

LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 6 | 7.10.2005



Bem-vindo! Você fala finlandes?

LIKENNELENTÄJÄ

6/2005



9

APIStaako?

Intian asettama käsittämättömältä tuntuva vaatimus on saanut lentoliikenteen harjoittajat ja erityisesti lentäjät varpailleen.



13

Masennuslääkkeille varovaista vihreää

Antti Tuori kertoo Rio de Janeiron HUPER-kokouksen annista. Agendalla oli myös tutkimustuloksia mm. inkapasaatioista ja säteilystä.



14

Lentäjät turbulenssissa

Juridisiin kysymyksiin keskittyvä LEGAL-komitea pui uusinta lentäjien syytetapausta sekä otti kantaa tuoreeseen APIS-kysymykseen.



22

Embraer-koulutus ulkomailla

Ensimmäiset E70-miehistöt koulutettiin totuttua eksoottisemmissa oloissa. Kapteeni Aki Järvi kävi tyypikurssinsa Zürichissa ja Montrealissa.



25

Orlando, ilmailijan onnela

Tähtireportterimme, ilmailun ystävä Heikki Tolvasen "Lonely Planet" tarjoilee kullanarvoisia vinkkejä ilmailuhenkisille Floridaan matkaaville.

Lisäksi:

- 3 Pääkirjoitus
- 4 Puheenjohtajan palsta
- 5 Valtuuston väläyksiä
- 7 Turvatoimikunnan syysnäkyvät
- 11 Uusi pääluottamusmies esittäytyy
- 16 Timo Einola Eurocontrolissa
- 18 MD80-tyyppitoimikunta tiedottaa
- 19 Nysse ja kansainväliset uutiset
- 20 IFALPA:lta tunnustus B787:lle
- 20 IFALPA vaatii yhteistyötä
- 20 "Turvattomia kiitotievalintoja Brysselissä"

LIKENNELENTÄJÄ

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

SLL:n puheenjohtaja:
Jukka Kaleva
p. 0400-466 671
jukka.kaleva@slpilots.fi

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

Toimittaja:
Tom Nyström

Taittaja:
Matias Jaskari

Vakituiset avustajat:
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:
Strålfors Information Logistics Oy
Helsinki
Käyttöpäällikkö
Markku O. Virtanen,
p. 09-4761 2360

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 kuvat: E70-ryhmä ja
Tomi Tervo

Uuden koneen ensiaskeleet

Ensimmäinen kaupallinen lento Embraer 170:lla lennettiin muutama päivä sitten. Uuden konetyypin käyttöönottoprojekti on aina työläs; nyt se toteutettiin vielä huomattavan tiukalla aikataululla ja kovin odotuksin. Meille rivipiloteille tuskin koskaan näkyy päällepäin projektin vetäjien tekemän työn määrä ja laajuus. Se mitä näkyy, näyttää tähän asti hyvältä. Ensimmäinen kone aloitti liikennöinnin suunnitelman mukaisesti.

Savottaa on paljon takana, enemmän vielä edessä. Tulevana talvena Siperian sukuinen suomenmaamme tulee varmasti kouluttamaan lähes olemattoman talvikokemuksen omaavaa trooppisen vyöhykkeen konetta kovalla kädellä. Tulikasteen edessä ovat tekniikka, insinööritoimisto, kuormaus, asemataso. Eräs kovimmista haasteista lankeaa lentäjien koulutusorganisaatiolle. Uuteen koneeseen koulutetaan tiukalla aikataululla varsin kirjavan taustan omaava, pääosin nuorehkoista lentäjistä koostuva ryhmä. Perämiehet ovat lähes poikkeuksetta kurssilta valmistuneita. Suuri osa kapteeneista - jopa kouluttajista - on ensimmäisellä kapteenin vakanssillaan. Muutamat perinteisistä konetyypeistä saapuvat vanhat sotaratsut astuvat ensimmäistä kertaa SOP-maailman sopukoihin. Tehtävä on haastava, mutta täysin mahdollinen. Tilanne ei ole yhtiössä uusi.

Embraer täyttää varsin loogisesti yhtiön koneperhettä. Täyttäessään kahden poistuvan tyypin jättämää aukkoa Finnair päätyi monista vaihtoehdoista yhteen sopivaan, siinä missä skandi-naavinen konsensusyhtiö olisi tilannut ne kaikki. Myös oman simulaattorin hankinta tuntuu varsin luonnolliselta

valinnalta. Vuoden kuluttua ryhmässä lentää toistasataa koulutettavaa ja kertauskoulutettavaa pilottia. Simulaattorin hankinta on toisaalta myös liiketoimintaa, ja kertonee osaltaan kovasta uskosta Embraer-perheen menestykseen, varsinkin Euroopan markkinoilla. Kilpailu on toki armoitonta.

Tuntuu varsin luonnolliselta uskoa, että moderni, FMS-vetoisella avioniikalla varustettu, täysin uusi kone edellyttää varsin tarkkaa, kurinalaista ohjaamotyötä. Ohjaamokulttuurin synnyttämisessä alkua ratkaisee paljon. Tuleva suunta on kouluttajien käsissä. Airbusin käyttöönotossa suurella nuijalla päähän lyöty, kiristävältä vanteelta tuntunut, nykyaikainen SOP kantaa tänään hedelmää ja näyttää jo tietä muille. E170 sisältää osittain Airbusiakin nykyaikaisempaa teknologiaa. Vannoutuneelle klassikkojen kannattajalle konetyypit, joissa rauta on rautaa ja AIDS vielä vaarallinen tartuntatauti, ovat pian vähissä.

Ay-poliittiselta kannalta katsoen tapa, jolla yhtiö uuden konetyypin meille markkinoi, sisälsi pienen kaukusvirheen. Sopimuksessa mainittua kokonaisvaltaista uutta syöttöliikennekonseptia ei yksinäinen "Express"-sana palkkataulukon otsikkorivillä vielä tee. Neuvottelupsykologiaa taisi olla mukana - Embraer on joka suhteessa sataprosenttisesti verrannollinen organisaation muiden koneiden kanssa. Kenenkään ansiotasoa ei tietysti muutu siitä, mitä koneen kyljessä lukee tai millä konseptilla asiakas ajattelee lentävänsä. Huomattavaa on, että ansiotasosta riippumatta Embraer-koulutukseen on ollut alusta alkaen runsaasti halukkaita hakijoita. Uusi kone, "pioneerityö" ja vaihteleva reittirakenne kiinnostavat. Hakijoiden määrä osoittaa, että ryh-

män johto voi olla varma lentäjiensä motivaatiosta.

Menestystä ja nautinnollisia lentoja uudelle ryhmälle!

Tomi Tervo
päätoimittaja



Hyvät liikennelentäjät!

Uusi, uljas TES on voimassa. Työnantajamme tekee tulosta ja osakekurssi nousee kohisten. Rahaa riittää palkkoihin ja optioihin. Uusia lentokoneita otetaan käyttöön ja samalla laaditaan ostoslistaa kaukoliikenteen koneiden uusimiseksi. Edessämme on uljas tulevaisuus.

Kuinka tässä näin kävi?

Vielä vuosi sitten yhtiö kamppaili olemassaolostaan ja siinä taistelussa ajautui milloin minnekin. Pääjohtaja Suila sanoo mielellään, että me kaikki yhdessä olemme yhtiön nostaneet. En millään tavalla kiistä hänen näkemystään, mutta haluan kysyä, millä tavalla erityisesti me liikennelentäjät olemme auttaneet yhtiön nousuun. Ilmiselviä vastauksia on kaksi. Päivittäisessä toiminnassa meidän kykymme ja halumme joustaa on pitänyt koneet ilmassa silloinkin, kun niistä jokunen olisi saattanut jäädä maahan. Pidemmällä jaksolla tarkastellen avaintekijänä on jatkuvan neuvottelun periaate. Kiista- ja kriisikysymyksiä on jatkuvasti noussut esiin ja niin tulee käymään jatkossakin. Ratkaisuja on ensisijaisesti etsitty neuvottelemalla ja sopimalla. Voimatoimien käyttö ei tietenkään ole poissa laskuista. Toimenpiteiden panos-tuottosuhteet vain on puna-roitava tarkoin.

Uudet päättäjät aloittivat toimikautensa. Manna sataa taivaasta ja edessä on se kuuluisa helppo välivuosi.

Ei sinne päinkään!

TES on ollut voimassa kolme kuukautta ja jo nyt on puoli tusinaa kiistanalaista tulkintaa. Paradoksaalista, että muutamat noista koskevat "ikivanhoja" asioita, jotka neuvottelukunnan tarkoituksena oli kirjoittaa yksiselitteiseen muotoon. Esiin on tullut myös uusia asioita sekä yhtiön että meidän puolel-

tamme. Menemättä tässä yhteydessä yksityiskohtiin totean, että listalla on toistakymmentä neuvoteltavaa ja sovitettavaa TES-asiaa.

Virkaikäkiista on taas tullut yhteen taitekohtaansa. Yhtiö toimitti syyskuun valtuustolle syksyn koulutuslistan ja siitä käy selvästi ilmi, että yhtiö aikoo jakaa koulutukset "uuden" virkaikäluettelon mukaisesti. "Uusi" tarkoittaa tässä yhteydessä sitä, vuonna 1996 yhdistysten ja yhtiöiden välillä sovittua luetteloa, jota yksikään virkaikäluetakunta ei ole vahvistanut. Valtuusto katsoi, että yhtiö rikkoo työehtosopimusta ja ryhdyimme TES luvun 28 mukaisesti toimiin.

Aero-sopimus on edelleen allekirjoittamatta. Työhön ja palkkaukseen liittyvät kohdat ovat kutakuinkin kunnossa ja niitä jo käytetäänkin Aerolla. Kantona kaskessa on Aeron halu rajoittaa sopimuksen ulottuvuutta. Ellei asiasta päästä sopimukseen kohdakkoin, edessä odottaa Saloniuksen kahviton pöytä. Kesken ovat vielä järjestelyt Aeron eläkkeistä ja vakuutuksista. Niistä ei sinänsä ole kiistaa, mutta työtä niissä on yllättävän paljon.

Yllä olevien lisäksi on toki muitakin: eläkkeiden yhteensovitus niin työssä olevien kuin eläkeläistenkin osalta sekä joulun lento- ja lomajärjestelyt, vain pari esimerkkiä mainitakseni.

Viranomaisten kanssa jatkuvat mm. AFIS-asiat sekä kulkujärjestelyt lentoasemalla. Lähiympäristössämme panostamme aktiivisesti FPA:n kehittämiseen. IFALPA-, ECA- ja OCCC-toimintamme jatkuu totutussa laajuudessa, mikä ei suinkaan ole vähäistä.

Yhdistyksen omissa toiminnoissa tapahtuu paljon. Kirjanpito ja taloushallinto on uusinnan alaisena. Ylläs menee myyntiin ja hankitaan uusi kohde, kenties toinenkin. Jäsenistölle erittäin tärkeän lupakirjavakuutuksen ehdot tulevat uudelleen neuvoteltaviksi toimikauden aikana.

Kun ilmoittauduin puheenjohtajan vaaliin, en ollut sokea edessä olevan työmäärän suhteen. Eivätkä sokeita ole olleet valtuustoon ja luottamusmiehiksi valitutkaan. Mielestäni on erinomaista, että toimintaan tulee uusia henkilöitä ja samalla moni "vanha" on vielä halukas jatkamaan. Tämän joukkueen kanssa olen luottavainen siihen, että selviämme tiedossa olevista ja tulevista haasteista.

Jukka Kaleva
puheenjohtaja



Virkaikäluettelosta TES-rike

Uusi, kesäkuussa valittu valtuusto aloitti toimikautensa uuden puheenjohtajan johdolla 13. syyskuuta. Puheenjohtaja Kalevan toivotettua uudet ja vanhat valtuutetut tervetulleiksi oli aika käydä päivän asialistan kimppuun.

Asiaa oli tuttuun tapaan vähintäänkin riittävästi.

Alkuun puheenjohtaja Kaleva esitteli ehdotuksensa uudeksi hallitukseksi sekä toimihenkilöiksi kaudelle 2005–2006. Molemmat esitykset hyväksyttiin yksimielisesti. SLL:n hallitukseen valittiin A32C Jyrki Narvo (varapuheenjohtaja), A32F Kai Tuomikoski (hallituksen sihteeri) sekä allekirjoittanut, M11F Teemu Ahtee valtuuston sihteeriksi.

Harrastekerhot

Yhdistyksen vuosikokous oli myöntänyt avustuksia 3250 euron edestä. Harrastekerhoille valtuusto myönsi avustuksia seuraavasti:

Pilot Hockey: 950€ + 2 sauna-vuoroa

POC: 600€ + 2 saunavuoroa

Pilots' Big Band: 850€ + 2 sauna-vuoroa

Motoristit: 200€ + 2 saunavuoroa

OKF: 200€ + 2 saunavuoroa

Pilots' Cup: 500€ + 2 sauna-vuoroa

Yhteensä siis 3300 euroa.

Virkaikä- ja jäsenyysasioita

Yhtiö on julkaissut koulutukset syys-joulukuulle vahvistamattoman virkaikäluettelon mukaan. Kyseessä on TES-rike, joten valtuusto velvoitti neuvottelukunnan aloittamaan neuvottelut TES:n kohdan 28 mukaan.

Uusia jäsenhakemuksia ei tällä kertaa ollut, mutta kaksi jäsenistä, Kyösti Kettunen sekä Heikki Peltonen, siir-

tyivät ulkojäseniksi täytettyään 58 vuotta.

TES-poikkeusanomukset

TES-poikkeuksia oli elo- ja syyskuun kokouksien välillä anottu muutamia. Hallitus oli hyväksynyt neljä ja hylännyt yhden.

Hyväksytyistä mainittakoon muutama. Sallittiin kouluttajien käyttö perämiehenä A32- sekä AT7-ryhmissä syys-marraskuussa ja M80-ryhmässä sen alasajoon saakka. Lisäksi AT7-ryhmässä sallittiin kaksi kahden yön rotaatiota peräkkäin ilman kiintiövapaata Helsingissä. Hallitus hylkäsi anomuksen, jossa pitkän yötyön jälkeen olisi vielä perään siirretty maakunnasta Helsinkiin. Valtuusto keskusteli myös Kanarian laivasiirroista ja muutamista TES-muutoksista, joista yhtiö on halunnut keskustella, mutta asiat jätettiin hautumaan seuraavaan kokoukseen asti.

Ilmoitusasiat

Ilmoitusasioita oli iso liuta, tärkeimpinä mainittakoon että palkanmaksussa olleet jyvitysvirheet on korjattu heinäkuun osalta ja toukokuun korjaukset ovat 15.9. tilissä. Miehistösiirroissa on ollut muutama tapaus, joissa ohjaajia on siirretty välilaskullisella lomalenolla. Yhtiö pahoittelee tapahtunutta. Lisäksi on siirretty koneella, jossa ei ole kabiinimiehistöä. Pääohjaaja on tarkastanut asian. 25 non-revenue -matkustajaa voi olla koneessa ilman kabiinimiehistöä.

Turvatoimikunnan asiat

Matti Allonen kertoi TTK:n ajankohtaisista asioista. Miehistöjen kulkuaan Hki-Vantaalla on mahdollisesti tulossa parannusta. Loka- marraskuussa on suunnitteilla kokeilujakso ns. bussipihalla. AFIS-asia puhuttaa edelleen. Asia siirtyy todennäköisesti FPA:n turvatoimikunnan asiaksi. Hyvä



Syyskuun valtuusto päätti harrastekerhoille myönnetyn 3250 euron tuen jakamisesta. Myös POC sai osansa. Kuva: T. Salonen

niin, suuremman joukon ääni kuuluu Ilmailulaitoksessa toivon mukaan hiukan paremmin.

Kansainväliset asiat

IFALPA-director vaihtuu. Uudeksi on valittu Kai Tuomikoski. Valtuusto kiitti väistyvää directoria, Jussi Ekmania, tekemästään työstä ja muisti tätä liiton standaarilla sekä pullolla kuplivaa. Myös OCCC-edustaja on vaihtunut. Kai Tuomikosken siirryttyä IFALPA-directoriksi, valittiin tilalle Niko Tiitinen. Niko ja Kai olivat Chilessä OCCC-kokouksessa syyskuun alussa. Kokouksen annista oma raportti tuonnempana tässä lehdessä.

Lopuksi

Seuraava valtuuston kokous on 4.10. klo 9 alkaen liiton toimistolla. Kaikki kiinnostuneet mukaan lehtereille. Tarjolla ajankohtaisten asioiden lisäksi kahvia ja sämpylää!

Kristian piti meidät ansiokkaasti mukana latinan kielen viimeisimmissä muotivirtauksissa. Omat taitoni eivät tähän riitä, mutta pikku kevennys on aina paikallaan. Siispä - linkkivinkit lokakuulle:

Kiinnostaako kokeilla omaa siipiprofiilia? <http://www.grc.nasa.gov/WWW/K-12/airplane/foil2.html>

Onko jokin asia epäselvä? www.wikipedia.org/wiki/Main_Page

Onko palomuurisi riittävän korkea? <https://www.grc.com/x/ne.dll?bh0bkyd2>

Teemu Ahtee
valtuuston sihteeri



Arvon eläkeläiset,

Alkukesästä liitolta oli tiedusteltu josko eläkeläiset saisivat alennusta. Ilmailulaitoksen pysäköintilaitoksissa Helsinki-Vantaalla. Vastaus on että ILL ei myönnä alennusta eläkeläisille.

Tämän vuoden Finnair-kalenteria ei eläkeläisille onnistuttu saamaan, mutta ensi vuoden kalentereita toimistonhoitajamme on tilannut, joten olemme asian suhteen toiveikkaita!

Hallituksen puolesta,
Teemu Ahtee

Himoksen isännöitsijä vaihtunut

Olen liittomme Himoksen mökin uusi isännöitsijä Kaljusen Aarnin siirryttyä uusien haasteiden pariin. Eli jatkossa mökkiin liittyvät kysymykset ja palautteet voi suunnata minulle. Yhteystiedot tulevat myös liiton sivuille. Kiitos Aarnille hyvin hoidetusta työstä ja kaikille leppoisia lomapäiviä Patahongassa!



Juho Sinkkonen

Yhteystiedot:
juho.sinkkonen@welho.com
040-523 2772

Turvatoimikunnalla edessään työntäyteinen syksy

Turvatoimikunta aloitti toimintansa kesän kokoustauon jälkeen syyskuun alussa. Kesän aikana oli kertynyt taas melko paljon selvitettävää. Lisäksi kokoustauon aikana oli tehty paljon kulissien takaista työtä niin toimikunnan työn tehostamiseksi kuin itse turva-asioden hoitamiseksi.

TTK:n jäsenistö pieneni loppukesästä muutamalla jäsenellä. Varapuheenjohtaja ja onnettomuustutkija Timo Mäkeläinen sekä LL-lehden päätoimittaja ja SEC-komitean jäsen Tomi Tervo katsoivat, että tällä hetkellä työpanosta tarvitaan muuallakin kuin TTK:n foorumilla. Kummankin panos omilla osa-alueillaan on ollut erittäin merkittävä. Heidän työnsä jäljet ovat olleet huomattavat ja siitä suuri kiitos kummallekin.

Kolme uutta jäsentä

Uusia jäsenhakemuksia tuli ilahduttavan paljon. On mukava huomata, että TTK:n toiminta kiinnostaa ja että toimintaan mukaan pääseminen on haluttua. Kaikkia halukkaita ei ikävä kyllä tänäkään vuonna voitu ottaa. Toimikunnan kasvattaminen suureksi ei tässä vaiheessa ole perusteltua. Uusiksi jäseniksi valittiin Juha Kivijärvi Blue1:stä sekä Hannu Korhonen ja

Niko Tiitinen SLL:stä. Blue1:n edustus toimikunnassa on suoraa seurausta kattojärjestö FPA:n alkaneesta ja kehittyvästä toiminnasta.

Uudeksi varapuheenjohtajaksi valittiin Riku Aakkula. Hän toimii myös valtuustossa ja on osaltaan hyvä linkki siihen suuntaan.

Uusi foorumi tehostaa toimintaa

Riku Aakkula on tehnyt ison työn toimikunnan työn tehostamisessa luomalla TTK:n käyttöön omat sisäiset sivustot, joilla työskentely kokousten välillä oleellisesti helpottuu. Aakkula esitteli uudet sivustot TTK:lle. Sivustot mahdollistavat TTK:n jäsenien keskinäisen tietojen vaihdon ja keskustelun sekä eri linkkien käytön helpottamaan työtä riippumatta paikasta. Sivut on hyvin turvattu ja ne ovat vain TTK:n jäsenten käytössä.

FPA:n turvatoimikunnan luominen

TTK:n yhdeksi tärkeimmistä töistä ku-
lualle syksyille muodostuu kattojär-

jestö FPA:n alaisen, Suomen kaikkien liikennelentäjien turvatoimikunnan luominen. Elin olisi raskaan lentoliikenteen ammattilaisista ja huippuasiantuntijoista koostuva turvaelin, joka kansallisella tasolla valvoisi oman erikoisliikennemuotonsa turvallisuuden liittyviä asioita ja kokonaisuuksia. Uusi turvatoimikunta olisi, kuten nykyinen SLL:n turvatoimikuntakin, epäpoliittinen, ainoastaan raskaaseen liikennelentotoimintaan ja sen turvallisuuteen keskittyvä elin. Toimikuntaan on tarkoitus saada mukaan kaikkien kattojärjestöön kuuluvien yhdistysten jäseniä. Näin saataisiin keskusteluun mukaan kaikki erilaiset operointilajit sekä konetyypit. Asiaa aletaan hoitaa pikaisesti heti syksyn aikana. Valtuuston kokouksessa FPA:n yhteyshenkilöksi valittiin allekirjoittanut. Rooliini kuuluu, paitsi uutena FPA:n puheenjohtajana toimiminen, myös tämän uuden turvatoimikunnan rakentaminen ja toiminnan käynnistäminen.

Tuleva talvi ja AFIS-kysymys

Syksy ja tuleva talvi tuovat taas AFIS-ongelmat esille. Asia on mitä parhain esimerkki turva-asiasta, joka koskettaa kaikkia liikennelentäjiä Suomessa. Niinpä siitä tehdäänkin "pilot case" FPA:n turvatoimikuntaa ajatellen. Tarkoitus on lähestyä kaikkia suomalaisia operaattoreita ja lentäjähdistyksiä sekä viranomaista kyselyllä, miten tulevan talven operointiin AFIS-kentillä ollaan varauduttu.

AGE-edustaja Riku Aakkula on TTK:n uusi varapuheenjohtaja.
Kuva: T. Tervo



Kajaani on yksi Suomen AFIS-kentistä. Aihe nousee jälleen pinnalle syksyn ja talven saapuessa.



Kulkukysymyksessä vihdoinkin valoa tunnelin päässä

Miehistön kulkuasiaa ajetaan edelleen eteenpäin ja asian odotellaan liikah-tavan positiiviseen suuntaan tämän vuoden loppuun mennessä. Tässäkin asiassa olemme olleet yhtiön edustajien kanssa koko ajan samoilla linjoilla. Sen energian, jota tämän asian hoitamiseen on käytetty, olisi luullut jo aikaa sitten johtavan kannaltamme positiiviseen lopputulokseen. Valitettavaa on, että edes pääjohtajatasen puuttuminen asiaan ei ole saanut joitain tahoja näkemään kokonaisuuksia, joita miehistöjen järkevällä kululla on haettu.

Matkustajaluvun laskemisesta keskusteltava

Matkustajaluvun laskemisesta on SEC-komitean edustajamme tehnyt paperin, jota nyt lähdetään viemään eteenpäin. Matkustajalukuihin liittyvistä ongelmista olemme saaneet myös jäsenraportteja, ja näin ollen keskustelut laskennan uudelleen käyttöönotosta on syytä käynnistää. Huomattakoon, että Blue1:illä matkustajat lasketaan aina.

Lentotietojen analysointi yhtiössä lisääntyy

Jussi Ekman esitti lentotietojen analysoinnin (Flight Data Analysis, FDA) tilanteesta lyhyen yhteenvedon. Sen perusteella A32S alkaa olla hyvin hal-

linnassa; dataa on kerätty lähes kaikista operaatioista. Sekä M11:sta että B757:sta tietoa saadaan vielä melko rajoitetusti johtuen teknisestä toteutustavasta sekä koneiden melko pitkistä rotaatioista ja poissaoloista kotikentältä. Pitkän matkan koneissa datan talteenotto on noin 70%:n tasolla. M80 ei ole seurannassa mukana, ATR on tulossa seurantaan. Myös E170 on tulossa seurantaan, kun laivasto otetaan käyttöön.

Intian APIS-vaatimus myös TTK:ssa

Intian esittämä APIS-vaatimus (Advance Passenger Information System) oli esillä. AEA ja muutamat suuret operaattorit lähestyivät Intiaa vaatien pidempää implementointiaikaa sekä muutoksia tietoihin, joita yhtiön pitää viranomaiselle lähettää. Lykkäystä implementointiin onkin tullut, tällä hetkellä 1.5.2006 asti. Tarkka selvitys APIS-asiasta erillisessä artikkelissa. Seuraamme tilannetta varsin tarkasti emmekä ole valmiita kokeilemaan kepillä jäätä. Lähestymme asiassa niin yhtiötä kuin Liikenneministeriötä.

Embraer 170 esittelyssä

Embraer 170-projektipäällikkö Markku Malmipuro oli pyydetty TTK:n vieraaksi ja hän esitteli koneeseen ja alkavaan käyttöön liittyviä asioita. TTK tulee seuraamaan koneen käyttöönottoa

mielenkiinnolla. Onhan uuden tyypin käyttöönotto syksyllä ja talvikaudella melko vaativa operaatio ottaen huomioon vielä melko kokemattomien miehistöjen mukanaan tuoman lisähaasteen.

Muita asioita

Belgian lentäjäyhdistys on aktivoitunut EBBR:n kentän melupolitiikan johdosta, jonka mukaan kiitotien käyttö perustuu melun vähentämiseen meteorologisten olosuhteiden sijaan. Julkaistu tiedote jaetaan

FPA:n jäsenliitoille, jotka kyseiselle kentälle operoivat. Asiasta lisää tässä lehdessä.

Tero Lybeck kävi läpi viimeaikaisia lento-onnettomuuksia. Lista oli valittavan pitkä: Toronto A340, Palermo ATR72, Tallinna Sikorsky S-76, Ateena B737, Venezuela MD80, Pucalpa B737 ja Indonesia B737.

Huumaavien aineiden käyttö (joka muuten käsiteltiin vain SLL:n edustajien läsnäollessa) puhutti pitkään ja asian tiimoilta luotiin työryhmä. Sen tehtävänä on miettiä parempia ja tehokkaammin ennakoivia menetelmiä, joilla kasvavat alkoholiongelmät saataisiin hoitoon ajoissa.

TTK:n loppuvuoden kokouspäiviksi sovittiin 27.9., 25.10., 29.11. ja 13.12. Jos jäsenillä on erityistä asiaa tai haluavat tulla seuraamaan kokousta, olkaapa hyvät.

Matti Allonen
TTK:n puheenjohtaja



APIStaako?

Viimeistään intialaisessa vankilassa saattaa niin tehdä!

Luit aivan oikein. Lentoliikenteen harjoittajien ja eri yhteisöjen reaktiot

Intian viranomaisten suunnitelmiin ovat olleet voimakkaita - ja syystä.

APIS - Advanced Passenger Information Systems - auttaa matkustajavirtojen hoidossa, esimerkiksi check-in- ja e-lippuasioissa sekä markkinoinnissa. Se on hyvä työkalu myös (raja)viranomaisten käyttöön esimerkiksi matkustajien profiloinnin (computer automated profiling systems - CAPS) apuneuvona. Periaatteessa APIS toimii siten, että lentoyhtiö lukee esim. koneluettavan passin henkilötiedot ja lähettää ne määränpään viranomaiselle, jolloin viranomaiselle annetaan lennon kestön pituinen varoaika tarkistaa henkilöiden taustoja. Näin määränpäässä maahantulon pitäisi olla sujuvampi. Siis kelpo monitoimityökalu, jolla nopeutetaan miehistön ja matkustajien rajatarkastuksia ja lippu- ja viisumiasioita ja parannetaan turvallisuustasoa. Järjestelmä on levinnyt nopeasti. Nykyisin sitä käytetään mm. USA:ssa, Kanadassa, Meksikossa, Australiassa, Uudessa Seelannissa, Etelä-Koreassa,



Japanissa, Kiinassa, Bahrainissa ja Etelä-Afrikassa.

Vastuu virheistä - arvatkaapa kenellä?

Turistien suosiman Intian sisäasiainministeriö innostui myös aiheesta. Maaliskuussa tänä vuonna Intia teki päätöksen uudistaa vuoden 1948 lakia maahantulotarkastuksista seuraavasti:

“Liability of master of vessel or pilot of aircraft to provide information. - The master of a vessel or a pilot of the aircraft, as the case may be, arriving or landing in India, shall provide the following information about the passengers on board within fifteen minutes of leaving or taking off of the vessel or aircraft from the port of embarkation outside India, to the immigration authority on the port of arrival or landing in India.”

Intian vaatima luettelo henkilötiedoista on kuitenkin sellainen, joka ei sisällä kokonaisuudessaan koneluettavan passin tietoihin. Toisin sanoen

15 minuutin kuluttua lentoonlähdestä tulisi Intian APIS-keskukseen lähettää käsin modifioitu lista. Työn tekee lentoyhtiö. Miksi sitten Suomen Liikennelentäjäliitto ry:n on pitäisi olla huolissaan? No, koska...

“As per the provisions of section 14 of the Foreigners Act, 1946, the pilot of the aircraft is liable for punishment with an imprisonment for a period upto 5 years and shall also be liable to fine.”

Eli jos lista ei jostain syystä saavu perille (ajoissa) tai sen sisällössä havaitaan virhe, voi koneen päällikkö joutua vankilaan enimmillään viideksi vuodeksi ja saada sakot vielä perään. Siis henkilö, joka ei listaa tee, lähetä tahi tarkista! Ja satavarmaa on, että joskus jossain on virhe.

Reaktio oli nopea

Onneksemme uudella kattojärjestölämme FPA:lla on lonkerot ulkona. Kun heinäkuun alussa (7.7.) Intia oli esitellyt asian lentoyhtiöille, jotka ope-roivat Intiaan, ei tieto jostain syystä ollut tavoittanut yhtiötämme. 15.8 saimme IFALPA:n presidentiltä Dennis



IFALPA:n 90 jäsenmaata ja sen 100 000 lentäjää keskeyttävät lennot Intiaan, ellei tekstin rangaistuspykälään saada muutosta.

Dolanilta kirjeen, jossa hän kertoi tilanteesta ja siitä, että laki tulisi voimaan jo nyt lokakuun alusta. Oli kiire saada tietoa yhtiöömme. Samalla saimme IFALPA:n kirjeen Intian sisäministeriölle, joka oli lähetetty jo 3.8. IFALPA valmistautui keskeyttämään lennot Intiaan per 1.10.2005!

Lähetimme IFALPA:n kirjeen ja kyselyn asiasta lentotoimintaryhmän johdolle ja turva-asioista vastaavalle Kaarlo Karvoselle. Hän toimikin asiassa kiitettävällä nopeudella ja tavalla. Saimme pian lisätietoa tilanteesta yhtiössämme. Yhtiö teki nopeasti myös päätöksen politiikasta asian suhteen. Finnair seuraa Association of European Airlines – AEA:n 15.7. julkaisemaa linjaa ja on samoilla (IFALPA) linjoilla kanssam-

me. Saimme kopion AEA:n linjasta. Samaan aikaan saimme yhtiöstämme ja IFALPA:lta tiedon, että lain voimaantulo siirtyy vuoden 2006 alkuun. Syy: IT-puoli (mm. SITA) ei valmistu ajoissa. Tulipalokiire oli tältä osin ohi, mutta moni oli jo reagoinut Intian suuntaan. IFALPA:n lisäksi useat valtiot ottivat asian esille valtioiden välisessä vuoropuhelussa. European Cockpit Association ECA kirjoitti Odini-Prada -akselille Euroopan Unioniin. Myös AEA reagoi. Suomenkin viranomaiset saatiin ajan tasalle samalla kun Intiassa kävi jo täysi kuhina. SLL:n sisällä asia ohjautui turvatoimikunnalle, joka koontui 7.9. pohtimaan etenemismallia kotimaassa. Pohdimme asiaa nyt uuden oman ”intranettimme” avulla.

Implementointi ainakin lykkäytyi

Karvonen kunnostautui jälleen (olemalla IFALPA:aa päivän nopeampi) ilmoittaessaan saaneensa tiedon, että lain implementointi siirtyy edelleen. Nyt päivämäärä on 1.5.2006. Intia käyttää ajan varmasti tarkastaakseen lakipykälää, mutta toistaiseksi emme ole saaneet indikointia muutoksista itse tekstiin. Painostuksen tulee siksi jatkua kaikilla rintamilla – myös täältä Suomesta. IFALPA on lähettänyt Intiaan uuden kirjeen 21.9., jossa se toistaa kantamme: IFALPA:an kuuluvat 90 jäsenmaata ja sen 100 000 lentäjää keskeyttävät lennot Intiaan per 1.5.2006, ellei tekstiin saada muutosta rangaistuspykälään.

IFALPA (industrial, legal ja security komiteat) seuraa tilannetta kansainvälisellä tasolla. ECA hoitaa yhteydet Euroopan tasolla ja turvatoimikunta ja uusi IFALPA vastaavamme Kai Tuomikoski Suomessa ja SLL:ssa. Toivottavasti yhtiöömme hoitaa myös osuutensa – nyt on kaikilla pyhä lehmä ojassa.

Lisätietoa aiheesta: www.mha.nic.in

Intian vaatimukseen reagoitiin laajalti

Kysely IFALPA:n Security-komitean jäsenten keskuudessa kertoi, että Intian APIS-järjestelmän rikosoikeudellisen vastuun jättäminen kapteenille on huomattu maailmalla. IFALPA:n ja AEA:n (Association of European Airlines) lisäksi mm. yksittäiset valtiot ja lentoyhtiöt ovat vastustaneet Intian linjausta. Euroopassa asia oli huomattu lähes joka valtiossa, poikkeuksena Espanja, jonka viranomaiset eivät kysyessä tienneet asiasta lainkaan. Espanjalaiset pilotit ovat olleet viime aikoina yleisesti huolissaan maansa ja lentoyhtiöiden rennonlaisesta suhtautumisesta Security-asioihin.

Kanada oli juuri implementoimassa omaa No-Fly list -järjestelmäänsä, jota paikalliset lentäjät myös pitivät hyvänä. Luonnollisestikaan heidän järjestelmäänsä ei kuulu vastuun vierittämistä päällikön harteille. Euroopassa järjestelmät eivät tiettävästi ole merkittävästi yleistymässä jo niitä nyt käyttävien maiden lisäksi. Ainakin Norja, Tanska, Espanja ilmoittivat heti, etteivät ole näillä näkymin suunnittelemassa omia No-Fly-listoja.

Tomi Tervo

Jussi Ekman
IFALPA director evp.



Uusi pääluottamusmies esittäytyy

Uusi pääluottamusmies Timo Willberg kertoo SLL:n luottamusmiesten toimenkuvasta, tehtävistä ja toimintatavoista sekä vastaa muutamiin jo syyskuun aikana esille nousseisiin kysymyksiin.

1 9.2005 alkoi SLL:n uusi toimikausi 2005-2006. Samalla alkoi monen uuden toimihenkilön kausi liiton tehtävissä. Itse aloitin tuolloin uudessa tehtävämikseessä pääluottamusmiehenä. Aiemman jaon mukaan toinen oli TES-luottamusmies ja toinen vastasi YT- ja työsuojeluasioista. Koska työkenttä menee kuitenkin osin päällekkäin, siirryttiin nykykäytäntöön, jossa on pääluottamusmies ja luottamusmies. Luottamusmiehen tehtävässä jatkaa Hannu Markkula. Työnjakoa olemme jo tehneet ja hiomme sitä vielä jatkossa. Perusperiaate on, että kummankin puoleen voi kääntyä kaikissa asioissa. Jos toisella meistä on sitten selvästi paremmat pohjat asian hoitoon, siirrämme asian sisäisesti hänelle. Yleisperiaatteena TES:iin liittyvät asiat hoidan minä, ja Hannun ominta alaa ovat työsuojelu sekä tukihenkilötoiminta. Hotelliasioissa olemme tyyppitoimikuntien tukena tarpeen mukaan, kuten tietty kaikissa muisakin ongelmakohdissa mitä tyyppitoimikunnat kohtaavat. Muutenkin uudessa työehtosopimuksessa on sovitettu pääluottamusmiehelle enemmän vapautusta lentotyöstä joten luonnollisesti ehdin viettää enemmän aikaa asioiden parissa.

Ajankäyttö

Pääluottamusmiehenä osallistun SLL:n hallituksen kokouksiin, joiden päivämäärä hieman vaihtelee, mutta jotka yleisimmin pidetään keskiviikkoisin.



Torstaisin pidän pääsääntöisesti ns. toimistopäivän. Työmme luonteen huomioiden toimistopäivästä ei sinällään ole monelle meistä mitään iloa joten kaikki yhteydenottokeinot ovat käytössä. Puhelinnumerot löytyvät tämän artikkelin lopusta, lankapuhelin kääntyy kännykkään. Sähköposti joko omallani tai hallituksen osoitteella tulee perille. Laput lokeroon sekä tekstiviestit tavoittavat myös. Jos on tärkeää asiaa enkä vastaa puhelimeen, jätä puheviesti niin palaan asiaan kun ehdin. Jos asia koskee työvuorolistaa, palkkaa ym., liitä oheen sähköpostilla tai paperilla kopio työvuorolistasta / palkkakuitista / tehtäväerittelystä tai mitä asia sitten koskeekin. Nopeuttaa käsittelyä.

Muutamia TES- ja OM-A-asioita

TES puhuu kahdesta eri asiasta jotka vaikuttavat samalta: vähimmäisko-

kemuksesta (TES 5.3) ja sidonnaisuusajasta (TES 5.6). Esimerkiksi TES 5.3.3 toteaa vähimmäiskokemusvaatimukseksi M11-kapteeniksi 72 sovittua palveluskuukautta, joista 24 kuukautta kapteenina suihkukoneessa. Ja edellinen pykälä 5.3.2 sanoo, että vähimmäiskokemusvaatimus laskeetaan edellisen koulutuksen alkamisesta uuden koulutuksen alkamiseen. Kuitenkin OM-A 5.2 "Flight Crew Qualification Requirements" toteaa M11- ja 757-kapteenilta vaadittavan "24 months as commander in company turbojet aeroplane" Sama asia, eikö vain? Pääohjaaja on vahvistanut OM-A:n tekstin tarkoittavan 24 kuukautta päällikön tehtävässä, eli ensimmäisestä reittitarkastuslennosta 24 kuukautta eteenpäin täyttää OM-A:n vaatimuksen.

Koneen yövytystoimiin kuuluva 15 minuutin lisäys tehdään sekä palkkoihin että kokonaistyöaikaan, joten se vaikuttaa mm. ansaintavapaisiin. Listantekijät on ohjeistettu, mutta kannattaa tarkistaa tehtäväerittelyt.

Lääketiedettä

Mikäli epäilee, että lääkärikäynti johtaisi "spekuloiviin" tai sivudiagnooseihin, jotka sitten osaltaan johtaisivat medical certificatien perumiseen, ota yhteyttä. Näitä tilanteita varten on Rafael Aspholm laatinut ansiokkaan kaavakkeen, jonka voi kättelyn jälkeen ojentaa lääkärille joka tämän jälkeen osaa hoitaa paperisodan asianmukaisesti.

Kaavakkeessa on Rafun yhteystiedot. Ovat lääkärit hänelle soitelleetkin ja kyselleet lisäohjeita. Puhelu, e-mail tai tekstiviesti, niin toimitan lapun lokeroon kun kenttäalueella liikun. Kaavake on siis rutiinilääkärikäyntejä varten, ei esimerkiksi psykoa varten...

Finnair terveyspalveluilla (intranet -> T->terveyspalvelut) on kotisivuillaan ns. terveysportti-palvelu maksutta. Palvelusta voi hakusanalla hakea erilaisia tietoja eri sairauksista ym.

Mikäli on ongelmia, mihin haluaa apua mutta ei tiedä mistä, kysy minulta tai Markkulan Hannulta. Lisäksi ovat tukihenkilöt, eli rivilentäjiä joiden nimet, kuvat ja yhteystiedot löytyvät TOKE:sta LTR:n ilmoitustaululta. Kaikki keskustelut luottamusmiesten ja tukihenkilöiden kanssa ovat luottamuksellisia. Tukihenkilöillä on koulutus työhönsä ja he osaavat myös

neuvoa, mistä löytyy ammattiapu asiaan kun asiaan.

Finnairin terveyspalveluilla on lääkäreitä, mutta myös terveydenhoitajia. Ilmailulääkärin on tiedotettava viranomaista tietoonsa tulevista lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen vaatimusten heikkenemisistä. Terveysdenhoitaja taas ohjaa saamaan apua ammatti-ihmisiltä, oli ongelma millä osa-alueella vain. Muistutan eräästä puolivuositain/vuosittain täytettävästä kaavakkeesta ja sen kohdasta "...oletteko käyneet lääkärissä?" Työterveyshoitaja ei ole lääkäri.

Syksynjatkoa

Olen jo saanut runsaasti yhteydenottoja ja kiperiä kysymyksiä TES:iin liittyvistä ja muista toimenkuvaani kuuluvista asioista. Älkää arkaillko olla yhteydessä, osaan kyllä sulkea puhelimen kun aion nukkua. Kyselyihin vastaan kun olen saanut kasaan säällisen vastauksen, joten ei kannata huolestua jos ei heti saa "viesti läpi" -kuittausta. Asia on tällöin vielä työn alla. Toki joskus muuten niin hyvä muisti tekee tenän.

Uusi TES on täysin uudelleenkirjoitettu ja sisältää paljon uusia asioita ja uusia tulkintamalleja vanhoihin asioihin. Noin kymmenen kohdan lista on työn alla ja toivottavasti paljoa lisää ei löydy. Näistä tiedotamme kun asia on sovittu ja valtuuston siunaama. Edeltäjäni ja edellinen hallitus teki suuren ja kunnianhimoisen työn kirjoittamalla koko TES:n uudestaan tavoitteenaan poistaa tulkinnanvaraisuudet; näyttää vain mahdottomalta että se onnistuisi kerralla. Edeltäjäni kattavien muistiinpanojen ja muistikuvien kautta harsitaan nyt loput kasaan, niin saadaan tämä helppo 2,5 vuoden "välিকাusi" putkeen.

Hyvää syksynjatkoa!

Timo Willberg
pääluottamusmies



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
Tuomasta toimeen.

SLL:n luottamusmiesten yhteystiedot:

Pääluottamusmies Timo Willberg
toimisto 09-818 5674
gsm 050-393 5674
email timo.willberg@sllpilots.fi

Luottamusmies Hannu Markkula
gsm 0400-999 802
lanka 09-825 0619
email: hannu.markkula@kolumbus.fi

Masennuslääkkeille varovaista vihreää valoa

IFALPA HUPER-komitean kokous Rio de Janeirossa

Sydänsairauksien koko ajan vähentyessä suurin osa inkapasitaatioista aiheutuu nykyään vatsa- ja suolisto-ongelmista. Australian ja Kanadan näyttäessä esimerkkiä myös JAA harkitsee uusien masennuslääkkeiden kontrolloitua sallimista.



Talvisesta ajankohdasta (20.-22.6.) huolimatta lunta ei sentään Rio de Janeirossa ollut. Lämpökin oli 22 ja 28 asteen välissä. Rio oli päivänvalossa miellyttävä kaupunki, mutta pimeän laskeuduttua ei ulos oikein ollut asiaa. FPA:n edustajina kokouksessa olivat jälleen Pekka Erkama ja Antti Tuori.

Kokouksen meille olennaisimmat osat löytyivät tällä kertaa medical-osiosta.

JAA:n lupakirjavaatimukset höllenevät

JAA tulee lieventämään lääketieteellisiä lupakirjavaatimuksia. Aivosähkökäyrän (EEG) ottamisesta ensimmäisen lupakirjatarkastuksen yhteydessä luovutaan. Aiemmin insuliinihoitoon diabetes oli ehdoton este lupakirjalle, mutta nyt on väläytetty vihreää valoa mahdollisuudelle jatkaa lentämistä insuliinihoidosta huolimatta. Näkövaatimuksia tullaan myös

lieventämään. Uusien SSRI-masennuslääkkeiden sivuvaikutukset on todettu vähäisiksi, ja ne todennäköisesti mahdollistavat tulevaisuudessa masennusta sairastaneen lentäjän työteon lääkityksen vielä jatkuessa. Uusi JAR FCL-3, joka siis sisältää lääketieteelliset kelpoisuusrajoitukset, ilmestyy heinäkuussa 2005.

Inkapasitaatio

Yleisen terveydentilan paranemisen myötä sydän- ja verisuonisairauksien riski on siirtynyt vanhempiin ikäluokkiin. Eurooppalaisen miehen 1%:n riski saada akuutti sydän- ja verisuonipah-tuma 70-luvulla oli 62-63 -vuotiaana, kun taas tänä päivänä vastaava riski on 72-73 -vuotiaana. Sydän- ja verisuonisairauksista johtuva inkapasitaatio on erittäin harvinainen, kun taas vatsa-suolikanavan ongelmista johtuvat in-

kapasitaatiot ovat yleisimpiä. Näitä ei kuitenkaan pystytty ennustamaan lääkärintarkastuksissa. Keskustelussa oltiin sitä mieltä, että inkapasitaatioharjoitusta tulisi olla nykyistä enemmän simulaattorissa.

Päihdeongelmat

IFALPA:n kanta alkoholin pistokekeisiin on edelleen kielteinen. Ne ovat kustannustehottomia eivätkä ne estä tai paranna alkoholiongelmaa. Alkoholiongelma voi johtua sosiaalista syistä (esim. useampi miehistön jäsen rikkoo alkoholin käytön aikarajoja) tai henkilökohtaisista syistä (yksinjuominen). Sosiaalisista syistä johtuvaa alkoholin käyttöä voidaan pienentää alkoholinkäyttökulttuuriin vaikuttamalla. Henkilökohtaisen alkoholiongelman ratkaiseminen edellyttää syvällistä paneutumista ongelmaan. Käytännössä tällöin joudutaan usein turvautumaan ammattimaiseen hoitoon.

Säteily

Säteily on HUPER-komitean kesto-aiheita, eikä siltä tälläkään kerralla vältytty. Mittava tutkimus lentävän miehistön saaman säteilyn määrästä (Eurados Report on Aircrew Radiation



Dose) on ilmentynyt. Siinä on mitattu säteilyn määrää lennoilla 11 vuoden aikana ja verrattu sitä säteilyn määriä ennustaviin tietokonemalleihin. Tutkimusaika on ollut riittävän pitkä, jotta auringon



Human performance incorporated": Pekka Erkama ja Antti Tuori.

aktiivisuuden vaihtelut tulevat tuloksiin mukaan. Tutkimuksen mukaan tietokonemallien antamat tulokset olivat 20 %:n sisällä verrattuna mitattuihin arvoihin. Mallintamisen tarkkuus ei merkittävästi eroa lennolla mukana olevien nykyaikaisten mittareiden tarkkuudesta. Mallit eivät pysty ennustamaan aurinkomyrskyjä, ja niiden suhteen joudumme tukeutumaan satelliittipohjaiseen varoitusjärjestelmään.

Tutkimuksessa on myös arvioitu miehistön syöpäriskin lisääntymistä. Riski kasvaa lentotuntimäärän ja lentokorkeuden kasvaessa taulukon 1 mukaisesti. Väestön keskimääräinen riski sairastua syöpään on noin 22 %. Pitkän matkan liikenteessä olevien lentomiehistöjen riski on kohonnut 0,5%:lla ja lyhyen matkan liikenteessä sitäkin vähemmän. Kuitenkin epidemiologisissa tutkimuksissa lentävän henkilökunnan sairastuvuus kuolemaan johtavaan syöpään on pienempi kuin muulla väestöllä.

Uudet masennuslääkkeet ja lentäminen

Nykyisin JAA ja FAA kieltävät uusien masennuslääkkeiden, serotoniinin takaisinoton estäjien (SSRI), käytön lennettäessä. Australiassa ja Kanadassa

tämä on mahdollista, kunhan masennuksen hoidossa noudatetaan tiukkaa protokollaa. Lentäjän täytyy olla oireeton masennuksesta, lääkkeillä ei saa olla sivuvaikutuksia ja lääkärin vastaanotolla on käytävä säännöllisesti. JAA harkitseekin nyt samantyyppisen protokollan käyttöönottoa ja luultavasti tulee sallimaan lentämisen SSRI-lääkityksen kanssa.

Masennuksen hoidossa lääkityksen tulee olla riittävän pitkä (vähintään 6-9 kk), muutoin riski masennuksen uusimisesta kasvaa huomattavasti. Nykyisten sääntöjen mukaan lentäjän on oltava sairaslomalla koko lääkityksen ajan, vaikka hän olisikin oireeton jo muutaman kuukauden kuluttua hoidon alusta. Mahdollisen uuden protokollan käyttöönotto on lentäjän kannalta tervetullut, ja toivottavasti se osaltaan myös alentaa lentäjien kynnystä hakeutua tarvittaessa hoidon piiriin.

Allekirjoittanut piti kokouksessa esityksen masennuksen biologisista perusteista ja SSRI-lääkkeiden vaikutusmekanismeista. Esitys on nähtävillä turvatoimikunnan web-sivuilla.

Antti Tuori
FPA:n HUPER-komitea-
edustaja

Blokkitunnit/vuosi	Lyhyen matkan liikenne	Pitkän matkan liikenne
500	1/10 000	1/270
700	1/7100	1/190
1000	1/5000	1/135

Taulukko 1: Miehistön arvioitu lisääntynyt riski sairastua kuolemaan johtavaan syöpään 20 lentovuoden jälkeen.

Lentäjät IFALPA

Legal-komitean syksyn kokous pidettiin 1.-2.9. Komiteaa pitkään ja ansiokkaasti johtanut Fanie Coetzee Etelä-Afrikasta toimi viimeistä kertaa puheenjohtajana ja tilalle on astumassa Carlos Limon Meksikosta, IFALPA-veteraani hänkin.

Miehittämättömät lennot – kuka vastaa?

Uutena aiheena olivat tällä kertaa miehittämättömät ilma-alukset, ja niihin liittyvät säännöt ja vastuukysymykset. Väistämättä lähestyy aika, jolloin miehittämättömät lennot yleistyvät ja alkavat käyttää samaa valvottua ilmatilaa kuin muukin lento liikenne. Ainakin rahtioperaattorit ovat kiinnostuneita ja tekniset kysymykset on pääsääntöisesti ratkaistu jo kauan sitten.

On selvää, että jokaisella ilma-aluksella, myös miehittämättömällä, täytyy olla PIC, joka on samankaltaisessa vastuussa lennosta kuin miehitettyjen ilma-alusten päälliköt. Vaikka voidaan ajatella, että yksi henkilö voisi hoitaa useamman miehittämättömän lennon päällikkyyden, olisi hyvä saada tutkimukseen pohjautuvaa tietoa, ennen kuin säännöt kirjataan ylös.

Väistämismisvelvollisuutta ei myöskään voi siirtää muiden ilma-alusten vastuulle, vaan miehittämättömien koneiden on kyettävä samankaltaisiin väistöliikkeisiin kuin muidenkin koneiden. Oma ongelmavyyhti liittyy mahdollisiin yhteyshäiriöihin koneen ja maassa olevan PIC:n välillä. Vaikka operaattori onkin ns. ankarassa vastuussa (tuottamuksesta riippumaton) lennon aiheuttamista vahingoista, ei yhteyshäiriöiden aiheuttama vaara

jälleen syytteessä turbulenssista

Legal-komitean kokous Dubrovnikissa

Lentäjien oikeudellista asemaa ja alamme juridisia kysymyksiä pohtiva

IFALPA:n Legal-komitea pui tällä kertaa mm. kyproslaisten pilottien

rikossyytettä sekä miehittämättömien lentokoneiden operoinnin vastuukysymyksiä.

turvallisuudelle ehkä ole hyväksytävissä.

Turbulenssia Kyproksella

Pilottien rikosoikeudellista vastuuta käsiteltiin useiden oikeustapausten kautta. Esim. kyproslaiset kokousedustajat kertoivat omassa maassaan sattuneesta tapauksesta, jossa matkustaja vahingoittui kun kone joutui liu'un aikana turbulenssiin. Fasten Seat Belt -valo ei ollut päällä, koska yhtiön menetelmien ja viranomaisen hyväksymän OM-A:n mukaan se tuli laittaa päälle vasta myöhemmin.

Turbulenssia ei myöskään ollut ennustettu. Oikeudellinen kysymys on, voiko pilotti luottaa siihen, että on toiminut riittävän huolellisesti noudattaessaan viranomaisen hyväksymän OM-A:n ohjeita, ja kun toimintatavat ovat vakiintuneet koko yhtiön toimintatavoiksi ja tulleet hyväksytyksi myös viranomaisen tarkastustoiminnassa.

Mitään muutakaan tuottamusta ei ko. tapauksessa pilotin taholta voitu osoittaa, mutta syyttäjä vetosi koneen lentokäsikirjaan, jonka mukaan Seat

Belt -valon tulisi olla aina liu'un aikana päällä.

Ongelman ydin on se, että tuomarit ovat lähes poikkeuksetta täysin tietämättömiä lentotoiminnan luonteesta, ja ovat siksi helposti esim. syyttäjän johdateltavissa.

Tämän tapauksen käsittely jatkuu ylemmissä oikeusasteissa, ja myös IFALPA:n taholta on luvassa tukea asian käsittelyyn.

Yhteenvetona useista tapauksista voi sanoa, että pilottien ja heidän yhdistystensä kannattaa panostaa todisteluun ja tiedon jakamiseen voimakkaasti jo heti jutun ensimmäisessä käsittelyssä. Usein havahdutaan vasta sitten, kun

on saatu huono päätös ensimmäisestä oikeusasteesta.

Myös Legal käsitteli APIS-asiaa

Intia on tuomassa voimaan lokakuun alusta APIS (Advanced Passenger Information System) lainsäädännön, jonka mukaan PIC on vastuussa siitä, että Intian viranomaisille toimitetaan 15 min kuluessa koneen lähdöstä (kohti Intiaa) tietoa matkustajista, jota voidaan käyttää matkustajan mahdollisesti

aiheuttaman turvariskin kartoittamiseen. PIC olisi siis rikosoikeudellisesti vastuussa tiedon lähettämisestä, vaikka on selvää että tehtävä kuuluu yhtiölle, eikä piloteille joilla ei ole edes pääsyä näihin tiedostoihin.

Ei ole hyväksyttävää, että PIC:n rikosoikeudellista vastuuta laajennetaan tällä tavalla, ja IFALPAn presidentti Dennis J. Dolan esittikin kirjeessään, että jäsenyhdistysten pilotit eivät lentäisi Intiaan, mikäli lainsäädäntö astuu voimaan tällaisessa muodossa. Asiasta lisää aihetta käsittelevässä omassa artikkelissa tässä lehdessä.

Keskustelua eläkeasioista

Eläkeasioista puhuttiin pitkään, vaikka kyse oli lähinnä tiedon vaihtamisesta tilanteesta eri puolilla maailmaa. Intressit vaihtelivat suuresti, eikä yhtenäistä kantaa liikennelentäjälle sopivasta eläkeiästä yritettykään saada aikaiseksi. Vaikutelmaksi keskustelusta jäi se, että yhä useamman pilotin on taloudellisista syistä pakko jatkaa lentämistä niin kauan kuin mahdollista.

Usein näyttää käyvän niin, että kun yhtiö yritetään pelastaa konkurssilta, suostuvat lentäjät paitsi palkanalennuksiin, myös eläke-etujen leikkauksiin, mikä tekee varhaisen eläkkeelle siirtymisen taloudellisesti mahdottomaksi.

Toisenlainen esimerkki oli vieressäni istunut Lufthansan tytäryhtiön lentäjä. Jos hän nyt, 60-vuotiaana, jäisi eläkkeelle, olisi yleisen eläkelain mukainen kuukausieläke n.1500 eu-



roa. Mitään lisäeläkejärjestelyä ei yhtiössä ole. Hänen ratkaisunsa on jatkaa 65 ikävuoteen asti. Saksan lainsäädännössä mikään ei estä tätä, kunhan vain psykotarkastus menee läpi. Oman mausteensa EU:n alueella saattaa tulevaisuudessa aiheuttaa ikäsyryjännän kieltävä lainsäädäntö, joka voi vaikeuttaa pakollisen eläkkeellesiirtymisiän asettamista.

Jäin miettimään ammattiyhdistystyön suurta merkitystä pilottikunnan etujen puolustajana. Varmaa on, että suuria kustannuksia yhtiöille aiheuttavat eläkemenot ovat "tulilinjalla" tulevaisuudessa myös ns. vanhoissa yhtiöissä, jotka ovat tähän asti tarjonneet hyviä eläke-etuja.

Illat kuluivat yhteisten illanviettojen merkeissä tarjoten tervetulleen mahdollisuuden "kuppilatiimaan" eri puolilta maailmaa tulevien pilottien kanssa ja tutustua Dubrovnikin kauniiseen kaupunkiin.

Erkki Karinoja
FPA:n Legal-komitea-
edustaja



Lentoliikenteen jatkuva lisääntyminen Euroopan taivaalla on haaste myös Eurocontrolille.



Korkeusselvityksistä erimielisyyttä myös Eurocontrolissa

Timo Einolan sitkeä taistelu yksiselitteisten korkeusselvitysten puolesta jatkuu - tällä kertaa Eurocontrolin kokouksessa.

Osallistuin IFALPA:n ja ECA:n edustajana 20.-22.9. pidettyyn Eurocontrolin APDSG-kokoukseen (Air traffic management Procedures Development Sub-Group) Brysselissä. Kokous kesti 2,5 päivää, mutta itse pystyin osallistumaan vain kahteen kokonaiseen päivään.

Olin aiemmin luonut IFALPA:n puolesta työpaperin tähän kokoukseen koskien viimeisen vektorointikorkeuden jättämistä lähestymisselvityksen saamisen yhteydessä. Asiasta on kirjoitettu aiemmin myös Liikennelentäjälehdissä.

Itse kokoukseen osallistui noin 25 henkeä, joista suurin osa valtioiden ilmailuviranomaisten edustajia. Ainoat

järjestöjen edustajat olivatkin me kaksi IFALPA / ECA edustajaa - allekirjoittanut sekä saksalainen edustaja - sekä lennonjohtajien järjestö IFATCA:a edustanut suomalainen lennonjohtaja Kimmo Koivula. Juttuun olen kerännyt muutamia meitä lentäjiä ehkä kiinnostavia aiheita.

"Cleared for approach"

Ensimmäisenä päivänä käsiteltiin em. työpaperi koskien korkeuden jättämistä / säilyttämistä lähestymisselvityksen saamisen jälkeen oltaessa tutkavektoreissa. Allekirjoittanut piti heti alkuun asiasta lyhyen esityksen, jotta ongelman ydin tulisi kaikille selväksi. Välittömästi ilmenikin, että yllättävän monella taholla asiasta on keskusteltu ja ihmetelty miten se oikeasti on. Samoin varsin lyhyen keskustelun jälkeen ilmeni tälläkin foorumilla joukosta löytyvän kahta täysin eri koulukuntaa. Esim. Hollannin ilmailuviranomaisen edustaja totesi heillä ehdottomasti oletettavan tutkavektoroidun ilma-aluksen säilyttävän viimeistä selviytyskorkeutta lähestymisselvityksen saatuaan. Kun taas esim. komitean puheenjohtaja, Eurocontrolin edustaja ja entinen lennonjohtaja, ilmaisi tulkinneensa asian toisin. Komitea päätyikin lopputulokseen, että Eurocontrolin edustajat tutkivat ja paneutuvat syvällisemmin aiheeseen virkansa puolesta ja luovat seuraavaan, alkuvuonna 2006 pidettävään APDSG-kokoukseen aiheesta uuden työpaperin. Nyt vain odottamaan ammattilaisten tulkintaa asiasta. Asia etenee askel askeleelta pidemmälle. Raportoin aiheesta varmasti vielä tulevaisuudessa.

Korkeusrajoitukset

Toinen lentäjän jokapäiväistä toimintaa koskeva aihe olivat korkeusrajoitukset (Level restrictions). Eli kertauksena, onko esim. tuloreitissä oleva korkeusrajoitus "Cross NN at FL 100+" voimassa, jos lennonjohtaja selvittää koneen esim. FL 80:lle. ICAO:han on tulkinut, että ei ole, jos lennonjohtaja ei erikseen sitä selvityksessä mainitse. Asian tiimoilta Eurocontrolissa pidettiin 6. heinäkuuta pienimuotoinen palaveri, johon allekirjoittanut osallistui IFALPA:n edustajana. Palaverissa oli kahdeksan osallistujaa. Koko päivä käsiteltiin pelkästään sitä, miten asiassa pitäisi edetä. Pääsimme yksimielisyyteen, että lennonjohdon antamat ei-julkaistut korkeusrajoitukset tulisi aina erikseen uudelleen mainita uuden selvityksen yhteydessä, jos niiden halutaan pysyvän voimassa. Kun taas julkaistuja korkeusrajoituksia tulisi noudattaa, vaikka lennonjohtaja sitä ei erikseen uudelleen selvittäisi. Tämä vaatisi muutoksen ICAO:n taholta PANS-ATM- ja PANS-OPS -dokumentteihin. APDSG saikin tämänsisältöisen työpaperin heinäkuun palaverilta käsiteltäväkseen. Komitean jäsenet olivat yksimielisiä, että asiaa ajetaan eteenpäin juuri näin.

Radiopuhelinliikenne

ICAO on julkaissut jaksonvaihdossa käytettävään radiopuhelinliikenteeseen muutoksen, joka astuu voimaan 24. marraskuuta. Tosin vielä ei ollut tietoa, mitkä maat tulevat ottamaan tuon muutoksen käyttöön, vaikka komitea totesikin kaikkien yhteisen käyttöönoton olevan ainoa oikea menettely ECAC:in alueella, jotta sekaannuksilta vältyttäisiin. Muutoksen mukaan ATC:n on luettava jaksot joko neli- tai kuusinumeroisena. Samoin sana "Channel" tulee muutoksen mukaan jäämään historiaan. Pari esimerkkiä. Jakso 129.85 tulisi muutoksen mukaan lukea "one two nine decimal eight five zero" ja jakso 121.3 "one two one decimal three". Eli nolla olisi aina luettava, paitsi silloin kun kaksi viimeistä numeroa on nollia. Tulevaisuus näyttää miten kauan muutoksen läpimeno normaalitoimintaan tulee viemään.

Tässä siis tiivistelmä kiinnostavimmista asioista. Lisätietoja kokouksen aiheista saa allekirjoittaneelta.

Timo Einola
FPA:n ATC-komitea-
edustaja



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 % tutustumistarjoustamme. 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.

Viimeistä talvikautta aloitellessa



Tyypitoimikunta palaa täysvahvuuteen Pellisen Arton ryhtyessä kapteenijäseneksi. Ryhmän purku on jo lähtenyt käyntiin. Koneita poistuu aluksi yksi/kuukausi joulukuuhun asti.

Tätä kirjoitettaessa ei syksyn koulutuksia ole vielä läheskään kokonaan julkaistu. Työmäärät ovat kuitenkin lisääntyneet molemmilla jakkaroilla. Jatkossakin ilmeisesti töitä tehdään tiiviimmällä tahdilla kuin

viime vuosina. Varsinkin perämiespuolella on tiukempaa, ja kouluttajakapteenit ovat jo saaneet listoillensa lentoja perämiehen puolelta.

Talviaikataulu noudattelee viime talven mallia. Lomalentoja on vielä lokakuussa jonkin verran, mutta sen jälkeen kohteina ovat lähinnä kotimaan ja Itä-Euroopan reitit. Talven aikana ainoita harvoja lomalentoja on suunniteltu mm. Larnakaan, Tel Aviviin ja Monastiriin.

Yöpyviä ei ole talvelle suunniteltu lainkaan. Toisaalta ainakin bussiryhmässä on ilmeisen tiukkaa miehistöllisesti, joten jotain pairingeja tai lentoja saattaa sieltä valua meille. Embraer puolestaan tulee ottamaan pikkuhiljaa meiltä pois ohuempia lentojamme.

Kuten eräästä tiedotteesta kävi ilmi, vaihtuu ryhmämme listantekijäksi /

carmen-operaattoriksi Eija Jääskeläinen. Ainakin alkuvaiheessa Arja pysyy taustalla ja opastaa Eijaa tehtäväänsä.

Toistaiseksi virallinen tieto on, että viimeiset MD80-lennot lennetään ensi kesäkuussa. Kannattanee siis kaivaa jo kameraa esiin mikäli haluaa vielä ottaa kuvia mukavasta työkalustamme. Ettei jää ottamatta!

Entiseen tyyliin: mikäli tulee asiaa niin soitelkaa tai pistäkää sähköpostia tai lappua lokeroon!

Jyrki Pohja

EU:n musta lista kasvattaa suosiotaan

Belgian ja Sveitsin ilmailu-
viranomaiset ovat seuraamassa
Ranskan esimerkkiä ja
suunnittelevat julkaisevansa omat
mustat listansa. Listalla esiintyvät
yhtiöt ja koneet eivät saa käyttää
kyseisten maiden lentokenttiä.
Belgian viranomaiset harkitsevat
myös lisätietojen julkaisemista,
esim. luettelon koneista, joilla on
ollut teknisiä ongelmia. Hollanti
ei vielä ole julkaisemassa omaa
listaansa, vaan aikoo odottaa
yhteiseurooppalaisia ohjeita
siitä, mitä määrittelyperiaatteita
käytetään listalle joutumiseksi,
mutta myös sieltä pois pääsemiseksi.
Yhteiseurooppalaiset ohjeet ovat jo
työn alla.

LOT tilaa seitsemän Boeing 787-8 -
koneita, optioina on vielä kaksi
lisää. 787 korvaa nykyiset B767-
koneet. Kilpailu A350:n kanssa oli
kovaa loppusuoralle asti, mutta
johtokunnan päätös oli loppujen
lopuksi kuitenkin yksimielinen.
LOT:n tilaus mukaan luettuna
Dreamlinerin tilauskanta on jo 263
kpl. Toistaiseksi LOT on suurin
eurooppalainen asiakas.

Ensimmäinen Embraer 190 -kone
luovutettiin syyskuun puolivälissä
amerikkalaiselle halpalentoyhtiö
JetBlueille. Yhtiö on tilannut 100
koneita ja varannut option toiselle
sadalle. E190 on brasilialaistehtaan
kolmas valmistunut tyyppi heidän
neljästä uudesta pienemmästä
jetistään. (istuinpaikkoja 70 -118).
Embraerin tarkoituksena on täyttää
Airbusin ja Boeingin jättämä aukko
juuri pienissä suihkukoneissa.
Uutta koneperhettä on tilattu
jo 412 kpl ja yhtiö arvioi, että



tulevien vuosikymmenien aikana
tilauskanta saattaa nousta jopa 5800
kappaleeseen.

Austrian Airlines aikoo panostaa
kaukoreitteihin, kertoi yhtiö
Mumbai-reitin avaamisen
yhteydessä. Austrianin tavoitteena
on tulla Keski- ja Itä-Euroopan
tärkeimmäksi lentoyhtiöksi.
Mumbain lisäksi tarkoitus on avata
myös muita reittejä, lähinnä Intiaan,
mutta myös Kiinaan. Yhtiö uskoo
olevansa Euroopan neljänneksi
suurin Aasiaan ja Australiaan
lentävä yhtiö heti Air Francen, BA:n
ja Lufthansan jälkeen.

Halpalentoyhtiöguru Conor
McCarthy (joka on ollut mukana
perustamassa Ryanairia ja AirAsiaa)
paljasti taannoin menestyvän
lentoyhtiön viisi tärkeintä oppia:

1. Inhimillisten tekijöiden sekä
yhtiön sisällä että asiakassuhteis-
sa on oltava samat missä tahansa
maailmaa. Selitystä "Ai jaa, täällä
se ei toimi niin" ei tule hyväksyä.
2. Ilmailuala houkuttelee
liian älykkäitä ihmisiä, jotka
ikävästyvät helposti ja haluavat

parannella toimivia systeemejä.
Tulos: helpot systeemit muuttuvat
monimutkaisiksi.

3. Jos yhtiö ei menesty, syynä on
usein, ettei ylimmässä johdossa
tiedetä miten asiat oikeasti
toimivat, eikä mitä seuraamuksia
toimet saavat. McCarthy'n
mielestä tässä on usein ainoa ero
menestyvän halpalentoyhtiön ja
kompuroivan perinteisen yhtiön
välillä.

4. On helppoa hukata toimiva
malli. Yhtiöt aloittavat hyvin
mutta innostuvat sitten hakemaan
helppoa rahaa. Tämän myötä
toiminta sotkeutuu ja siitä tulee
tehotonta.

5. Menestyvä yhtiö asettaa
jatkuvasti itselleen kovia vaati-
muksia ja testaa joka osa-alueen
toimivuutta, kyseenalaistaen
toimintamalleja ja sääntöjä. Se on
varma resepti tuhoon jos uskoo,
ettei toimintaa voi parantaa.

Tom Nyström



IFALPA:lta tunnustus Boeing 787:n ohjaamolle

IFALPA:n presidentti Dennis Dolan kiitti uuden Boeing 787:n ohjaamosuunnittelua puhuessaan Boeingin tehtailla Seattlessa elokuun lopussa. Dolan luonnehti konetyyppejä edistysaskeleeksi tulevaisuuden ohjaamojen suunnittelussa ja antoi erityistunnustusta mm. sen ehjälle ergonomialle ja laadukkaille ohjaamonäyttöille. Samassa tilaisuudessa puhunut Boeingin 787-ohjelmasta vastaava johtaja Mike Bair kertoi onnistuneen ohjaamosuunnittelun olevan suurelta osin tulosta aktiivisesta yhteistyöstä IFALPA:n ja sen lentäjäasiantuntijoiden kanssa. "787:sta tuli maailmanluokan tuote, koska aktiivilentäjät osallistuivat sen kehitystyöhön alusta alkaen" sanoi Bair. "Lentäjien ottaminen mukaan koneen suunnitteluun on tehnyt siitä erittäin käyttäjä- eli pilottiystävällisen. Tämä tarkoittaa myös merkittävää lisäarvoa koneen turvallisuudelle", jatkoi Dolan.

Lähde: IFALPA Press Release



Dennis Dolan. Kuva: P. Mäki

IFALPA vaatii yhteistyötä

Loppukesän piikki lento-onnettomuustilastoissa on aiheuttanut laajaa julkista keskustelua siviili-ilmailun turvallisuudesta. Muutamat valtiot ovat julkaisseet "mustia listoja" lentoyhtiöistä, joita ne kieltävät lentämästä alueelleen turvallisuusperustein. Liikennelentäjien kattojärjestö IFALPA otti kantaa asiaan viimeisessä lehdistötiedotteessaan. Se ei näe mustia listoja ratkaisuna esiin tulleisiin ongelmiin. IFALPA:n mukaan avainasemassa turvallisuuskehityksessä ovat valtiolliset siviili-ilmailuviranomaiset, joiden toimintaa tulisi tarkastella nykyistä kriittisemmin.

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n luomat standardit on tarkoitettu ylläpitämään ja yhtenäistämään maailmanlaajuisia turvallisuustasoa. Yli 180 ICAO:n jäsenvaltiota on sitoutunut noudattamaan standardeja ja antamaan niille kansallisen lain statuksen. Sitoutumisesta huolimatta IFALPA näkee ongelmana joidenkin valtioiden lipsumisen standardien noudattamisessa. Se peräänkuuluttaa yhteistä vastuuta, ja standardien määrittätoisen noudattamien merkitystä. Valtiollisten viranomaisten toimintaan tulisi myös saada nykyistä parempaa, kansainvälistä läpinäkyvyyttä.

Lähde: IFALPA Press Release

Turvattomia

Heinäkuussa julkaistussa IFALPA Safety Bulletinissa Belgian lentäjäjhdistys BeCA varoittaa melunvaimennuksen saaneen liikaa painoarvoa Brysselin kiitoteiden käytössä.

Brysselin kansainvälisen lentoaseman suunnitelma ympäristön meluhaittojen lieventämiseksi perustuu melun jakamiseen mahdollisimman tasaisesti eri puolille kenttää. Tätä toteutetaan suuntaamalla kentältä lähtevää liikennettä hyvinkin vaihtelevasti eri suuntiin. Operatiivisesta ja turvallisuusnäkökulmasta on ongelma, että kiitoteiden käyttökombinaatiota vaihdellaankin tämän johdosta enemmän kellonaikojen ja viikonpäivien kuin vallitsevien sääolosuhteiden mukaan. Poliittisten, melua vastustavien ympäristöryhmien paineesta sekä muutamien oikeuden päätösten seurauksena on ongelma viime vuosina kärjistynyt. Belgian lentäjäjhdistys BeCA on ottanut kantaa asiaan ja toteaa turvallisuuden kärsivän nykyisestä tilanteesta. BeCA korostaa, että kentän operatiivista käyttöä määrittävät kansainväliset ilmailusta annetut säädökset, joita ei tulisi laiminlyödä poliittisten päähänpistojen takia.

Tämänhetkinen tilanne

Brysselissä on kaksi rinnakkaiskiitotietä, 25L/07R ja 25R/07L, jotka muodostavat eniten käytetyn kombinaation. Kiitoteistä 25L ja 25R on varustettu ILS:lla. Vastapäin kiitoteitä, 07L ja 07R ei

kiitotievalintoja Brysselissä



Brysselissä poikkikiitotie 02/20 risteää selvästi kahden muun kiitotien kanssa. Lisäksi se on kiitoteistä selvästi lyhin.

paikallisten säädösten mukaan käytetä laskukiitoteinä. Brysselissä on myös lyhyempi kiitotie, 02/20, jonka kummastakin päästä löytyy ILS-laitteet, ja joka risteää kummankin pääkiitotien kanssa. Nykyinen melusuunnitelma edellyttää 02/20:n käyttöä tiettyihin aikoihin viikosta yhdessä kiitoteiden 25 kanssa. Seurauksena on mm. myötätuulilento-ohjelmia lyhimmältä kiitotieltä, joka lisäksi risteää vähintään yhden, joskus kahden, aktiivisen laskukiitotien kanssa.

Käytäntö rikkoo PANS/OPS:ia

Vuoteen 2003 saakka Brysselin rajoitukset rajoittivat pääkiitotien käytön enimmillään 15 solmun sivutuuleen sekä 8 solmun myötätuuleen (puuskia ei huomioitu). Kesäkuussa 2003 rajat muuttuivat; sivutuuliraja 25 solmuun ja myötätuuli 10 solmuun (ml puuskat), joka oli vastoin ICAO:n ohjeistusta. BeCA onnistui viranomaisiin vetoamalla, kumoamaan tilanteen – hetkeksi. Seitsemän kuukauden päästä kenttä muutti rajat jälleen 25/10 solmuun. Parin kuukauden kuluttua ne vähennettiin taas 15/10 solmuun ja lopulta 15/8 solmuun, mutta tällöin 02/20:stä tehtiin ensisijainen lähtökiitotie yöllä. Tuulirajojen vaihtelu jatkui lopulta useita kertoja lyhyin väliajoin, ja alkoi näyttää, että niitä varioimalla lisättiin asteittain 02/20:n käyttöä, varsinkin yölähtöihin, olosuhteissa jotka eivät

enää olisi lopulta tukeneet ko. kiitotien käyttöä.

BeCa huomauttaa, että ICAO:n PANS/OPS:in määritelmä siitä, millä perusteella primäärikiitotie tulisi valita, ei toteudu. PANS/OPS:in mukaan sivutuulikomponentin ylittäessä 15 solmua (ml. puuskat) tai myötätuulen 5 solmua (ml. puuskat), ei melun vaimennuksen tulisi enää olla primääritekijä kiitotien käytössä, vaan tällöin tulisi käyttää olosuhteisiin sopivinta kiitotietä.

Turvallisuusasia

Operatiivisesti myötätuulilasku ei ole koneille eikä miehistöille mahdollon tehtävä, kuten tiedämme. BeCA:n mukaan ongelma on kuitenkin olemassa kun turvallisempi kiitotievaihtoehto sivuutetaan jopa merkittävässä sivu- ja myötätuuliolosuhteissa, eikä sitä anneta käyttää. BeCA:n mielestä 02/20:n tulisi sen lyhyiden vuoksi olla aina ns. sekundäärinen vaihtoehto. Rata on alun perin rakennettu nimenomaan harvinaisten kovien pohjois- ja etelätuulien varalta eikä sitä lyhyiden vuoksi tulisi koskaan käyttää myötätuuleen. Lisäksi aktiivisten ratojen risteäminen lisää huomattavasti Runway incursionin mahdollisuutta.

BeCA:lla vaihtoehtoinen ratkaisu

BeCA:n mielestä turvallisempi ja tehokkaampi tapa meluhaitan lie-

ventämiseksi olisi asentaa tarkkuuslähestymisjärjestelmä 07L:lle, tämä vähentäisi myötätuuliolosuhteita ja kiitoteiden risteämissä. Tuulirajat tulisi saada ICAO:n arvoja vastaaviksi. Ratkaisua odottaessa BeCA varoittaa Brysseliin operoivia pilotteja runsaasta operatiivisesti epäviisaisten kiitoteiden käytöstä. Jatkuvien tuulirajojen ja kombinaatioiden vaihtelujen vuoksi reitin ja selvitysten ennakoimiseksi lähestymisvaiheessa voi myös olla vaikeaa.

Lähde: IFALPA Safety Bulletin

Satiaisia ja paperitiikereitä



Miehemme maailmalla Embraer-koulutuksessa

Odotettu ja mielenkiinnolla seurattu E170-projekti on edennyt ensimmäisen koneen ensilentoon. Miehistöjen koulutus ulkomailla on tuonut eksoottisen lisän projektin alkutaipaleelle.

Tätä kirjoittaessani ensimmäinen kaupallinen Embraer-lento on käsin kosketeltavan lähellä. Pilottipoikien (vakansseilla ei ole kauniimman sukupuolen edustajia) koulutus uuteen tyyppiin alkoi ensimmäisten osalta vuoden 2004 lopussa.

Aluksi projektin vetäjät, tämän jälkeen kouluttajat ja lopuksi me rivimiehet suoritimme E170-tyyppikoulutuksen ulkomailla.

Sveitsiläinen SAT vastaa koulutuksesta

Tyypikurssi uuteen brasilialaiseen lentokoneeseen sveitsiläisessä koulutusorganisaatiossa, sveitsiläisten opettajien opettamana, lentokonevalmistajan menetelmillä ja kahdessa maanosassa kuulosti mielenkiintoiselta haasteelta. Oli mielenkiintoista tutustua uusiin koulutusfilosofioihin ja -laitteisiin, opettajiin ja vertailla kaupallista tyypikurssikoulutusta omaan koulutukseemme. Yhteenvetona voisi todeta, että oma tyypikoulutuksemme ja niissä käytettävät opetusvälineet ja

-menetelmät täyttävät tiukimmatkin laatuvaatimukset.

Kuudenkymmenen ensimmäisen Embraer-miehistömme koulutuksen järjestää Swissairin raunioille perustetusta Swissistä koulutusyhtiöksi eriytetty SAT (Swiss Aviation Training), tai kuten me leikkisästi heitä kutsuimme - "satiaiset". SAT on toistaiseksi ainoa Embraer-tyyppikouluttaja Euroopassa. Swiss perui talousvaikeuksissaan - tai siirsi ainakin myöhemmäksi - oman Embraer-koneiden tilauksensa, mutta heillä oli siinä vaiheessa jo kouluttajat valmiina ja simulaattori tilattu.

Toukokuuhun 2005 asti tyypikurssipioneerit opiskelivat kolmen viikon teoriajakson SAT:n tiloissa lähellä Klotenä, Zürichin kansainvälistä lentokenttää. Teoriajakson ensimmäiset kaksi viikkoa (tekninen osio) oli perinteistä suosikkia, eli CBT-opetus-

ta höystettynä paikallisen opettajan kertaussoppituneilla. Viimeinen viikko oli lennon suunnittelua, ESE:ä, performanssia ja proseduurien opettelua.

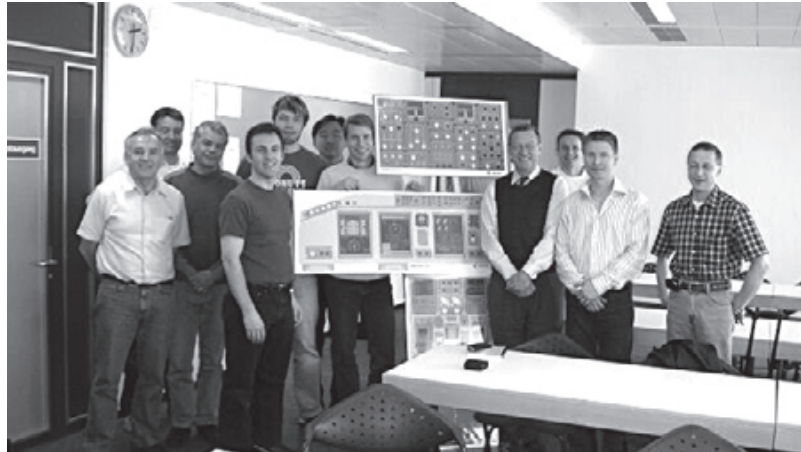
Ohjaamokuvat hotellihuoneen seinään

CBT-ohjelma oli mielestäni selkeä ja sopivan laaja. Koneen manuaalit yllättivät positiivisesti luettavuudellaan ja selkeydellään.

Järjestelmäkoe oli open book -tyyppisenä melko työläs ja erilainen kuin mihin tähän asti olemme tottuneet. Kolmas viikko herätti kritiikkiä koulutusvälineiden alkeellisuuden takia. Me pidämme itsestäänselvytenä sitä, että Finnairin järjestämissä tyyppikoulutuksessa käytetään parhaita koulutusvälineitä melkein kustannuksista välittämättä. Proseduurien opettelu "paperitiikeristä" sekä ainakin aluksi monimutkaiselta tuntuneen FMS:n opettelu ilman FMS-traineriä jätti paljon itseopiskelun varaan. Hotellihuoneen seinä oli tapetoitava ohjaamokuvalla, ja iltaisin teimme mentaaliharjoituksia löytääksemme nappulat oikeassa järjestyksessä ja oppiaksemme proseduurit ja call outit. Helpotusta tuleville kurseille tuo oman FMS-laitteen käyttökuntoon saattaminen lokakuun 2005 aikana.

Tunnustus kouluttajille

Kesäkuuhun 2005 mennessä yhteensä 12 kipparia ja yksi urhea perämies lensivät yhdeksän simun tyyppikurssiohjelman Montrealissa. Simulaattorikoulutus lennettiin maailman suurimman(?) simulaattorivalmistajan CAE:n tehtailla ja Embraer-tehtaan suunnittelemilla lentomenetelmillä. Kouluttajina meillä toimivat SAT:n lehtorit, muutamaa Embraer -tehtaan brasilialaista kouluttajaa lukuun ottamatta. SAT:n simulaat-



Pioneeriryhmämme Klotenin koulutuskeskuksessa.

Koneen manuaalit yllättivät positiivisesti luettavuudellaan ja selkeydellään.

toriopettajien taustat vaihtelivat entisistä Swissairin ennenaikaiselle eläkkeelle potkituista 50-vuotiaista MD-11 -kippareista entisiin Crossairin Saab 340- ja RJ100-kippareihin. Jälkikäteen voin tunnustaa, että ainakin minulla oli epäily SAT:n opettajien opetusmenetelmien sopivuudesta meidän ohjaamokulttuuriimme sekä heidän tietotasostaan, sillä kukaan heistä ei ollut lentänyt Embraer-koneella muutamaa lentoa enempää. Nuo epäilykset osoittautuivat kuitenkin vääriksi. Opettajat olivat ammattitaitoisia ja motivoituneita. Lisäksi he olivat kykeneviä ottamaan opetus-tyyleissään huomioon pilottien kulttuurit. Jälleen kerran tuli todistettua se, että onnistuneilla opettajavalinnoilla ja opettajien korkealla motivaatiolla voidaan paikata muita puutteita koulutuksessa.

Juteltuani SAT:n kouluttajien kanssa minulle valkeni Swissin todellinen tilanne ja sen vaikutus pilottien työpaikkoihin, palkkoihin ja heidän tulevaisuuden näkymiinsä. SAT:n opettajien korkea motivaatio koulutustyöhön oli siis helppo ymmärtää. Lentäjän töitä ei kaikille tule riittämään, tulevien vuosien irtisanomiset ovat massiivi-

sia ja kilpailu vähistä työpaikoista on kovaa.

Simulaattorikoulutus siirtyy Zürichiin

Meidän omat tulevat simulaattorikouluttajamme ja -tarkastajamme vierailivat Montrealissa useaan otteeseen saadakseen omat kouluttaja- ja tarkastajakelpuutuksensa voimaan. Projektin vetäjillä ja kouluttajilla on ollut matkapäiviä kuin kiireellisillä liikemiehillä ja finnairilaiset tulivat tutuiksi paikallisessa hotellissa ja kuppiloissa.

Elokuussa 2005 avattiin SAT:n koulutuskeskuksessa juhlallisin seremonioiden maailman toinen ja Euroopan

Opettajavalinnoilla ja opettajien korkealla motivaatiolla voidaan paikata muita puutteita koulutuksessa.

ensimmäinen Embraer-simulaattori, joten syksyn tyyppikurssit lentävät koulutuksensa Zürichissä. Syyskuussa siirryimme käyttämään omaa SOP:ia, jonka vuoksi Montrealissa simut lentäneet miehistöt lensivät kertaussimulaattorilla Sveitsissä.

Kouluttajat lensivät faminsa Alitalian koneilla ja reiteillä talven, kevään ja kesän aikana. Ennakko-odotukset "Mamma mia" -kulttuurista osoittautuivat kuulemma osittain vääriksi. Eteläeurooppalainen ilmailukult-

tuuri ei ehkä olekaan niin kaukana omastamme kuin luulimme.

Ulkomailla käydyin kurssin parhaasta annista, monikulttuurisuudesta, pääsimme nauttimaan jo teoriavaiheessa. Meidän kanssamme teoriaa opiskeli LOT:in, Alitalian, Cirruksen ja Hong Kong Expressin lentäjiä sekä viranomaisia Suomesta ja Hong Kongista.

Tauot toivat haastetta

Mitä parannettavaa tyypikurssilla oli? Pinnalle nousi kaksi asiaa. Ensiksikin oppimista hankaloitti se, että jokaisen koulutusjakson välissä saattoi olla pitkäkin tauko ennen seuraavaa moduulia. Simulaattorikoulutukseni alkoi lähes kolme viikkoa teorioiden jälkeen, jonka jälkeen palasin kolmeksi kuukaudeksi kesätöihin "vanhaan rouvaan" (MD 80:een). Tämän jälkeen kolmen kertaussimulun (SOP-koulutus, LVO ja tarkkari) jälkeen viikon päästä oli koululento. Koululennon ja famien alkamisen välillä on jälleen kuukauden tauko. Tämä on valitettavaa, mutta sille ei voi mitään. Uuden konetyypin hankkiminen ja siihen liittyvä ensimmäisten miehistöjen koulutus poikkeaa normaalista tyypikoulutuksesta, sillä olemme riippuvaisia muidenkin aikatauluista ja koulutuskapasiteeteista. Miehistöä pitää olla koulutettuna ennen kuin ensimmäinen kone tekee siirtolennolla loppuvetoa kotikentälle. (Loppuveto muuten tapahtui perjantaina 23.9. kello 22.08. toim. huom.)

Toinen risu koskee koulutusvälineiden alkeellisuutta ja tärkeän pre-simuvaiheen puuttumista. Siirtyminen "paperitiikeristä" simulaattorikoulutukseen kulkematta pre-simujen tai FMS-trainerin kautta näkyi väistämättä ensimmäisissä simuharjoituksissa. Tämä, yhdistettynä eri vaiheiden taukoihin johti siihen, että liikaa aikaa kului nappulatekniikan ja FMS:n opetteluun simulaattoriharjoitusten alkuvaiheessa.



Monikulttuurisessa ilmapiirissä opetusmenetelmät poikkesivat hieman siitä, mihin olemme tottuneet.

SAT:n opettajat ovat tulevaisuudessa haasteellisen tehtävän edessä joutuessaan opettamaan simulaattorissa sekä Embraer-tehtaan että monen eri yhtiön menetelmillä. SAT:lla on paljon opettajia, joten yhteydenpito ja standardointi opetuksessa ei ole helppoa näinä kustannuspaineiden ja lentäjien työpaikkojen epävarmuuden aikoina.

Nöyrää asennetta ja me-henkeä

Rivimiehenä olen joutunut kauhistelemaan sitä työmäärää ja pykälävii-dakkoa, minkä tiukalla aikataululla suunnitellun projektin läpivienti on edellyttänyt. Todellinen käytännön työ, koko järjestelmän toimintakuntoon saattaminen, on vasta alkamassa kun koneita saadaan oman maan kamaralle ja omille reiteille. Edessä on valtava määrä uuden oppimista ja haasteita koko ryhmälle, sillä perämiehet tulevat pääasiassa FOC-kursseilta. Lisäksi pääosa kapteeneista ja osa kouluttajista ovat ensimmäisillä vakansseillaan. E170-koneet saapuvat sopivasti talvi-

toiminnan alkaessa, joten oppiminen ei lopu tyypikoulutukseen. Nöyrää asennetta ja me-henkeä tulemme tarvitsemaan erityisesti alkutalvella.

Vaikka vaihtelu ei aina virkistänytkään (simuvuoroja oli myös keskellä yötä), on tässä vaiheessa helppo todeta, että rutinoituneen ja turvallisen arjen murtava tyypikoulutus ulkomailla kannatti.

Aki Järvi
E170-kapteeni





B757-kuskiensa "reppu ja reissumies" -romantiikkaan kuuluu kesäinen operointi Air Scandicin hommissa.

Kesän eksoottisempaan osastoon lukeutuivat Orlandon lennot.

Brittein saaret tulevat tutuksi, kun lentojen lähtökenttiin lukeutuvat Belfast, Glasgow, Manchester, Newcastle ja Nottingham, tuo Robin Hoodin sukkahousumiesten temmellyskenttä. Kuluneena kesänä sarkastinen sanonta: "If you like the weather, you'll love the food", ei pitänyt juurikaan paikkansa, sillä ainakin allekirjoittaneen Englannin komennusten aikana Esteri näytti paremman puolensa... jollei lasketa yhtä ukkosten aikaansaamaa varakentälle menoa.

Intohimoisena ilmailufriikkinä odotin kieli pitkällä Orlandon komennusta, ja sieltähän se tuli selvitykseltä päivän varoitusajalla. Lähtöpäivää edelsi lähes epätoivoinen nettisurffailu, jotta kaikki mahdolliset ilmailupyhätöt Orlandon alueelta saataisiin bongattua.

Lento Manchesterista Orlandoon oli minulle ja taisteluparilleni, Laaksosen Raulille, ainutlaatuinen: reilun kah-

deksan tunnin lento kiersi voimakkaat vastatuulet hyvin eteläistä reittiä, niinpä kiinteän maan päällä emme olleet juurikaan puolta tuntia enempää. Määränpäässä meitä odottivat alueelle hyvin tyypillinen iltapäivän ukkossää, mutta paikallisen ATC-palveluelimen avulla tötteröiden kierto onnistui mainiosti ja pääsimme laskuun juuri ennen kunnon ukkoskuuroa.

Villihevosten talli

Seuraava päivä valkeni kuumana ja kosteana, kun suuntasimme vuokra-Mustangin murisevan nokan kohti Kissimmeetä. Matka Sanfordista (Orlandon pohjoispuolella) oli noin 70 km, mutta joka mailin arvoinen. Ensimmäinen kohde oli Stallion 51, eli seitsemän P-51 Mustangin, yhden Supermarine Spitfiren, P-40 Tomahawkin, T-6 Texanin ja F-86:n

kotitali. Kaikki yksilöt olivat ns. "spit and polish"-yksilöitä, eli hienompina kuin tehtaalta ulos rullatessaan. Paikan henkeä vahvisti betonilattia, mistä pystyi peilaamaan oman kateudesta vihreän naamansa.

Paikkaa piti pystyssä Crew Chief Chuck Wise (päämekaanikko), joka päästi pilottipojat vapaasti ottamaan kylmiä tyyppejä allekirjoittaneen määristä unista. Valitettavasti koko 51 Stallionin pilottikunta oli Oshkoshin lentonäytöksessä, joten Mustangin ohjaamossa istuminen 800 km/h:n nopeudella jäi unelmaksi. Tosin ehkä 2000 \$ / 30 min tai 2800 € / 1 h hintalappukin olisi hieman jarruttanut lähtöä...tai itse asiassa ei. Elinikäinen unelmani oli niin lähellä, mutta niin kaukana. Houkutusta taivaalle ei ainakaan jarruttanut mainoksen lupaus: "You will be encouraged to fly the Mustang over 90% of the time". Onneksi 51 Stallion

ei ole lähdössä mihinkään, joten ehkä ensi kesänä artikkelini otsikko on "Liikennelentäjä-lehti testaa...P-51 Mustang".

Paikasta saa lisää infoa osoitteesta www.stallion51.com.

Jos Mustangin hinta tuntuu liian rasvaiselta, löytyy samalta Kissimmee Gatewayn lentokentältä Warbird Adventures, jossa kyytiä tarjotaan liittoutuneiden toisen maailmansodan pääkoulukoneella, eli North American T-6 Texanilla. Hinnat vaihtelevat 170-510 \$:n välillä riippuen lennon kestosta. Olen itse kuskannut konetta Hawajilla ja takaan, että vaikkei vauhti olekaan Mustangin luokkaa, pääsee koneella hienosti 60 vuoden takaisin tunnelmiin.

Yrityksen nettisivut ovat www.warbirdadventures.com.

Lentämisen unelma

Muun muassa hiestä kastuneiden vaatteiden kosteuttamina suuntasimme noin 30 km Kissimmeestä lounaaseen Kermit Weeksin Fantasy of Flightiin - paikka on ilmailuhulluille must! Museokenttä on Orlandon ja Tampan puolivälissä noin 20 min Disney Worldista.

Kermit Weeks on miljonääri ja entinen taitolentomestari, jonka lentokonekokoelma on maailman suurin yksityinen. Museo on rakennettu 30-luvun Art Deco-henkeen ja siitä on pyritty tekemään interaktiivinen. Mm.

astuessasi B-17 Lentävän linnoituksen rungon sisään, joudut keskelle toisen maailmansodan ilmataistelua.

Osa museon kalustosta on lentävää ja hallien edustalta olevalta ruuhkiitotieltä lennetään sään salliessa päivittäisiä näytöslentoja.

Fantasy of Flightin laivastoon kuuluvat mm. Spirit of St. Louis (replica), Ford Tri-Motor, Gee Bee, Lockheed Vega, Lockheed Constellation, Short Sunderland, B-24 Liberator, B-25 Mitchell, P-51 Mustang, Mitsubishi Zero ja Spitfire, vain joitain mainitakseni.

Nettisivuja voi kuolata osoitteesta www.fantasyofflight.com.

"Houston, we have a ball!"

Seuraavana päivänä suuntasimme neilypyöräisen Mustangin nokan kohti



51 Stallionin Mustang - sanat ovat turhia...

Yleiskuva Kennedy Space Centerin Rocket Gardenista.



avaruuslentojen pyhättöä, Kennedy Space Centeriä. Matka Sanfordista tai Orlandosta kestää noin tunnin ja perille oli helppo löytää hyvien viitoitusten avulla. Alue on laaja ja nähtävää riittää koko päiväksi, eli matkaan kannattaa lähteä ajoissa. Periamerikkalaiseen tyyliin jo Visitor Complexiin oli keskitetty paljon nähtävää, mutta se kannattaa jättää kiertoajelun jälkeen.

Saitsaribussit kiertävät kaikki KSC:n tunnetuimmat nähtävyydet parissa tunnissa: jättikokoinen Nasan logolla varustettu avaruussukkulan kokoonpanohalli, sukkulankuljetin ja -laukaisualusta sekä mielestäni loistava Apollo/Saturn V-halli, josta löytyy mm. täysimittainen kuuraketti sekä Launch control.

Visitor Complexissa voi kierrellä ihmettelemässä Rocket Gardenin "kynttilöitä" (Gemini, Mercury jne.), joilla rohkeat astronautit uskalsivat "ratsastaa". Alueelta löytyy myös avaruussukkula, jonka sisälle pääsee kapuamaan.

IMAX-teatteria ei kannata ohittaa, sillä siellä pyörii kolmiulotteisia lef-

Yleisnäkymä Fantasy of Flightista - edustalla Ford Tri-Motor.



foja avaruuslennoista - saimme esim. seurata uuden kansainvälisen avaruusaseman rakennusprojektia.

Paluumatkalla Cape Canaveralista voi piipahtaa vielä Astronaut Hall of Famessa, joka sijaitsee mantereen puolella. Siellä on mahdollista tutustua KSC:n pääsylipulla lentäjäkollegoidemme työhön ja memorabiliaan.

NASA:n ihmeitä voi käydä kurkissa osoitteessa www.kennedyspace-center.com.

Valiant Air Command

Koska KSC ei ollut imenyt vielä kaikkea ilmailuinnostustamme, poikkesimme Valiant Air Command-museossa, joka sijaitsee vain n.15 minuutin päässä KSC:stä Space Coast Regional lentokentällä Titusvillessä.

Valiant Air Command on Teksasissa päämajaa pitävän Confederate Air Forcen entinen Floridan osasto, joka perusti maantieteellisestä etäisyydestä johtuen oman yksikkönsä.

Aiempiin kohteisiin verrattuna museo oli hieman nukkavieru, mutta sen painotus sotilasilmailuun takasi tosiharrastajalle muutamia hyvin mielenkiintoisia konetyyppejä.

Tiedonmurusia voi kaivella osoitteesta www.vacwarbirds.org.



Kapteeni Jerry Mugerditchian.

Lentokapteenin eläkehomma.

Maailma on pieni paikka

Viimeisenä päivänä päätimme Raulin kanssa vaihtaa kerosiininhajuiset hallit bensankatkuisiin asfaltteihin. Cruisailimme Sanfordista noin tunnin päässä sijaitsevaan Daytona Beachiin. Ajattelimme käydä bongaamassa legendaarisen Daytona USA-moottoriradan, joka löytyikin helposti. Hyppäsimme varikkojunaan, joka kiersi speedwayn taktisesti tärkeimmät paikat. Nascar legenda Richard Pettyn nimeä kantava yritys myi kyytiä oikealla Nascar-raaserilla reilun sadan taalan hintaan. Okei, olisihan siinä tullut hintaa kolmelle ovaalikerrokselle, mutta toisaalta matkakin olisi taittunut lähemmäs 300 km/h:n vauhdilla. Suurten kisojen aikana (esim. Daytona 500) paikalla saattaa olla jopa 200 000 katsojaa!

Poistuessamme varikkojunasta lokahti alaleukani auki. Eteeni kurvavili isolla valkoisella Caddyyn maasturilla eläkkeellä oleva kollegamme United Airlinesilta, kapteeni Jerry Mugerditchian. Olin ystäväystynyt häneen lukuisten IFALPA-vuosieni aikana, kun hän kiersi kokouksia koko Unitedin Airlinesin pilottikunnan edustajana. Ihmettellessäni tapaamisemme Daytona Beachissä, hän kertoi muuttaneensa eläkkeelle jäämisen jälkeen Chicagosta hieman lämpimimpiin ilmaloihin. Ja kun eläkkeellä olevat liikennelentäjät eivät osaa jää-



Apollo / Saturn V herättää kunnioitusta.

dä laakereille makaamaan, sai hänen ystävänsä houkuteltua hänet Special Event Coordinatoriksi Daytonan moottoriradalle. Saimmekin Jerry johdolla Exclusive Tourin Daytona USA:n pyhimpiin paikkoihin, mm. radan omistavan perheen yksityisaitioon (n. 300 m²).

Jerry lähetti kaikille vanhoille kansainvälisessä toiminnassa mukana olleille SLL:n ystävilleen terveisiä ja pyysi ottamaan yhteyttä, jos on suuntaamassa Daytona Beachiin. Hänen yhteystietonsa saa allekirjoittaneelta.

Vahvan euron aikana taala on taas hyvinkin houkutteleva valuutta meille. Floridassa aurinko paistaa ja alligaattorit vaanivat joka lätäkössä. Siitä huolimatta niemimaalta löytyy hengästyttävä määrä nähtävää ja koettavaa, joten ei kun räkänä Floridan taivaalle!

Paloheinän Lonely Planet -kolumnisti,

Hessu Tolvanen



VOLVO
OCEAN
RACE
2005-2006

UUSI JÄNNITTÄVÄ VOLVO XC70 OCEAN RACE.

VOLVO
for life

Kuvan auto erikoisvarustein.

VOLVO XC70 OCEAN RACE

SINUSTAKO SUOMEN EDUSTAJA VOLVO X-SEA CHALLENGE -KILPAILUUN?



Koeaja Volvo ja perustele kilpailukuponkiin, miksi juuri Sinä olisit oikea henkilö edustamaan Suomea Volvo X-Sea Challenge -kilpailussa. Lisätiedot meiltä tai osoitteesta:
www.volvocars.fi

Uusi Volvo XC70 Ocean Race -erikoismalli on nyt esittelyssä. Yksilöllinen varustelu on markkinoiden huippua: Ocean Blue Pearl -erikoisväri, hopeanväriset kylkilistat ja kattokaiteet, erikoisvanteet, Bi-Xenon ajovalot, tasokas audiojärjestelmä ja jännittävät sisustusratkaisut erottavat tämän auton muista. AWD-neliveto ja korkea 200 mm:n maavara vievät Sinut ja perheesi minne tahansa.

Uusi Volvo XC70 Ocean Race, alkaen 60.500 € + tk. 600 €, yht. alkaen 61.100 €. EU-yhd. 7,6-11,1 l/100 km, CO₂ 201-266 g/km.

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



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



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

