussääntöihin.

Analyttikot epäröivät

halpalentoyhtiöiden tulevaisuuden suhteen. McKinsey & Co ennustaa että vain harva tulee selviämään. Tutkimus viittaa pääasiassa kolmeen osatekijään: Markkinat tyydyttyjä, lentokonetilauksien ylittävät todennäköisesti kysynnän sekä reittilentto- ja charteryhtiöiden kasvava kilpailu halpisyhtiöiden kanssa. Analyttikkotoimisto ennustaa että vain kaksi-kolme halpalentoyhtiötä tulee selviämään Euroopassa.

Sterlingin ja Maersk Airin

yhdistyminen luo Euroopan neljänneksi suurimman halpalentoyhtiön, Ryan Airin, Easyjetin ja Air Berlinin jälkeen. Yhdistyminen selkeyttäneen myös tilannetta Pohjoismaiden kuumetuneilla markkinoilla, joissa tällä hetkellä muita samalla konseptilla toimivia yhtiöitä ovat mm. Norwegian, Fly Nordic ja Snowflake. Tällä hetkellä 64 lentoyhtiötä lentää Kööpenhaminaan, jonka kotimarkkinat kattaa noin 10 miljoonaa matkustajaa.

Italialaisviranomaiset jatkavat mereen syöksyneen ATR 72 -koneen onnettomuustutkintaa. Palermossa edustalla 6. elokuuta mereen syöksyneen koneen onnettomuuden epäillään johtuneen polttoaineen loppumisesta. Koneen lentäjät



Maersk löi Sterlingin kanssa hynttyyt yhteen kilpailussa Skandinavian halpalentomarkkinoista. Kuva: Tomi Tervo

olivat lähettäneet hätäkutsun, jossa pyysivät lupaa laskeutua Palermoon moottoriongelmien takia, mutta kone laskeutui mereen n. 12 mailin päässä rannasta. Koneessa oli 39 matkustajaa ja miehistön jäsentä, joista 23 selviytyi, lentäjät heidän joukossaan.

Intian hallitus on hyväksynyt lakialoitteen joka sallii kaapatun koneen alasampumisen, edellyttäen että viranomaiset ovat vakuuttuneita, että koneetta aiotaan käyttää ohjuksen tapaan. Uusi, kaappauksen vastainen laki poistaa myös neuvottelut kaappareiden kanssa heidän vaatimuksistaan. Keskusteluja käydään vain jos sillä pystytään pelastamaan ihmishenkiä tai päättämään kaappaus. Kaappareita odottaa kuolemantuomio. Viranomaiset eivät ole vielä vahvistaneet lakialoitetta.

Tom Nyström



Jäseniä eläkkeelle



Tapani Pärnä

Eläkkeelle 22.7.

Lennetyt konetyypit: Tumppiysi, Convair, Fokker F27, MD-80 ja A320.

"Kiitos perämiehille, että olette antaneet minunkin lentää."

Suomen Liikennelentäjäliitto toivottaa menestyksekkäitä eläkepäiviä!

Lyhyesti miehistöruokailusta

Kesä on kulunut enimmäkseen lomailun ja pelailun merkeissä. Ruokaraportteja on tullut harvakseltaan. Puutteet ovat olleet lähinnä tavanomaisia (joskin niitä on vähemmän, kaukocharterien ollessa kesälomalla) sekä laatuasioita.



Kun pilotti on positiivinen, maistuu ruokakin suussa paremmalta. Pekka Hämäläinen näyttää mallia.

Muutama kysely on tullut yli 9 tunnin päivän puuttuvasta lämpimästä ateriasta. Usein kyseessä on ollut väärä hälytys. Toinen lämmin ateria tulee 9-10 tunnin päivälle lähinnä tilauslentoille, eli silloin kun ei tulla kotipesään välillä tankkaamaan leipää, puuroa ja soppaa. Tilauslennot ovat alun perin olleet heikommalla ruokamäärällä: matkustajilta kun ei yleensä irtoa edes kuivaa sämpylää miehistön nälkään, toisin kuin reittilentoilla. Yritetään tulevaisuudessa saada lisäruoka koskemaan kaikkia yli 9 tunnin päiviä.

Kaksi samaa lämmintä ruokaa: mitä tehdä?

Kun sitten on käynyt niin onnellisesti, että on oikeutettu kahteen lämpimään ruokaa, saattaa harmittaa, että toinen, yleensä perämies, joutuu syömään samaa sapuskaa mennessä tullen, ellei itse käy miehistöruokailusivuilla valitsemassa vaihtelua tarjottimelleen. Tälle asialle ei oikein voi mitään. Koska syön aina -kierrossa on ainoastaan liha-, kala- ja kana-annos, ei kolmea annosta saa mitenkään jaettua tasan. Koska kapteenille ja perämiehelle ei saa antaa samoja annoksia turvallisuussyistä, on ainoa vaihtoehto siis käydä

itse valitsemassa toiseksi annokseksi joko aamiainen, kasvisannos tai kylmä välipala. Vaaditaan siis hiukan omaa yritystä, ettei pääse kyllästymään.

Hotelliaamiaiset

Varhaisiin hotelliaamiaisiin on toivottu joidenkin hotellien osalta parannusta. Hotelliaamiaiset eivät ole miehistöruokailuasiana, joten niiden osalta pyydän kääntymään tyypitoimikunnan puoleen. Ehkä heiltä onnistuisi pekonitilaus aamuviideksi...

Syksyn näkymät

Välipalakaukalo on ilmestynyt uusi Elovena-keksi, joka ainakin omassa suussa on maistunut ihan hyvältä. Paussi-keksit ovat poistuneet, ja kekssi/müsli-patukoihin saattaa olla vielä lähiaikoina tulossa muutoksia ilman etukäteisilmoitusta.

Sämpylävalikoimassa on ollut hiukan puutteita. Välillä ei ole ollut ruissämpylöitä, välillä on puuttunut liha- tai juustovaihtoehto kokonaan. Asiasta on mennyt cateringiin useampi muistutus. Toivotaan, että tilanne

on saatu kuntoon syksyyn mennessä. Raaka-aineen loppumisesta johtuen satunnaisesti jokin vaihtoehto voi jatkossakin puuttua.

Tavoitteenani oli tehdä kooste alkuvuoden valituksista ja kiitoksista tähän lehteen, mutta raportit seisovat Crewwebissä, joka on tukossa. Eli tehdään se seuraavaan numeroon.

Puuhan alla on myös pilottien cateringin miehistöruokalinjaan tutustuminen. Kierrokset toteutetaan ke 5.10. ja ke 2.11. klo 11-14, huomioikaa nämä vapaita pyytäässänne. Aurinkoisia ja tyyniä kelejä!

Camilla Sommar
ruokavaltuutettu



OKF Jukolan viestissä

Tänä vuonna Jukolan viesti juostiin Anjalankoskella 18.-19.6. Tämä Sippu-Jukolana tunnettu tapahtuma kokosi joukkueita ennätysmäärä: Venlojen viestiin 847 joukkuetta ja Jukolan viestiin 1322 joukkuetta, 23 eri maasta. Kilpailijoiden kokonaismäärä oli yli 12 600. OKF otti viestiin osaa kahdella joukkueella, tosin toinen joukkue oli vajaamiehistöinen.

Venlojen viestin voitti Ulricehamns OK. Monelle lievänä yllätyksenä Rastikarhut Porista oli toisena. Kolmas sija meni Stora Tuna IK:lle (suuri tonnikala). Venlojen viestin joukkueissa oli neljä juoksijaa.

Kalevan Rasti (Joensuuta maailmankartalle, toim. huom.) voitti Jukolan viestin melko selkeällä, yli kolmen minuutin erolla toiseksi tulleeseen Halden SK:hon. Vehkalahden Veikot sijoittui kolmanneksi.

Avausosuudella meno oli kuin Formulakisoissa. Vauhti ei ollut kova, mutta kaikilla saman tehoiset kauramoottorit ja ohituspaikkoja vähän. Avausosuudella olikin paljolti tyytyminen juoksemaan letkassa Anjalankosken melko tiheässä maastossa. Toiselle osuudelle lähteneet saivat juosta jo vähän lyhyemmissä letkoissa rastivälien hajontojen ja joukkueiden välisten erojen takia. Ensimmäinen ja toinen osuus juostiin pimeyden valitessa otsalamppujen valaisemana. Kolmannella osuudella oli vielä vähän hämärää. Neljäs ja viides osuus olivat viestin lyhyimmät eli noin 8,5 km. Kuudennella ja seitsemännellä osuudella aurinko oli jo korkealla ja kesäinen päivä alkamassa. Ankkurisuus eli seitsemäs osuus oli viestin pisin, 14,5 km. OKF:n ykkösen sijoitus oli 670:s. Kakkosjoukkueen viesti jäi kesken, johtuen vajaasta miehityksestä. Kimmo Rossinen oli mukana huoltojoukoissa ja varamiehenä.



OKF:n juoksijat osuusaikoinen:

Ykkönen

1. Mikko Pihlajamäki 2:09:28
2. Kimmo Linna 2:11:35
3. Janne Lumia 1:55:31
4. Jukka Leskinen 1:31:31
5. Jukka Gers 1:09:11
6. Jussi Korhonen 1:11:17
7. Timo Puttonen 2:11:54

Kakkonen

1. Ville Mikkola 2:19:06
2. Juha Ojanen 2:00:55
3. Tero Järvinen 3:02:48 (väärä leimaus)
4. Jorma Pajunen 1:38:09

Lisäksi kutsu kaikille suunnistukselta kiinnostuneille (siis muutkin kuin OKF:läiset). 28. syyskuuta kello 13:00 alkaen juostaan OKF:n päätöskisa Nurmijärven kunnan leirikeskuksessa. Radan pituus n. 5 km. Suunnistuksen jälkeen rantasauna lämpöisenä. Kisan järjestää Esa Myllyniemi.

Myös sääntömääräinen syyskokous on tulossa marraskuun 24. päivä!

Mikko Pihlajamäki



SLL tiedottaa

Heinäkuusta 2005 alkaen ne, joiden lupakirjavakuutuksen erääntyvä omamaksuosuus eli laskun loppusumma on yli 1000 €, saavat maksaa laskunsa kahdessa erässä kuukauden välein.

Laskuja tulee siis vuodessa kaksi kuten aiemminkin, mutta yli 1000 € laskun voi itse jakaa kahteen osaan.

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.

MERCER

Human Resource Consulting



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

 **MMC** Marsh & McLennan Companies

CHROMIUM. SUOMEN HALUTUINTA DESIGNIA BILIASTA.

VOLVO
for life



Kuvan auto erikoisvarustein.

UUDET VOLVO S60 JA V70 CHROMIUM EDITION ERIKOISMALLIT.

CHROMIUM EDITION HUIPPUVARUSTELU VAKIONA:

- Krominväriset ulkopeilit ja ovenkahvat
- Metalliväri (4 vaihtoehtoa)
- Rails-kattokiskot (V70)
- 17" erikoisalumiinivanteet (Cassiopeia)
- Mesh-alumiinikoristus
- Korinväriset helmalistat
- Audiopaketti 2 (HU 650)
- Sähköisesti kääntyvät ulkopeilit, joissa vettähylykivät lasit ja maavalot
- Sport-istuimet (kangas/nahka erikoisverhoilu)
- Vakionopeudensäädin
- DSTC ajovakauden hallintajärjestelmä
- ECC automaattinen ilmastointi

Tule Biliaan koeajamaan uudet huippuvarustellut V70 Chromium Edition- ja S60 Chromium Edition -erikoismallit. Nyt yksilöllinen ulkoasu ja markkinoiden huippua edustava varustelu on myös edullinen. Valitse haluamasi moottori (140–260 hv) tai AWD-neliveto ja kysy ajankohtaista tarjousta. **Tervetuloa koeajolle Biliaan!**

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



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



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