

LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 7 | 17.11.2005

I left my heart in

FINNAIR's
superCaravelle



LIIKENNELENTÄJÄ

7/2005



Halpalentoyhtiöiden kilpailuvaltit

Mitä halpalentoyhtiöt tekevät, kun kilpailu kasvaa ja hintojen polkeminen ei enää riitä? Mm. kanta-asiakasohjelmia on alettu ottaa käyttöön.



Kauas on pitkä matka

Heikki Tolvasen artikkeli kertoo ultrapitkien lentojen tuomista haasteista lentäjien väsymyksen ehkäisyyn. Pioneerityötä on tehty Singaporessa.



Risteilyn pääteemana kiitotieturvallisuus

Vuosittaisella lennonjohtajaristeilyllä puhuttiin tänä vuonna paljon mm. runway incursion -tapausten ehkäisystä.



Flunssa ja lintuinfluenssa

Lääketieteen spesialistimme Antti Tuori kertoo ajankohtaisesta syysflunssasta sekä sen kaukaisesta, varsin vaarallisesta sukulaisesta.



Bremerin "Junnu" pelastettiin keräyksellä

Helsinki-Vantaan terminaalin katossa riippuvaan koneeseen liittyy 1970-luvulta tarina, jossa liikennelentäjät näyttelivät avainroolia.

Lisäksi:

- 3 Pääkirjoitus
- 4 Puheenjohtajan palsta
- 5 Valtuuston väläyksiä
- 6 Turvatoimikunta ja raportointi
- 8 Pääluottamusmies ja TES-tulkinnat
- 10 Security-komitea ja syksyn kokous
- 13 OCCC Santiago de Chilessä
- 25 "Elämä on lyhyt loma ikuisuudesta"
- 26 Caravelle kotiin?
- 28 Ruokakaukalon laidalta
- 29 AOL 3 Alpeilla
- 31 Interline Regatta

LIIKENNELENTÄJÄ

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, eivät edusta Suomen Liikennelentäjäliitto ry:n virallista kantaa.

Kannen kuva: Finnairin mainosjulistelä 1960-luvun lopulta.

Historiamme on osa meitä

Kuinka moni muistaa, mikä on Helsinki-Vantaan terminaalirakennuksen katossa roikkuvan Väinö Bremerin kuuluisan "Junnun" eli OH-ABB:n tarina? Liikennelentäjien organisoima keräys koneen säilyttämiseksi Suomessa, huipentuen suureen Junnu-juhlaan, oli tapaus vertaansa vailla suomalaisessa ilmailuhistoriassa. Vastaavan kaltainen projekti toteutettiin myös vuonna 1982, jolloin liikennelentäjät tukivat DC-2 "Hanssin-Jukan" kunnostamista museokoneeksi. Tämän lehden sisäisivuilla "Junnun" tarinasta lisää.

Suomalaisten liikennelentäjien identiteettiä on aina kuulunut edeltäjien työn suuri arvostus ja vahva tunneside omiin kulttuurisiin juuriin. Junnu-projekti kertoo jo silloisten lentäjien kunnioituksesta historiaan. Nykylentäjissä tuo sama tunneside elää edelleen. Perinteitä ei vaalita velvollisuudentunnosta, vaan siksi että ne ovat osa meitä. Vuodesta 1924 alkoi liikennelentäjien tarina Suomessa, ja käänsimme sitten ohjaussauvaa tai sidestickiä, on rinnassamme sykkinyt aina sama lentäjän sydän.

Suomen Liikennelentäjiliiton vuonna 1999 julkaisema suomalaisen liikennelentäjän 75-vuotishistoriikki oli mainio ratkaisu silloiselta yhdistyksen johdolta. Itsekin 1970-luvulla syntyneenä huomaan palaavani tuon kirjan ääreen kerta toisensa jälkeen. Sivuilta löytyy kasapäin mainioita tarinoita sekä ilmailu- että yhdistysmaailmasta sekä kattava poikkileikkaus liikenneilmailun vaiherikkaaseen kehitykseen maassamme. Tiesittekö, että jo vuonna 1965 lennettiin 400 metrin RVR:llä?

Kirjan lisäksi on perinteitä vaalittu monella muullakin tavalla. Yhdistys järjestää vuosittain eläkeläislounaan,

jossa vanhat ja uudemmat sukupolvet kohtaavat vaihtaakseen kuulumisia. Lisäksi yhdistys pitää yllä yhteyksiä "Aurinkolaivueeseen", Espanjassa asuvaan eläkeläislentäjäkerhoon, jonka jäsenistä löytyy varmasti myös monta Junnu-projektiin osallistunutta. Aurinkolaivueelle luovutettiin viime vuonna yhdistyksen standaariksi Fuengirolassa Jukka Kalevan johdolla. Myös Liikennelentäjä-lehdessä on muistettu menneitä mm. Heikki Tolvasen ja Kari Voutilaisen historiaaiheisissa artikkeleissa. Yhdistyksen toimistolta sekä ilmailumuseolta löytyy muuten varsin kattava kokoelma Liikennelentäjä-lehtiä 50-, 60- ja 70-luvuilta. Käykääpä vilkaisemassa ja tutustukaa vaikkapa kapteeni Koskikartion seikkailuihin!

Tänä vuonna Kongon Kinshasasta lentokentän laidalta on löydetty eräs vanhoista Finnairin vanhoista Caravelle-koneista viettämässä eläkepäiviä. Kari Voutilaisen herätellessä ajatusta "Jyväskylän" tuomisesta kotiin ei voi välttyä miellelyhtymiltä Junnun tarinaan. Nouseeko liikennelentäjissä uudelleen sama talkoohenki, jolla kone tuotaisiin kotiin ja pystytettäisiin uusi

merkkipaalu suomalaisen ilmailun aikajanalle? Ja luotaisiin uusi tarina yhdistyksen 100-vuotisjulkaisuun? Aika näyttää.

Tomi Tervo
päätoimittaja



Hyvät liikennelentäjät,

Neuvottelukunta on viettänyt kiireisen kuukauden. Ilokseni voin kertoa, että edistystä on tapahtunut monissa asioissa.

Kiistanalaisten TES-tulkintojen määrä on vähentynyt vaikka uusiakin erimielisyyksiä on tullut esiin. Uskon, että lähiaikoina saamme pöydällä olevat asiakohdat pakettiin ja voimme tiedottaa niistä tarkemmin.

Aero-sopimus nytkähti eteenpäin ratkaisevalla tavalla. Valtuusto hyväksyi ehdotetun muutoksen sopimuksen ulottuvuuteen. Muutos ei heikennä liikennelentäjien asemaa, mutta antaa Aerolle paremman mahdollisuuden laajentaa ja kehittää toimialaansa. SLL on taas kerran osoittanut ymmärtävänsä, että vahva yhtiö on vahva työnantaja ja hyvä palkanmaksaja. Aeron eläkkeisiin on löytymässä erinomainen ratkaisu. Eduskunnan käsittelyssä on laki, jonka avulla Finnairin eläkesäätiö voi ottaa Aeron eläkkeet vastuulleen. Valmisteleva työ on jo käynnissä. On tietysti huomattava, että koska yksi määräävä tekijä on lain hyväksyntä, emme todennäköisesti saa eläkejärjestelyä valmiiksi tämän vuoden aikana kuten oli sovittu. Mielestäni tavoiteltu lopputulos on niin hyvä, että voimme tinkiä aikarajasta.

Pääluottamusmies on ansiokkaasti selvittänyt jäsenistöltä tulleita kysymyksiä ja ilmoituksia epäselvyyksistä. Jotkut asiat ovat yksittäisiä ja jotkut henkilökohtaisia. Usein asiat ovat myös yleisiä ja päätyvät hallituksen ja luottamuksen käsiteltäviksi yhtiön kanssa käytävissä neuvotteluissa. On selvää, että jokainen odottaa kysymyksensä ratkaistavan välittömästi, mutta aika ja resurssit ovat rajallisia ja asioita on priorisoitava kiireellisimpiin ja tärkeimpiin.

Lentäjät ovat luonnollisesti kiinnostuneita työvälineistään. Jokainen odottaa yhtiön päätöstä uuden kaukoliikennekoneen suhteen samalla innolla kuin

tulevaa Joulua ja joululahjoja. Monilla meistä on tunteenomaisia näkemyksiä eri vaihtoehtoista. Mikäpä siinä, mutta päätöksen tärkeimpänä perustana tulee tietysti olla liiketaloudellisesti oikea väline pitkälle tulevaisuuteen. Tulevaisuuden näkemiseen tarvitaan kristallipallo – toivotaan, että valintaryhmällä sellainen on.

Yhdistyksellään saattaa olla jotain joulupukin konttiin. Uuden loma-asunnon etsintäpartio on tehnyt työtä käskettyä ja joulukuun valtuustoon on odotettavissa esiselvitys Euroopan kaupunkikohteista. Parhaassa tapauksessa voimme antaa hankintapäätöksen saman tien.

Neuvottelukunta jatkaa täydellä teholla. Teillä muilla on nyt sopivasti aikaa viedä smokki räätäilille suurennettavaksi tai mekko pienennettäväksi ja valmistautua SLL:n Gaalaan.

Jukka Kaleva
puheenjohtaja



Valtuuston painopiste TES-asioissa

Lokakuun valtuusto kokoontui 4.10. SLL:n toimistolla tuttuun tyyliin aamuyhdeksältä. Asialista oli rajattu iltapäivällä lähtevän SLJY-risteilyn takia tiukasti.

Esityslistaa oli perinteisestä muokattu hiukan, TTK:n asioihin käytiin ensin käsiksi. Pj Allonen kertoi että ILL aikoo aloittaa kaikkien kenttäalueella liikkuvien turvatarkastamisen, josta syystä edellisessä lehdessä mainittu bussipihan käyttökokeilu siirtyy (taas) tai ei ala ollenkaan. Samaten Intian APIS – järjestelmän käyttöönotto siirtyy, Ahmedabadiin lentävät kapteenit voivat toistaiseksi huokaista helpotuksesta.

TES-asiat

Kesällä solmitun työehtosopimuksen uudelleenkirjoituksen yksi tavoitteista oli, ettei teksteihin jäisi tulkinnanvaraisuuksia vanhan TES:n tapaan. No, neuvottelukunta on istunut yhtiön kanssa neuvottelemassa muutamaan-kin otteeseen aiheesta TES-tulkinnat ja –muutokset. Tulkinnoista käytävät neuvottelut ovat tätä kirjoittaessa vielä hiukan kesken, mutta suurin osa asioista on jo sovittu ja dokumentit saataneen allekirjoitettua pian. Asiasta toivon mukaan lisää seuraavassa lehdessä.

TES-muutoksia yhtiö oli anonut kolme: lisätyn ohjaajan kokemusvaatimuksen muutos, yksittäinen vapaapäivä koulutuksen yhteydessä sekä

osa-aikatyön takuupalkan jakajan muutos.

Muutoksista hylättiin kokemusvaatimuksen muutos, osa-aikatyön palkkausasia jätettiin pöydälle lisäselvitysten ajaksi. Koulutuksen aikana sallittiin yksittäiset vapaat myöhemmin tiedotettavalla tavalla. Kaikista TES-asioihin liittyvistä neuvotteluista ja muutoksista tiedotetaan sekä aktiivit-listalla että lehdessä kunhan asiat on saatu sovittua yhtiön kanssa.

TES-poikkeuksia oli anottu muutamia. Hyväksyttiin edellisvuosien tapaan laivasiirrot välillä ACE-FUE-ACE sekä joulupäivystyksiin liittyen yli kuuden tunnin päivystysjakso. Yhtiö oli myös anonut mahdollisuutta korvata ansaintavapaita 10 tuntipalkan suuruuisella korvauksella per AV-päivä. Valtuusto hyväksyi anomuksen, jos korvaus on 15 tuntipalkkaa. Asia on edelleen kesken.

Lupakirjavakuutus

Lupakirjavakuutuksesta päätettiin valtuustossa seuraavaa:

- Kuluvan vakuutuskauden loppuun saakka (31.12.2005) käytetään 5/11-osaa varsinaisen jäsenen jäsenmaksusta jäsenetuna tarjottavan lupakirjavakuutuksen hankkimiseen.
- Seuraavalla vakuutuskaudella käytetään puolet varsinaisen jäsenen jäsenmaksusta jäsenetuna tarjottavaan lupakirjavakuutuksen hankkimiseen.
- Seuraavalla vakuutuskaudella maksimivakuutussumma on 3000 kertaa korkeimman CDR palkkaluokan mukainen tuntipalkka. Vuonna 2006 korkein CDR palkkaluokka on 21, jonka tuntipalkka on 70,35 euroa, joten

maksimivakuutussumma on 211 050 euroa. (Indeksikorotus astuu voimaan 1.10.2006) Jäsen voi korottaa lupakirjavakuutuksensa tähän ylärajaan asti. Lisäosuuden vakuutusmaksut jäävät jäsenen itse maksettaviksi.

Sekalaiset asiat

Kokouksen lyhyystä johtuen asialistaa oli siis hiukan karsittu joten lopuista asioista sekalaisessa järjestyksessä poimintoja:

- Erkki Ahtee (M11C) ulkojäseneksi 1.11. lukien.
- Vapaapäivät kuukauden vaihteessa, yhtiön kanssa sovittu tulkinta: "Kuukauden viimeisen päivän plus seuraavan ensimmäisen päivän vapaa muodostavat TES:n mukaiset peräkkäiset vapaapäivät, mikäli kaikki muut ehdot toteutuvat."
- Yksittäinen vapaa ennen lomaa, yhtiön kanssa sovittu tulkinta: "Lomaa edeltävä yksittäinen vapaa on ns. luppopäivä, ellei ko. päivään kohdistu vapaapyyntiä."
- TOKE:n kuntosaliasia on otettu esille LTR-kokouksessa ja Bjurström pyysi nimeämään yhteyshenkilön tiedottamaan LTR:ää havaituista puutteista. Janne Haverinen (A32F) hoitaa asiaa.
- Nordean kanssa on allekirjoitettu jäsentarjous, löytyy liiton www-sivuilta.
- Ateriakorvauksia oli jäänyt maksamatta elokuulta, korvaukset pitäisi olla maksettu.
- Ylläksen mökin myynti hyväksyttiin 77 000€ hintaan.

Marraskuun asioita seuraavassa lehdessä. Joulukuun kokous on 13.12.

toimistolla, tuttuun tapaan klo 9 alkaen. Tervetuloa!

Kuukauden linkkivinkit:

Miltä oma asunto näyttää ilmasta?
<http://earth.google.com/>

Kyllästyttävätkö Microsoftin tietoturvaongelmat? <http://www.mozilla.org/>

Teemu Ahtee
valtuuston sihteeri



Raportoinnilla edelleen suuri merkitys

Turvatoimikunnan lokakuun kokous sujui varsin totutuissa merkeissä. Vieraana kävi turvallisuusohjaaja Kärmeniemi. Suurin osa käsitellyistä asioista oli jo entuudestaan työn alla olevia "kestosuosikkeja".

Pekka Kärmeniemi kertoi Embraerin Flight Safety -seminaarin annista mm. kertomalla Aircraft Integrity Monitoring -ohjelmasta ja sen tarpeesta lentokoneen datan sekä lentokelpoisuuden monitorointiin. Ongelmien havaitseminen on melko haasteellista, koska datassa ei havaita ulkoisia vaurioita samalla tavalla kuin "kovassa" teknologiassa. Koneista kerätään dataa yhtiön omaan järjestelmään ja se lähetetään tehtaalte analysoitavaksi. Yhtiön koneista kerättyä dataa koskevat samat sopimukset kuin muutakin FDM:a (de-identifiointi jne..). Samalla Kärmeniemi valotti konetyypin viimeisiä incidenttejä maailmalta.

Omien incidenttien käsittelemiseen ja varsinkin palutteen antamiseen hän kertoi tulevan parannuksia, kun Mercator (Emirates:n omistama) toimittaa uuden Sentinel-ohjelman, jolla tullaan käsittelemään raportteja sekä vastaamaan niihin. Parannusta on siis luvassa miehistöjen feedback-asiassa.

Raportoinnista

Ilmailulakiinhan on myös tulossa muutoksia, jossa aiemmin julkaistu raportointia koskeva EU-direktiivi implementoidaan Suomen ilmailulakiin. Tämä

ns. "occurrence reporting" -muutos tarkoittaa käytännössä ASR:n viranomaisraportoinnin laajenemista. Sen myötä myös viranomaiselle tulee raportointivelvollisuus.

Tässä yhteydessä ei voi olla ottamatta taas kerran kantaa raportointiin. Jos asioita halutaan viedä eteenpäin, ainoa tapa on raportoida jokaisesta epäkohdasta. Ilman kattavia tilastoja ja yksityiskohtaisia tietoja on erittäin vaikea perustella esimiehille ja yhtiön edustajille muutostarpeita. Ns. "varmaa tietoa takakeittiöstä" ei voi käyttää perusteina.

Turvatoimikunnan ja -kuntien toiminta kehittyy

Kokouksessa käytiin läpi myös omaa toimintaa. Uuden sivuston käyttökokemukset ovat edelleen hyviä. Tietomäärän ja dokumenttien lisääntyessä tullaan kuitenkin esitystapaan ja asioiden jäsentelyyn tarvitsemaan muutoksia. Kaikille jäsenille näkyvää sivustoa ollaan edelleen työstämässä. Jos jollakulla on hyviä ehdotuksia, ottakaa yhteyttä. Työryhmä Allonen, Aakkula ja Erkama työstävät asiaa, ja heihin siis yhteys.

Muuten turvatoimikuntarintamalla on tapahtumassa enemmänkin ja positiivisella tavalla. Kattojärjestön (FPA)



Kuva: Peter Fagerström

alle ollaan luomassa omaa, kaikille yhdistyksille kuuluvaa turvaelintä. Sen kehitys on saanut positiivista palautetta. Siihen liittyen myös Blue1:n ohjaajayhdistys on perustamassa Tero Lybeckin johdolla omaa turvatoimikuntaansa.

AFIS-toiminnasta kysely viranomaiselle ja ministerille

AFIS-asia on Kittilän kentän osalta menossa "Black Star" -luokitukseen. Asia etenee IFALPA:n kautta. Kotimaan tasolla päätettiin lähettää kysely viranomaiselle sekä liikenne- ja viestintäministerille, kuinka tulevan talven ilmailiikennepalvelu tullaan hoitamaan AFIS- lentoasemilla siten, että myös ulkomaalaiset operaattorit ymmärtävät toimia yhteisesti, mutta ei-kansainvälisesti sovittujen menetelmien mukaisesti. Kirje on jo mennyt eteenpäin ja toivomme seuraavaan kokoukseen vastauksia.

Matkustajaluvun laskenta

Matkustajaluvun laskemisen perimmäinen syy on saattanut päästä unohtumaan, ja palvelukonsepti ajanut turvallisuusseikkojen ohitse. Yhtiö ei

edelleenkään tulkitse asian olevan turvallisuuskysymys. Mahdollisia muutoksia menetelmiin ei harkita, koska ei ole mitään todellista näyttöä, että matkustajalukujen aiheuttamia ongelmia olisi paljon tai että ne olisivat olleet turvallisuusuuhkia. Asiaa tutkitaan edelleen ja seurataan raporttien valossa, onko ongelma Helsingissä todellinen.

Muita asioita

Miehistön kulkuasia edelleenkin ajankohtainen. Bjusen organisaatio tekee todellakin työtä asian kuntoon saattamiseksi. Vuoden vaihteessa asematasosta tulee "puhdas alue" ja se saattaa tuoda tullessaan muutoksia.

Lintuinfluenssa oli taas esillä kokouksessa, kuten myös mediassa. Täsmärokotetta ei ole saatavilla ennen kuin virus tarkasti selvillä – sen jälkeen rokotuksen kehittäminen vie noin 4-6 kk. O. Hämäläinen on hoitaa asiaa yhtiön suunnalta. Tavallisen influenssarokotuksen ottamisesta voi olla rajallisesti hyötyä, sillä influenssaviruksella ja lintuinfluenssalla on joitakin samoja ominaisuuksia. Taudeista lisää tässä lehdessä Antti Tuorin artikkeleissa.

Kokouksessa esiteltiin luonnos lentäjien luottamuksellisen tukijärjestelmän luomisesta. (A. Tuori, P. Erkama). Esitys on saanut asiallisen palautteen yhtiön puolelta ja näyttää siltä, että asiaa voidaan kehittää eteenpäin. Näin toivomme löytävämmme luottamuksellisen menetelmän, jolla ohjaajat voivat proaktiivisesti lähestyä ongelmien ilmetessä.

Matti Allonen
turvatoimikunnan puheenjohtaja



Uusi TES ja uusia tulkintoja

*Uusi työehtosopimus täyttää kohta puoli vuotta ja tulkintoja eri kohtiin satelee. Seuraavassa katsaus muutamiin ajankoh-
taisiin asioihin.*

Paljon kyselyjä on aiheuttanut uusi asia reservimiehistö. Sinänsä asia on varsin tyhjentävästi sanottu TES:n luvussa 10. Epätietoisuutta on herättänyt reserviajan alkaminen, milloin selvitys saa ilmoittaa töitä, ja milloin ne oikeuttavat vapaa-aikatyön korvaukseen. Myöskään luvussa 10 ei lue mitään kolmesta listalle sijoitettavasta vapaapäivästä, mitkä ovat varmoja vapaita. Entä saako reserviläinen nukkua koskaan, vai onko aina oltava puhelin korvan juuressa? Joillakin meistä ei ole kännykkää, tällöin on oltava tukiverkosto joka tuo lankapuhelimen lähelle ruokaa jatkuvalla syötöllä. Jokainen kysymys poikii lisää kysymyksiä, mutta se ei sinänsä ole ihme kun sekä meille että työnantajalle uudesta asiasta puhutaan.

Nukkuakin saa, päivystyspuhelin harkinnassa

Reservimiehistön reservikuukausi alkaa kuun 1. päivä klo 00.01. 48 tuntia ennen tätä ilmoitetut työt tehdään, alle 48 tuntia ilmoitetut tuovat vapaa-aikatyökorvauksen. Edellisen kuun puolelle ei ole sovittu päivystysvelvoitetta, mutta ei liioin ole sovittu hengen mukaista liikkua noita pari päivää radiohiljaisuudessa ja tutkakatveessa. Kun listalle on merkitty "varmat vapaat", ovat ne vapaa-aikaa. Töihinlähtövelvoitetta ei ole. Mikäli näille päiville töitä tarjotaan, vaikka viikkoa ennen, oikeuttaa vapaa-

päiville sijoittuva työaika vapaa-aikatyökorvaukseen. Muuten on voimassa TES:n luvun 10 48 tuntia, eli alle sen ei tarvitse lähteä. Ja jos lähtee, vapaa-aikatyökorvaus koko työrupeamalle eli puhekielessä pairingille. Yleisperiaatteena Hannu Huopaniemen kanssa olen sopinut, että reservimiehistöön kuuluva voi nukkua ns. normaalit

yöunet. Puhuimme n. klo 22-07 välisestä ajasta. Jos tällä ajalla ilmenee tarvetta ilmoittaa työstä, jotta ilmoitus tulisi 48 tuntia ennen, ehdotti Hannu tekstiviestiä. Siitä kun pystyy toteamaan lähetysajan. Asiasta ei sovittu mitään vaan se jäi hautumaan. Mikäli ei omista kännykkää, on yhtiö valmis järjestämään "päivystyspuhelimen" reservimiehistöön kuuluvalla. Ideaa jopa pidettiin siinä mielessä hyvänä, että selvityksellä olisi aina samat numerot reservimiehistöille vaikka kuukausi vaihtuu. Tämänkin asia on kypsyttelyasteella, mutta jos tuntuu jollekulle ajankohtaiselta, voi minulta tai Huopaniemeltä kysellä lisätietoja. Järjestyy varmasti niille, kellä ei oikeasti ole omaa kännykkää. Tällöin puhelin on luonnollisesti tarkoitettu vain puheluiden ja mahdollisten tekstiviestien vastaanottoa varten.

Hotellivalintoja

Lentävän henkilökunnan hotellisopimukset tekevä henkilö sijaitsee nykyään organisaatorisesti poissa lentotoiminta-



"Voima olkoon kanssanne", toivottaa valon ritari, pääluottamusmies Willberg.

ryhmästä. Tästä on seurannut muutamia epäselväksi päässeitä hotellivalintoja. Jotta vastaavalta vältytään, vastedes hotellitoimikunta (Pääluottamusmies ja Luottamusmies) ovat mukana sopimassa mahdollisesta hotellinvaihdosta tai uudessa kohteessa hotellin valinnasta. Työppitoimikunnalla on edelleen paras tieto oman työppinsä operointikohteista ja niiden oloista ja hotellien tasosta, sekä toisaalta oman ryhmänsä ohjaajien toiveista. Työppitoimikunta on siis edelleen mukana valinnassa, hotellitoimikunta varmistaa että proseduurit etenee TES:n liitteen 6 ("hotellisopimus") mukaan ja että työppitoimikunta pääsee tekemään valintaa todellisten, oikeiden vaihtoehtojen joukosta. Sekä liike- että huvimatkatkailu elää kukoistuskautta ja hotelleilla on myyjän markkinat. Seurauksena ovat kohoavat hinnat joita vastaan yhtiö pyrkii suojautumaan hotelleja vaihtamalla. Yleensä vain tietyn tason hotellit tiettyssä paikassa ovat aina samalla hintatasolla. Meillä taas on hotellisopimuksessa sovittu käytettävien hotellien taso ja siitä pidämme kiinni.

SLL:n Gaala

01.01.2006 klo 18.00

Hotelli Hilton Kalastajatorppa Helsinki, Pyöreä Sali

Liput (à 35,00 €) lunastettavissa ovelta.

Ilmoittautumiset:

Sähköpostitse osoitteella jarkko.punakivi@slpilots.fi

Samaan osoitteeseen myös pöytäseuratoiveet
(sisältäen KOKO seurueen nimet, esim. Punakivi x 2)
sekä erikoistoiveet (ruoka-allergiat yms.).

Majoitustarjous Hilton Kalastajatorppa – hotellissa 99 € /huone/yö
(varaukset 09-45812121 koodi LII010106)

Ohjelmassa tuttuun tapaan kotimaisia eturivin artisteja, ruokaa, juomaa
ja ennen kaikkea hauskaa yhdessäoloa.

Dress code : Smokki / Tumma puku.

Järjestäjä pidättää oikeuden muutoksiin.
Lisätietoja allekirjoittaneilta (050-5146828)

Tervetuloa !

SLL:n puolesta,
Jarkko Punakivi
Pekka Mustakallio

Eläkkeistä

On useita tapoja siirtyä liikennelentäjän työstä eläkkeelle. Yleisin on vielä onneksi vanhuuseläke. Olemalla töissä sen kuukauden loppuun jolloin täyttää 60 vuotta, pääsee itse vähimmällä. Siis eläkeasioiden suhteen! Ns. varhaiseläkkeelle jäädessä on ilmoitettava päivämääriä ja anottava eläke. Irtisanoutuminen tai irtisanotuksi tuleminen johtaa eläkkeen siirtymiseen vapaakirjalle ja se alkaa juosta aikanaan kun sitä anoo. Mikäli työnantajalla on oikeus purkaa työsopimus (perusteet työsopimuslaista) poistuvat myös eläkesäätiön tuomat eläke-edut, ja eläke alkaa 65-vuotiaana. Työkyvyttömyyseläkkeeseen vaikuttaa moni asia ja se vaatii paljon paperityötä. Liikennelentäjän

kuollessa voi eteen tulla lesken eläke tai perhe-eläke tilanteesta riippuen. Meillä luottamusmiehillä on projektina laatia eläköitymisohjeet ja julkais-ta kevytversio ensi vuoden puolella Liikennelentäjä-lehdessä.

Melko kattavat ohjeet löytyvät jo nyt toimistoltamme, eli soitto Annelle niin tietoa löytyy.

Timo Willberg
pääluottamusmies

Jäseniä eläkkeelle



Jorma Immonen

Eläkkeelle 1.10.
DC-8 second, Caravelle cop,
DC-9 cop, DC-9 cdr, MD-80
cdr ja A32 cdr

Uraa kertyi 34,5 vuotta, tiimaa
20 500 tuntia, josta yli puolet
DC-9:ssä.

Samuli Vuokila

DC-9 cop, DC-9 cdr,
MD-80 cdr

“Suuret kiitokset työkavereille unohtumattomista hetkistä ilmailun parissa ja kiitokset yhtiölle Suomen parhaasta työpaikasta, toivotan kaikille erittäin hyvää jatkoa ja menestystä ilmailu-uralla!”

Suomen Liikennelentäjäliitto toivottaa menestyksekkäitä eläkepäiviä!

Matkustajaluvun laskenta etenee IFALPA:ssa

Syksyn Security-komitean asialistalla olivat mm. aseet lentokoneissa, lentämiselle turvattomat alueet, no-fly -listat, pääluvun laskenta ja karkotettujen matkustajien dokumentointi.

Liittoamme kokouksessa edustivat Mika Pyyhtiä ja Tomi Tervo.

SEC-komitean kokous pidettiin tällä kertaa Geneven lentokentän paloaseman tiloissa, joten pelkkä kokoukseen pääsy edellytti henkilötodistusta ja turvatarkastusta. Turvallisuus oli siis taattu ja vaarallisia esineitä ei pystytty kuljettamaan kokouspaikalle. Toiminta on vain tarkentumaan päin, sillä kokouksessa oli esillä SEC-komiteajäsenten background checkit tulevaisuudessa. Liekö yhdestä Yhdysvaltain "roistovaltioksi" määrittelemästä maasta tulleen kahden pilotin kyselyllä mahdollisuudesta osallistua kansainvälisen liikennelentäjäjärjestön turvallisuuskomitean työskentelyyn ollut osuutta asiaan?

Kuulumisia eri puolilta

Kokous alkoi perinteisesti osallistujien kertoessa viime aikojen turvakuulumisista.

IATAn osalta kuulumiset liittyivät USAn ja EU "one-stop security"-periaatteen toteutumiseen käytännössä. Vaikka molemmat tahot ovat periaatteessa sitoutuneet periaatetta noudattamaan, käytännössä USA tarkastuttaa EU:sta tulleet matkatavarat ja päinvastoin. Lisäksi TSA "no-fly" listoineen nousi esille mielenkiintoisen tapauksen myötä. Arabian niemimaalta kohti USAta matkannut henkilö pysäytettiin Euroopassa, ja pääsy koneeseen evättiin no-fly -listan perusteella. Matkustajalla oli kuitenkin USAn suur-

ICAO:n Paul Lamy ja Peter Reiss sekä IATA:n Ian Jack toimivat Security-komiteassa erittäin tärkeinä linkkeinä edustamiinsa kansainvälisiin järjestöihin. Kuva: T. Tervo



lähetyksen myöntämä voimassa oleva viisumi. TSAn mukaan lähetyksillä ei kuitenkaan ole pääsyä no-fly -listoihin. Kuvastaa hyvin toimintaympäristöme monimuotoisuutta ja haasteellisuutta. ICAO:ssa toimiva Peter Reiss totesi lakonisesti koko liikenneilmailun tulevaisuuden riippuvan fasilitoinnin onnistumisesta.

Aseistetut miehet liikennekoneissa

IFSO (In-Flight Security Officer) on tullut käyttöön jo eurooppalaisillakin yhtiöillä. USA:ssa Sky Marshallien käyttö on arkipäivää, mutta US-ALPAn edustajan mukaan heillä on myöskin jo 7000 pilottia, jotka ovat suorittaneet aseenkäyttökurssin, ja kantavat siis ladattua asetta mukanaan ohjaamossa. Onkohan sekä kipparilla että förstillä omat Coltit? Sky Marshalljakin voi

myös olla useampia, joten laajarunkokoneessa voinee siis olettaa löytyvän jopa puolijoukkueellisen verran käsiasetuliivoimaa. Onneksemme EU:ssa asiaan suhtaudutaan hieman eritavalla, ja näillä näkymin tulevan EU-lain mukaan valtioilla säilyy oikeus olla käyttämättä aseistettuja henkilöitä omien maidensa rekistereissä toimivissa ilma-aluksissa.

Aihe on tarkasti IFALPAn seurannassa ja esimerkiksi EU:ssa käyttöön tulevien IFSO:iden ja kapteenin väliseen käskyvaltaan tai pre-flight briefingin pakollisuuteen ei ole vielä otettu säädöksissä kantaa.

Turvattomat alueet (Security deficient areas/airports)

Saksan edustaja Timo Eckardt esitteli keräämiään tietoja eri valtioiden turvatomina pitämistä alueista. Tällä hetkellä

IFALPA:n mukaan turvattomia alueita ovat Irak ja Afganistan, mutta ainakin lentokenttätasolla määrittelyitä harkittaneen tarkemmin. Etelä-afrikkalaiset kollegamme kulkevat aseistettujen varjijoiden kera tietyissä Afrikan layoverkohteissaan. BA:kin on havainnut hyväksi kuljettaa matkatavarat erillisellä autolla kyseisessä maanosassa tietyissä paikoissa, koska ryöstäjiä kiinnostavat useimmiten tavarat ja näin meneteltäessä lentohenkilökunta säästyy ikäviltä kokemuksilta hotellin ja kentän väliä kuljettaessa.

Komitea asetti kahden henkilön työryhmän tutkimaan tarkemmin, onko Irakin ja Afganistanin lisäksi olemassa muita maita tai lentokenttiä, jonne IFALPA:n jäsenten ei suositella lentävän.

Esimerkiksi Irakin suuntaan on ollut siviilioperaattoreiden lentoja suunnitteilla, mutta Eckardtin mukaan ainaakaan saksalaiset vakuutukset eivät ole voimassa sotatoimialueella.

Matkustajaluvun laskenta (headcount)

Tomi Tervo esitteli kokouksessa policy-paperinsa pääluvun laskentaa koskien.

Aiheesta keskusteltiin paljon, ja mm. Ruotsin ja Espanjan edustajat ilmoittivat heidän yhtiöidensä haluavan luopua headcountista, ja yhdistykset vastustavat tätä. Ranskan ja USA:n edustajat ilmoittivat heillä käytännön olevan; aina lasketaan.

Asia on herättänyt keskustelua myös SLL:n piirissä, ja komitean näkemys oli yhteneväinen Tomin paperin kanssa ja ehdotus uudeksi IFALPA policyksi kirjattiin paperin pohjalta muutamat sanamuotoseikat huomioiden. Komitean esittämä ehdotushan etenee IFALPA:ssa Principal Officerien kautta yleiskokoukselle, joka joko hyväksyy ehdotuksen viralliseksi policyksi tai hylkää sen. Hyväksyminen sellaiseen tai pienin muutoksin on todennäköisintä. Ehdotus lähti eteenpäin seuraavanlaisella sanamuodolla:

“Passenger number reconciliation shall not be based solely on the number counted at the gate. Redundancy shall be achieved by verifying the actual number with a passenger headcount prior to take-off.”

Vaikka tällä kertaa policyyn kirjattiin vaatimus headcountin säilyttämisestä, jätettiin ovi auki tekniikan kehittymiselle tulevaisuudessa. Headcount ei siis ole itseisarvo, vaan lennolle chekannei-

den matkustajien ja koneessa olevien ihmisten lukumäärän täsmääminen aukottomasti. Tällä hetkellä komitean mielestä ei ole olemassa varmoja menetelmiä headcountin lisäksi asian varmistamiseksi.

Karkotetut, käännytettyt ym. erityismatkustajat

Briteillä on ollut paljon ongelmia de-
pojen kanssa ja TSA oli jälleen tapetilla toimiansa vuoksi. Tarinaa tosielämästä: Yhdysvalloissa TSA saattaa määrätä henkilön poistumaan maasta tietyllä lennolla. Kapteeni ei halua ottaa riehuvaa/vaarallista henkilöä kyytiin, mutta Yhdysvaltain lakien mukaan TSA määrää, joten henkilö saatetaan koneeseen. Kun koneen ovet suljetaan, lento on Iso-Britannian lakien alainen, jolloin kapteeni valtuuksiensa nojalla avaa ovet ja poistaa lentoturvallisuudelle vaarallisen henkilön kyydistä. Tämän jälkeen TSA ottaa henkilön haltuunsa ja vaatii välitöntä palauttamista. Ja homma jatkuu ovien sulkemisella...

Omassa toimintaympäristössämme suurimmat ongelmat lienevät ennakkotiedon puuttuminen yhtiöltä, jolloin deportee:n tai person in lawful custody:



Security-komitea kokoontui Sveitsiin lähes 30 hengen kokoonpanolla. Kuvassa myös isäntiemme edustajia, eli Geneven lentoaseman paloaseman henkilökuntaa. Kuva: Gideon Ewers

Missäpä muualla sitä lentopalloa pelaisi kuin... LENTOKentällä? Geneven palomiesten työpaikkaliikuntaa. Kuva: T. Tervo



n ilmestyessä koneen ovelle kapteeni saa kuulla asiasta ensimmäistä kertaa saaden samalla paperit käteensä. Määräyksien mukaan tämä periaatteessa riittää täyttämään ennakoilmoitusvelvollisuuden, mutta kapteenilla on tietysti mahdollisuus päättää kyytiin ottamisesta. Ellei olla esimerkkitapausten mukaisesti Yhdysvaltain maaperällä.

Turvallisuus lentokentillä

EU:n alueella lentokenttien turvallisuuskäytännöt ovat jatkuvassa muutoksessa reguloinnin lisääntyessä. Tämän ainakin Finnairin pilotit ovat saaneet konkreettisesti kokea uusien kulkukäytäntöjen muodossa. EU:n uusin määräysnippu saatiin tutustumista varten Geneven kokouksessa, ja viikolla 45 TTK:n edustajat käyvät tapaamassa yhtiön turvapäällikköä uusiin määräyksiin liittyen. Tällöin toivottavasti saamme myös selville lisää kulkuproseduurien tulevaisuudesta. Asiasta päättävä taho on kuitenkin kenttä- ja kansallinen viranomainen, ja vaikutusmahdollisuuksiamme kannattanee suunnata uusien EU-määräyksien lobbaukseen järkevään ja käyttökelpoiseen muotoon IFALPA:n ja ECA:n kautta.

Myös miehistön erikoistarkat turvatarkastukset puhuttivat kokouksessa.

Kollegamme Amsterdamista kertoivat Schipolilla esiintyneen huomattavan määrän hand searcheja, joista joissain tapauksissa raportoitiiin jopa turvatarkastajan kosketelleen miehistön jäsentä "sopimattomalla tavalla".

Turvatarkastajilla on velvollisuus pyydetessä näyttää henkilökorttinsa ja mikäli esim. Schipolilla törmäätte vastaavaan, kutsukaa supervisor paikalle ja tehkää kirjallinen valitus asiasta.

Muuta

Mitä mielikuvituksellisimpia järjestelmiä kaapattujen lentokoneiden mahdollisesti valtioille aiheuttaman uhan torjumiseksi oli kehitteillä Saksassa. Esimerkkinä mainittakoon GPS-jamming signaali käytettäväksi ydinvoimaloiden läheisyydessä. Ilmeisesti järjestelmää suunnittelevat byrokraatit eivät ole kuulleet esim. DME/DME tai

IRS paikanmäärityksessä ilmailussa. Vaatinee edes osittain toimiakseen lisäksi IMC:n valitsevan.

Turvallisuuden ja ilmailun yhdistäminen on kuitenkin erittäin vetovoimainen aihe, ja rahaa näihin mitä eriskummallisimpiin projekteihin tuntuu löytyvän. Tulevaisuus näyttää onnistuvatko määräysten laatijat tukahduttamaan koko teollisuudenalan, mutta tämän yhdenkin kokouksen perusteella

la IFALPA:lla ja IATA:lla on paljon lobbausta edessään tulevaisuudessa. Tavoitteemme kun on yhteinen: turvallista ja taloudellista lentämistä, tässä järjestyksessä.

Lisätietoja jakelee ja kysymyksiin vastailee uusi SEC-komitea edustajanne, allekirjoittanut, eli Mika Pyyhtiä (mika.pyyhtia@slpilots.fi). Tomille kiitokset hyvästä työstä TTK:n ja SEC-komitean jäsenenä sekä loistavasta famituksesta turvallisuusasioihin.

Mika Pyyhtiä



Uusi edustajamme Mika Pyyhtiä paloaseman katolla. Sveitsiläisten valitsema kokouspaikka oli piristävällä tavalla erilainen. Kuva: T. Tervo

Oneworld-lentäjät koolla Chilessä

Oneworld Cockpit Crew Coalitionin suomalaisedustaja vaihtui syksyn kokouksessa.

Kai Tuomikosken siirtyessä IFALPA-vastaavaksi veto-

vastuun ottaa Niko Tiitinen.

Seuraavassa parivaljakon kokousterveiset.

Santiago de Chileä ympäröivät vuoret nousevat korkealle luoden komeat näköalat alas Latinalaisen Amerikan teollisuusveturiin



Syyskokous järjestettiin kuluneena syksynä helppojen kulkuyhteyksien päässä Santiago de Chilessä. Hankalista yhteyksistä huolimatta paikalla olivat kaikkien Oneworld-yhtiöiden lentäjäjärjestöjen edustajat, uusimpana tulokkaana unkarilaisen Malevin kollegat. Kokous toimi samalla kapulan vaihtona SLL:n edustajan osalta, sillä syyskuun valtuusto nimitti AT7-kapteeni Niko Tiitisen uudeksi OCCC-directoriksi.

Gustaf Strengell jatkaa nuijan varressa

Kahtena ensimmäisenä kokouspäivänä ohjelmassa oli OCCC:n asioiden läpikäynti. Kokouksen ja samalla OCCC:n puheenjohtajana toimi isäntäjärjestön Sindicato de Pilotos de LanChilen puheenjohtaja ja Suomen kansalainen Gustaf Strengell, joka toimii LanChilen A320-kapteenina. Gustaf jatkaa edelleen OCCC:n puheenjohtajana seuraavaan kokoukseen saakka. OCCC:n uudeksi sihteeriksi ja varainhoitajaksi puolestaan valittiin Aer Linguksen A320-kapteeni Jimmy Macfarlane. Samalla myös OCCC päätettiin siirtää nykyiselle tiedon väläylälle mahdollistamalla sähköinen äänestys. Jokaisella jäsenjärjestöllä on

kuitenkin käytössään veto-oikeus, jolla asian käsittelyn voi siirtää seuraavaan kokoukseen.

Japanissa edelleen syytteitä lentomiehistöille

Muista lukuisista käsitellyistä asioista mainittakoon Madridin kansainvälisen lentokentän lukuisat meluraportit ja japanilaisen syyttäjälaitoksen toiminta erilaisissa vahinko- ja vaaratilanteissa. Ympäristöaktivistien painostuksesta Espanjan ilmailuviranomaiset ovat muuttamassa Madrid Barajasin lähtömenetelmiä lentäjän järjen vastaisiksi. Samalla meluraportit ovat lisääntyneet huomattavasti. SEPLA kerääkin nyt tietoa meluraporteista tilanteen kartoittamiseksi, joten ei muuta kuin yhteys toimihenkilöihin, jos raportteja alkaa kuulua. Japanin syyttäjälaitos on puolestaan jatkanut määrätietoista linjaansa ja nostanut syytteitä lentomiehistöjä vastaan erilaisissa vahinko- ja vaaratilanteissa. Tuoreimmassa tapauksessa Qantasin miehistö toimi kaikkien taiteen sääntöjen mukaisesti sammuttaessaan rahtiruomassa syttyneen tulipalon. Siitä huolimatta paikallinen syyttäjä päätti muistaa miehistöä nostamalla rikossyytteen. Be careful out there!

Seuraava OCCC Istanbulissa

Tällä kertaa kokous oli poikkeuksellisesti kolmipäiväinen. Kolmannelle päivälle kokouksen isäntä SPCL oli yhdessä paikallisen kattojärjestön kanssa järjestänyt lentoturvallisuusseminaarin, johon osallistuivat kaikki Chilen ilmailupiirit aina ilmavoimista ilmailuviranomaiseen. Seminaarin puhujina toimivat alan arvostetut asiantuntijat, joista mainittakoon mm. IFALPA:n varapuheenjohtaja Carlos Limón. Seminaari osoittautuikin menestykseksi, sillä paikallisen Marriottin suurin kongressihuone oli aivan täynnä iloisesti espanjaa haastavia ilmailun asiantuntijoita.

Seuraava kokous päätettiin pitää huhtikuun lopussa 2006 IFALPA:n vuosikokouksen yhteydessä Istanbulissa. Tässä vaiheessa allekirjoittanut kiittää lukijoita kuluneesta neljästä vuodesta OCCC directorina ja toivottaa Nikolle onnea ja menestystä valitsemallaan uralla. May the force be with you!

Kai Tuomikoski

Halpalentomaailman uudet tuulet

Halpalentoyhtiöistä kertovan artikkelisarjan ensimmäisessä osassa

luodaan silmäys muutamien halpalentoyhtiöiden kilpailuvaltteihin.

Hinnan laskeminen ei yksin enää tahdo riittää – millä ”halpis” sitten kilpailee?

Kilpailu maailman, mutta myös Suomen ilmailumarkkinoilla kiristyy koko ajan, varsinkin halpalentopuolella. Markkinoilla ei ole helppo pärjätä, ei edes täällä kaukana Venäjän kainalossa, kuten olemme jo saaneet huomata (Flying Finn ym.). Uusia keinoja houkutella matkaaajia ja lisätä tuottoa mietitään koko ajan ja myös kokeillaan. Halpalentoyhtiöiden uusin kilpailuvaltti on, uskokaa tai älkää, palveluiden lisääminen ja parantaminen.

Sadan halpayhtiön raja lähestyy Euroopassa

Tähän päivään saakka olemme tottuneet näkemään halpisten kilpailevan pääasiassa halvoilla hinnoilla ja ole-mattomalla palvelulla. Moni perintei-

nen yhtiö on lähtenyt samalle linjalle, toiset paremmin kuin toiset, mutta reagointi on välillä ollut luvattoman hidasta. Monelle se kuitenkin on ollut ainoa vaihtoehto: kuluja on ollut - ja on edelleen - pakko leikata. Muutama yhtiö on vienyt palvelutasonsa jopa halpisten alle. Kannattaako se, onkin jo sitten ihan eri juttu. ”Muutaman sentin tähden”, vai mikä sen Eastwood-leffan nimi olikaan...

(Samalla tulee mieleen myös yhtiömme uusin idea; kahvin ja keksin sijasta tarjoillaan vain ja ainoastaan mehukeittoa. Toivottavasti olen väärässä, mutta itse ainakin kuvittelen kahvin olevan monelle se tärkein osa tarjoilusta. No, tekevätppä samalla markkinatutkimusta, niin eiköhän asia aikanaan selviä.)

Uusia halpalentoyhtiöitä syntyy liki päivittäin, eikä näin voi jatkua. Tällä hetkellä Euroopassa operoi arviolta 78 halpalentoyhtiötä. Niillä reiteillä joilla on kilpailua, kolme kilpailijaa neljästä on toinen halpalentoyhtiö.

Matkustajia saadaan lisää enää kilpailijalta

Tuoreen raportin mukaan, selviytyäkseen halpalentoyhtiöille ei enää riitä kulujen leikkaaminen, on myös keksittävä uusia ja erilaisia tulolähteitä. Raportissa väitetään että monet kaupungit - esim. Bryssel, Köln ja Dublin – ovat halpojen hintojen osalta jo tyydyttyjä. Tällaisissa kaupungeissa hintojen laskeminen ei enää houkuttele lisämatkustajia, vaan kasvu on saatava aikaiseksi kilpailijan kustannuksel-



Easyjetin parkkipaikka Genevessä on kaukana muista, asematason reunassa. Liekö taustalla paikkojen erilainen hinnoittelu?

la, mikä onkin jo huomattavasti vaikeampaa.

Perinteisistä yhtiöistä parhaiten sopeutuneet vaikeuttavat toimillaan myös tilannetta. Yksi parhaista esimerkeistä on British Airways, joka joutuu taistelemaan halpiksia vastaan 70 prosentilla reiteistään. Yhtiö onkin onnistunut kasvattamaan per myytävää tuolia laskettavaa tuottoa selkeästi ohi Ryanairin ja Easyjetin (100% ja 45% enemmän).

Useammat halpalentoyhtiöt ovatkin jo siirtyneet seuraavaan vaiheeseen: oheistuotot ja parannettu palvelu. Ryanairin voitosta 16% tulee muista lähteistä kuin lipuista (esim. välityspalkkio autovuokrauksesta tai lennoilla tapahtuvasta myynnistä). Samalla Ryanair jatkaa säästötoimia esim. poistamalla koneista kaihtimet, istuintaskut ja istuinten kallistusmahdollisuuden. Säästötoimistaan huolimatta Ryanair on pärjännyt myöhästymis- ja peruutustilastoissa hyvin, mikä monelle matkustajalle on kaikkein tärkeintä.

Saksassa palkitaan kantaasiakkuuksista

Saksassa halpalentoyhtiöt ovat vastaamassa markkinoiden vaatimuksiin kohdennetusti. Germanwings on esimerkiksi antanut paljon matkustaville asiakkailleen erityisen edun internetvarausten yhteydessä. Ryanairin tapaan he myös panostavat oheistuottoihin, kuten autonvuokraus, hotellivaraus ym. Aidon halpalentoyhtiön tapaan koneessa kuitenkin kaikki tarjoilu maksaa, jopa kahvi.

Air Berlin taas panostaa laajaan bonusohjelmaan, tarjoaa lämmintä ruokaa yli 3,5 tunnin lennoilla ja on myös panostanut syöttöliikenteeseen saksalaisten lentokenttien ja tärkeinten eurooppalaisten kaupunkien välillä. Liikematkustajalle yhtiön bonuskortti tarjoaa reilusti etuja, ja näin yhtiö onkin onnistunut saamaan jalansijan perinteisten yhtiöiden maailmassa, samalla säilyttäen kustannusrakenteensa.

Qantas laski hintoja jopa halpalentotasolle

Yhdysvalloissa panostus on keskittynyt lennolla tarjottavaan viihteeseen ja palveluun, vaikka Southwest, halpalentoyhtiöiden "isä", jatkaa omalla linjallaan tarjoillen ilmaisia pähkinöitä ja virvoitusjuomia sekä ennätysellisen halpoja lentolippuja. Southwestin konsepti on yksinkertainen, mutta siitäkin huolimatta harva yhtiö on onnistunut toistamaan sen menestystarinaa. Tänä päivänä harva enää uskaltaa vitsailla ilmaisista pähkinöistä, kuten alkuaikoina oli tapana.

Aasiassa ja Etelä-Amerikassa taas vahvin markkinointivaltti ovat toistaiseksi halvat hinnat. Tarkoituksena on saada myös köyhemmät massat matkustamaan koneella.

Australiassa taas Qantas on hallinnut markkinoita pitkään. Se on onnistunut laskemaan halvimmat lippunsa liki halpisten tasolle, mutta kuitenkin säilyttäen poikkeuksellisen hyvän palvelutason. Myös kotimaan lennoilla on tarjolla lämmintä ruokaa, ilmaiset alkoholijuotavat ja lehdet sekä kattotelevisiot. Pahimman kilpailijan otettua käyttöön tuolitelevisiot ja eräänlaiset business-istuimet (ensimmäinen rivi ja varaueloskäynnit), vastaiskuna Qantaksen oma halpisyhtiö toi matkustajille käyttöön kannettavan digEplayer viihdeyksikön, joka on vuokrattavissa viiden euron korvausta vastaan.

Halpalentoterminalit tulevaisuutta?

Henkiinjäämistäistelua ei käydä pelkästään ilmassa, se käydään myös lentokentillä, kuten Suomessakin on huomattu (lue Tampereen oma terminali Ryanairille). Halpalentoyhtiöt eivät epäröi käyttää kaikkia mahdollisuuksia vähentääkseen kulujaan, mikä sinänsä ei välttämättä ole tuomittavaa, niin kauan kuin se tapahtuu lain pykälien mukaan. Rajaa on tosin usein vaikea vetää ja sopimuksista pyritään tietenkin vaikenemaan. Tosiasia kuitenkin on että tänä päivänä moni kenttä jo suunnittelee terminalinsakin hal-

palentoyhtiöiden tarpeita ajatellen. Toisaalta, harvalla kentällä kuitenkin on varaa säilyttää pois perinteiset yhtiöt, joten tasapaino säilynee tulevaisuudessakin?

Monet perinteiset yhtiöt taistelevat vielä viime taistelua - taistelua hinnoista - kun tuleen ovat joutumassa arvot. Kun perinteisessä täyden palvelun yhtiössä vielä mietitään palvelujen leikkaamista, matkustaja miettii rahoilensa saatavaa vastinetta ja valitsee yhtiön sen mukaan. Nähtäväksi jää, onnistuuko Sterling siinä missä muut eivät toistaiseksi ole, eli horjuttamaan Finnairin valtaistuinta. Sterlingistä enemmän seuraavassa lehdessä.

Artikkeli perustuu Air Transport World -lehden tekstiin ja verkkolähteisiin.

Tom Nyström



Kauas on pitkä matka

Ultrapitkät lennot yleistyvät hitaasti mutta varmasti, tuoden mukanaan uudenlaisia väsymysongelmia lentäjille. Pioneerityötä on tehty Singaporessa, missä väsymysongelmiin on pureuduttu viranomaistasolla saakka.

Tulokset ovat olleet erinomaisia.

Kaukolentoja operoivien pilottemme esikuvaksi täytyy nimetä vanha kunnon Charles Lindbergh. Hänen Atlantin ylityksensä New Yorkista Pariisiin vuonna 1927 kesti osapuilleen kolmen Bangkokin paluun verran – 33 tuntia 30 minuuttia.

Voi vain kuvitella fyysisen ja henkisen rääkin määrää tuona toukokuu- sen vuorokautena Atlantin yläpuolella (lue esim. ”Me-lentokoneeni ja minä” / Charles Lindbergh). Nyt lähes 80 vuotta tuon uroteon jälkeen teemme työtämme steriilissä ohjaamossa, missä tuulet ja tuiskut eivät tuo fyysistä lisärasitetta. Silti ihmiskehoa ei ole luotu viettämään yhtäjaksoisesti lentokoneessa lähes vuorokautta. Pidentyvät legipituudet ovat käynnistäneet uusia tieteellisiä tutkimuksia, joissa väsymyksen ja aikaeron mukanaan tuomiin ongelmiin pyritään löytämään helpotuksia.

Singaporen viranomainen käynnisti tutkimuksen

Ultrapitkien lentojen uranuurtaja, Singapore Airlines, hankki vuonna 1998 viisi A340-500-konetta, joiden avulla se avasi suorat reitit Singaporessa Los Angelesiin ja Newarkiin. SIN-LAX -reitillä legipituudet ovat keskimäärin 16-17 tuntia, SIN-NEW -reitillä 18-19 tuntia.

Uusien haasteiden myötä Singaporen ilmailuviranomainen (CAAS) perusti ULR-työryhmän (Ultra Long Range Task Force), jonka kokoonpanoon kuului paikallinen yhdistys SIN-ALPA,

Singapore Airlines sekä siviili-ilmailun lääketieteellinen kollegio. Työryhmä konsultoi kiinteästi JAA:n, FAA:n, ICAO:n sekä Washingtonissa vastaavaa tutkimustyötä tehneen Flight Safety Foundationin kanssa.

Väsymyksen ja aikaeron vaikutusta on tutkittu jo 1980-luvulta lähtien NASA:n toimesta. Työn tuloksena julkaistiin vuonna 1990 NASA:n oma ohjelma taisteluun väsymystä vastaan (Fatigue Countermeasures Program), mutta se ei kattanut ultrapitkiä (ULR) lentoja. Niinpä CAAS hyödynsi SAFE-tietokoneen mallinnusta työssään JAA:n kanssa ja tulokset indikoivat, että ULR-lennot voidaan operoida neljän lentäjän avulla ilman, että väsymysfaktori kasvaa normaaleihin kaukolentoihin verrattuna.

SAFE (System for Aircrew Fatigue Evaluation) on Euroopan suurimman tiede- ja teknologiatutkimusorganisaation, QinetiQ's Centre for Human Sciences:n kehittämä ohjelma, joka koostuu kahdesta osasta: vuorokausi- sirtymien vaikutuksesta sekä aiemmasta unirytmistä ja valvejaksoista. SAFE:n uusin versio huomioi myös uneen liittyviä tekijöitä kuten unen ajoituksen ennen varhaisia lähtöjä, lennon aikaisen levon pituuden sekä väsymyksen kumuloitumisen useampien rotaatioiden aikana.

Kahden lepovuoron rytmitys yhtä parempi

QinetiQ:n tutkimusten mukaan pilotin vireystila on parempi, jos hänellä on



kaksi lepovuoroa yhden sijasta. Yleinen käytäntö pitkän matkan liikenteessä on ollut jakaa lento puoliksi lepovuorojen suhteen, mutta tämä osoittautui huonommaksi vaihtoehdoksi.

Uusiseelantilainen Sleep / Wake Research Centre tutki B777-200ER-pilotteja, jotka siirtolensivät koneet Seattlesta Aucklandiin. 21 lentäjää koskenut data indikoi, että lentoa edeltävän 72 tunnin aikana he saivat nukuttua normaalia vähemmän ja heille kertyi keskimäärin 4,3 tunnin univelka.

Lennonaikainen tutkimustieto puolestaan osoitti, että ensimmäisenä lepovuorossa olleet lentäjät nukuivat 2,7 tuntia, kun toisessa lepovuorossa olleet puolestaan keräsivät unta 3,9 tuntia. Datan mukaan yksi vaikuttava tekijä oli lentäjän ikä, sillä vanhemmilta piloteilta vei pidempään pääs-

tä uneen ja heidän unensa häiriintyi helpommin.

ULR-työryhmä testasi kahden lepo-
vuoron mallia 747-400- ja 777-200ER-
piloteilla ja huomasi vireystilan para-
nevan ennen kaikkea ensimmäisessä le-
povuorossa olleilla lentäjillä. ULR-työ-
ryhmän tulokset olivat yhtenevät Flight
Safety Foundationin "Crew Alertness
in Ultra-Long-Range Operations" -
tutkimuksen kanssa, johon osallistui
henkilöitä 14 maasta edustaen 50
organisaatiota, viranomaista, liittoa,
lentoyhtiötä ja valmistajaa.

FSF:n Bob Vendel: "Tutkimuksiin
osallistuneiden tiedemiesten mukaan
mitkään muut toimenpiteet kuten CCR,
kofiini, liikunta tai ohjaamon valaistus
eivät olleet yhtä tehokkaita vireystilan
ja suorituskyvyn kannalta kuin len-
nonaikaiset lepojaksot.

Ennen operaatiota 3-4 päivää vapaata

Singapore Airlinesin A340-500:n ULR-
operaatioissa kaikki neljä pilottia istu-
vat ohjaamossa reittikorkeuteen asti,
joka jälkeen yksi kapteeni ja perämies
poistuvat erillisiin lepotiloihin. Tällä
pyritään varmistamaan, etteivät he
häiritse toistensa lepoa. Kolmen tun-
nin levon jälkeen on vahdin vaihto ja
myöhemmin molemmat pilottiparit
saavat vielä viiden tunnin lepojaksen.
Menomatkan "ruorissa" ollut miehistö
toimii paluulennolla relief-miehistö-
nä.

SIA huomioi tutkimus-
tulokset ja antaa miehistölle
3-4 päivää vapaata en-
nen ULR-rotatiota, jonka
lisäksi lepo New Yorkissa
tai Los Angelesissa on 2-3
päivää. Näin ollen heidän
työkuukautensa koostuu
kahdesta ULR- ja yhdestä
Kaukoidän sisäisestä len-
nosta.

Tietokonemallinnuksen
lisäksi SIA hankki asi-
antuntijoita kertomaan
miehistöille, kuinka ruo-
kavalio, lepo ja liikunta

valmistavat kehoa parhaiten kauko-
lennoille ja kuinka taistella ULR-len-
tojen tylsistymistä vastaan. Singaporen
ilmailuviranomainen vaati myös ULR-
lennoille tiettyä, kaupunkikohteittain
hyväksyttyä lähtöaikaikkunaa.

Tutkimustulokset vahvistivat onnistumisen

Reittilentojen alettua CAAS antoi ryh-
mälle tutkimuslaboratorioita tehtäväksi
tutkia ULR-miehistöjen unta, vireys-
tilaa ja suorituskykyä. Ns. Massey-
tutkimus keskittyi objektiivisen unen
monitorointiin ja suorituskyvyn tes-
taamiseen lennoilla. Osatekijöihin
lukeutui:

- unen mittaaminen polysomno-
grafilla (mittaa unen aikana
kehon sähköisiä impulsseja
huomioiden aivokäyrää, silmien
liikettä ja lihasten aktiivisuutta)
- unirytmien mittaaminen neljänä
päivänä ennen lähtöä, lennon
aikana ja neljänä päivänä paluun
jälkeen käyttäen ranne-actigraafia
ja unipäiväkirjoja
- unen mittaaminen polysomno-
grafilla lentokohteessa lähtöä
edeltävänä yönä
- objektiivinen suorituskykytesti
lennon aikana käyttäen psykomo-
torista vireystilatestiä
- subjektiivinen arvio unen
tarpeesta ja väsymyksestä lennon
aikana

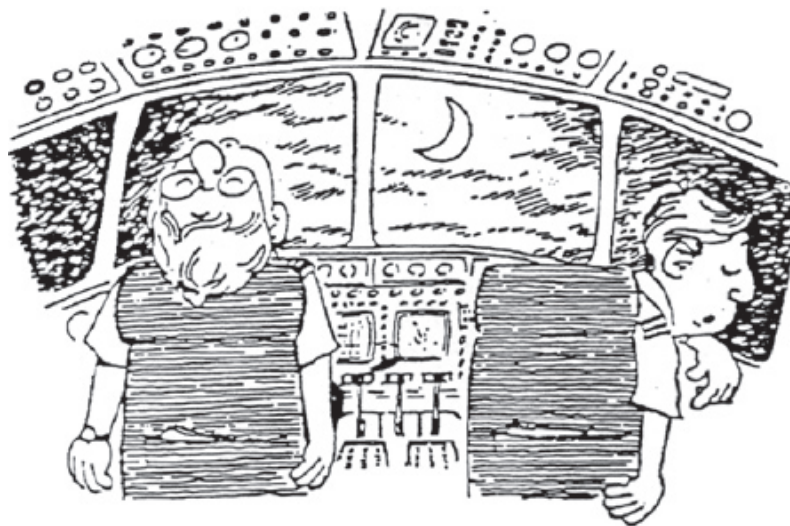
Tutkimuksen viimeiseen vaiheeseen
kuului tutkimusjakso, jonka aikana
kaksi tutkijaa ylitti Tyynen valtame-
ren 17 kertaa Singapore-Los Angeles-
Singapore -reitillä monitoroiden 41
lentäjän aivotointia, silmien liikettä
ja lihasten tilaa sähköisten sensoreiden
avulla. Näiden lisäksi pilotit pitivät
unipäiväkirjaa kyseisen jakson ajan.

Tutkimustulosten mukaan pilot-
tien vireystila ei ollut ULR-lennoilla
alhaisempi kuin muillakaan kauko-
lennoilla. Tutkijan mukaan pilotit eivät
nukkuneet lepojaksojensa aikana pal-
joakaan, mutta silläkin oli selvä positi-
vinen merkitys heidän vireystilaansa.
Raportti suosittaa, että miehistön jä-
senen pitäisi saada mahdollisemman
paljon unta lentoa edeltävän 24 tunnin
aikana, sisältäen vähintään yhden kuu-
den tunnin unijaksen.

ULR-operaatiot yleistyvät hitaasti

SIA:n A340-ryhmäpäällikkö Robert
Tingin mukaan kahden lepojaksen
vaihtoehto on otettu erittäin myönteis-
esti vastaan. "Pystyin itsekin nukku-
maan paremmin, kun taustalla ei ollut
yhden lepojaksen mukanaan tuomaa
painetta saada unen päästä kiinni",
toteaa ryhmäpäällikkö.

Myös kaukolentojen luvattulla
mantereella Australiassa on paiskittu
töitä SAFE-ohjelman pohjalta. Etelä-
Australian yliopiston unitutkimuskes-
kus on kerännyt dataa 200 Qantasin



Alati tarkkaavaisena
järjestelmävikojen va-
ralta kapteeni valvoo
herkeämättä yläpa-
neelia samalla kun
cop tarkistaa ikkunan
lämmitysjärjestelmän
toimivuutta otsallaan
– kello 3 aamuyöllä ei
voi koskaan olla liian
varovainen...

lentäjältä peräti 9000 12-14-tuntisen lentopäivän ajalta. "Down Under"-tutkimuksen mukaan unen laadussa esiintyy suuria eroja kotona ja lennolla nukuttujen unijaksojen välillä. Kotisängyssä pilotit pysyivät nukkumaan 90% käytössä olleesta lepoajasta, kun taas lennolla vastaava lukema oli 65-70%.

ULR-lentojen ongelmat ovat vielä kohtuullisen marginaalisia, sillä A340-500:n ja B777-200ER:n myynti on ollut nihkeää. Kesällä Airbus oli saanut kaupaksi kolmisenkymmentä ultrapitkän matkan konetta ja Boeing vastaavasti alle 20 kappaletta. Kasvua tapahtuu hitaasti mutta varmasti. Emirates lentää Dubaista New Yorkiin ja suunnittelee avaavansa reitin länsirannikolle. PIA ja EVA saavat B777-200ER:nsä ensi vuonna ja Air New Zealand sekä Qantas tähyävät mm. Lontoo-Sydney-reitille.

Artikkeli perustuu Air Transport World -lehden tekstiin.

Heikki Tolvanen
Paloheinän pitkän
pätkän pilotti



Risteilyn pääteemana kiitotieturvallisuus

Perinteinen lentäjien ja lennonjohtajien yhteisristeily kehinuttiin Itämeren aalloilla 4.-6.10.2005. SLL toimi tänä vuonna isäntänä ja kaikki toimi erinomaisesti. Suuri kiitos järjestelyistä kuuluu Timo Einolalle.

Suurin osa porukasta seilasi Tukholmaan ja takaisin, mutta osalle riitti merimatka Ruotsiin ja paluu tapahtui lentämällä. Risteilylle oli ilmoittautunut 75 henkilöä. Uutta oli se, että mukana oli myös Blue1:n lentäjiä. Timo Einola ja Jukka Kaleva toivottivat kaikki tervetulleiksi laivalle ja tämän jälkeen jokainen osallistuja

esittäytyi lyhyesti. "Heipä vuan"-mies oli tänäkin vuonna mukana.

Kiitotieturvallisuuden eri näkökulmia

Laivaseminaarin pääaiheena oli kiitotieturvallisuus. Riku Aakkula ja Olli Paloniemi (SLJY:n hallituksen jäsen, EFHK APP/TWR) olivat laatineet mielenkiintoisen esityksen aiheesta. Aakkula näytti esimerkkejä maailmalla tapahtuneista kiitotieonnettomuuksista ja "läheltä piti" -tilanteista sekä kertoi niihin vaikuttaneista syistä. Paloniemi kävi läpi kiitotieturvallisuusasioita Helsinki-Vantaan lennonjohdon näkökulmasta.

Esityksessä kävi ilmi, että 70% kaikista lento-onnettomuuksista tapahtuu 300 metrin etäisyydellä kiitotien kynnyksestä. Tapaukset jakautuvat seuraavasti: lentäjät aiheuttavat toiminnallaan 48%, ajoneuvot 17% ja lennonjohto 35% kaikista runway incursionista. Tilasto on laadittu USA:ssa.

Risteilyn osanotto on vuodesta vuoteen taattu. Ammatillinen ja sosiaalinen anti täyttivät tänäkin vuonna odotukset. Kuvat: J. Karila



Risteilyemäntä Einola istui herrasmiehen elkein seminaarissa vähemmistössä olleen naisväen seurana, jotteivät nämä tuntisi oloaan yksinäiseksi.



Kiitotiellä tapahtuviin onnettomuuksiin ja "läheltä piti" -tilanteisiin on yleensä monia syitä. Tavallisimpia ovat huono fraseologia, lentokenttäalueen huono suunnittelu, puutteelliset kyltit ja merkinnät, lennonjohdon menetelmät ja inhimilliset erehdykset.

Lyhyen tähtäimen parannusehdotuksia

Ongelmiin voi vaikuttaa nopeasti tai sitten pitkässä juoksussa. Nopeasti tehtäviä parannustoimia ovat uudet ohjeet maaliikenteestä, merkintöjen, opasteiden, valojen yms. auditointi, Hot Spot-kartat, uudet menetelmät, jne. Aakkula näytti esimerkkinä Linaten rullaustiementä. Ne vaikuttivat todella surkeilta. Paremmat merkinnät olisivat todennäköisesti estäneet liikesuihkarin ja MD-80:n taannaisen onnettomuuden. Aakkula totesi Hot Spot-kartoista, että niihin tulee merkitä vaaralliset kohdat, mutta samalla niissä pitäisi olla selitys, minkä vuoksi kohta on vaarallinen ja mitkä tekijät ovat vaikuttaneet vaaratilanteisiin. Tämä auttaa lentäjiä ja lennonjohtajia ymmärtämään vaaran paikat. Yksi

Helsinki-Vantaan lentokenttä on esimerkki siitä, miten yli 50-vuotias infrastruktuuri ei enää palvele nykypäivän liikennettä.

hyvä esimerkki Hot Spot-kartoista löytyy Chicagon Midway-lentokentältä. Helsinki-Vantaallekin on tehty Hot Spot-karttoja lähinnä lennonjohdon koulutuskäyttöön, mutta niissä ei ole eritelty sen kummemmin syitä vaaratilanteisiin.

Pitkällä tähtäimellä koulutus, yhteistyö, suunnittelu

Hieman pidemmällä aikavälillä kiitotieturvallisuutta voi kohentaa maalausten ja merkintöjen parantamisella. Henkilökuntaa tulee kouluttaa enemmän ja erityisesti opitut asiat täytyy sisäistää. Viime vuosina on perustettu paikallisia kiitotieturvallisuustiimejä (LRST=Local Runway Safety Team). Sellainen löytyy myös EFHK:lta, mutta siihen täytyisi saada mukaan lennonjohtajia, jotka tekevät operatiivista

tornityötä. Kyseinen ryhmä koostuu tällä hetkellä käytännössä Finnairin ja Ilmailulaitoksen päälliköistä sekä parista Blue1:n lentäjästä. Esimerkiksi SLJY:n ja SLL:n edustus puuttuu kokonaan.

Pitkän aikavälin toimissa puhutaan jo sitten kenttien suunnittelusta. Kun lentoasemia suunnitellaan, pitää layoutin olla sellainen, että rullaustiet kiertävät kiitotiet. Päämääränä on, ettei rullaava liikenne ylittäisi kiitoteitä. Mikäli ylityksiä on tarve tehdä, tulisi niiden tapahtua kohtisuoraan kiitotien yli. Stop Bar -valojen tulee toimia liikennevaloina. Myös ohjaamolaitteita ja -menetelmiä tulisi parantaa. Koulutuksen ja ohjeistuksen tulee olla kaikille osapuolille samanlaista. Tällä hetkellä lentokenttien monimutkaisuus on suurin syy kiitoteillä tapahtuviin vaaratilanteisiin. Monet lentoasemat on rakennettu vuosikymmeniä sitten

eikä niitä ole silloin suunniteltu nykyisiin liikennemääriin. Kiitoteistä on tullut pullonkauloja ja rinnalle on pitänyt rakentaa uusia terminaaleja, rullaus- ja kiitoteitä, jne.

Helsinki-Vantaan lentokenttä on yksi esimerkki, miten yli 50-vuotias infrastruktuuri ei enää palvele nykypäivän liikennettä. Tänä päivänä olisi kaikkien etu, jos terminaalit sijaitsisivat kiitoteiden välissä, mutta nyt täytyy vain sopeutua vanhaan pohjaan ja kehittää menetelmät mahdollisimman turvallisiksi.

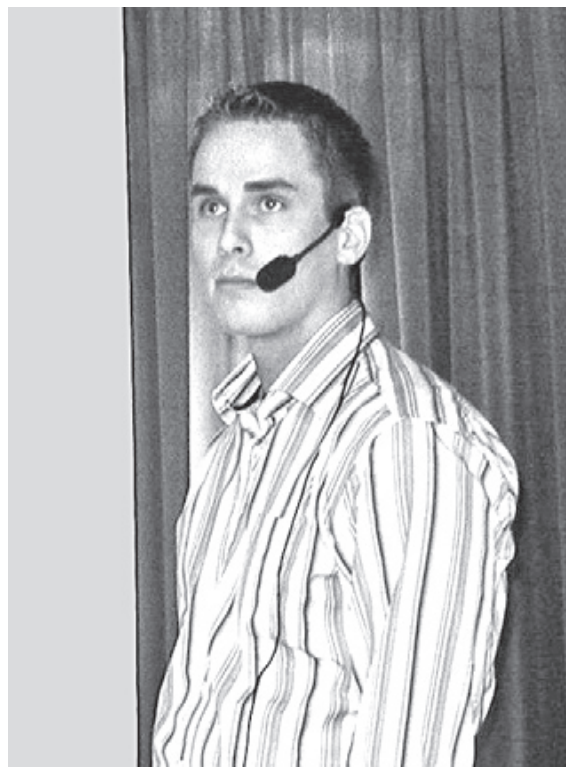
Tulevaisuuden tavoite on vähentää runway incursion -tapauksia huomattavasti. On tärkeää, että kaikki suunnittelu ja toteutus tapahtuu yhteisymmärryksessä viranomaisten, lennonjohdon ja lentäjien välillä.

CAT II-toiminnan kehitys Helsinki-Vantaalla

Ennen kolmatta kiitotietä käytettiin huonossa säässä vain kiitotietä 22L. Mikäli lähtevää liikennettä oli paljon, täytyi tulevien välin olla n. 10 NM, jotta jokaiseen väliin saatiin myös läh-

tevä lentokone. Kolmannen kiitotien käyttöönoton jälkeen lähteille voitiin käyttää kiitotietä 22R. Tällä menetelmällä saatiin parannettua kapasiteettia, mutta riskinä on ollut aktiivisen kiitotien ylitys huonossa säässä. Kun ottaa vielä huomioon, että kiitotien vapautumista ei nykyisen maaliikennetutkan näytön mukaan voi todeta, vaan asia on varmistettava lentäjältä radiolla, niin tiettyä kankeutta on ollut havaittavissa. Tänä päivänä huonon sään toimintamenetelmät ovat parantuneet, kun pyritään käyttämään kiitotietä 04L laskuun ja kiitotietä 15 lähtöön. Tällä kombinaatiolla ei tule lainkaan aktiivisen kiitotien ylityksiä ja jopa ympäristöihmiset ovat antaneet luvan ko. menetelmän käyttöön. Idean isinä ovat olleet lennonjohtajat Lehtola ja Pellosniemi.

SLJY:n hallituksen jäsen Olli Paloniemi kertoi kiitotieturvallisuudesta lennonjohtajien näkökulmasta.



Stop bar-näkökulmia EFHK:n lennonjohdolta

Tällä hetkellä stop bar -valojen ohjauspaneeli ei ole käyttäjäystävällinen Helsinki-Vantaan tornissa. Niiden kytkeminen hipaisunäppäimillä vaatii erityistä tarkkuutta ja voi helposti tulla tilanteita, että stop bar -valot palavat, vaikka lennonjohtaja on antanut radioitse ylitysluvan. Tällöin syynä on usein yksinkertaisesti se, ettei sormi ole kiireessä osunut oikeaan nappulaan, tai sitten valojen ajastus on pielessä eli valot syttyvät uudestaan ennen kuin

tallentava maaliikennetutkan näyttö, toinen maaliikennetutkan antenni, automaattisesti päivittyvät labelit lähtevään liikenteeseen jne. Valitettavasti raha ratkaisee näinkin tärkeässä asiassa eikä kunnan laitteistoja ole hankittu.

FPA ja B1PA esittäytyivät

Suomalaiset lentäjäyhdistykset ovat hiljattain liittyneet saman varjon alle. Matti Allonen kertoi tarkemmin FPA:n organisaatiosta. Siihen kuuluu yhteensä yli 800 jäsentä, mutta vuoden vaihteessa voi 1000:n raja ylittyä. FPA toivoo jäsenistönsä vielä kopterilentäjiä sekä Air Finlandin lentäjiä. (Copterlinen lentä-

jäyhdistys liittyikin mukaan lokakuussa, toim. huom.) Tällä hetkellä FPA:han kuuluu SLL:n jäseniä reilusti yli 600, Blue1:n lentäjiä toistasataa sekä Finncommin ja Jetfliten lentäjiä yhteensä hieman yli 50.

Allonen kertoi, kuinka FPA kytkeytyy IFALPA:aan, ECA:aan (European Cockpit Association) ja PEC:iin (Pan-European Conference).

FPA:n ja sen turvatoimikunnan pääasiallinen toimiala on lentoturvallisuus, ja sen tarkoituksena on olla uskottava ja luotettava neuvottelukumppani eri sidosryhmien kanssa.

Frey Mansikkaniemi kertoi Blue1:n lentäjäyhdistyksen (B1PA:n) toiminnasta. Yhdistykseen kuuluu 113 jäsentä. Yhdistys solmi keväällä TES:n, joka päättyy vuoden 2007 lopussa. Puheenjohtajana toimii Juhani Lehto. Blue1:n lentäjäyhdistyksen kattojärjestö on SAGPA (SAS Group Pilots Association), johon kuuluu yhteensä n. 3500 jäsentä. Yksi tärkeimmistä Blue1:n lentäjäyhdistyksen tehtävistä on saada jäsenistölle toimiva eläkejärjestelmä. Tällä hetkellä heillä ei ole minkäänlaista järjestelmää.

Miksi koneet tulevat TMA:lle korkealla?

Seminaari päättyi vapaamuotoiseen keskusteluun ilmailun eri ongelmakohdista. Kun parallel-toiminta alkaa Helsinki-Vantaalla marraskuussa, on ensiarvoisen tärkeää, että koneet tulevat TMA:lle nopeudet kurissa ja tarpeeksi matalalla (230 kt, FL 100). Tätä kautta TMA:n liikenne olisi helpommin hal-

Tällä hetkellä stop bar -valojen ohjauspaneeli ei ole käyttäjäystävällinen Helsinki-Vantaan tornissa.

kone on ylittänyt valorivin. Aakkula kertoi lentokentästä Yhdysvalloissa, jossa stop barien automatisointi on mennyt todella pitkälle: kun ilma-alus menee kiitotielle, syttyvät kaikki stop barit automaattisesti. Ne sammuvat sitä mukaa, kun lähtökiidossa ollut ilma-alus on ohittanut rullaustieristeyksiä. Tällainen teknologia on vielä haavekuvaa Suomessa. Ensin pitäisi saada

littavissa APP:n toimesta. Tällä hetkellä EFES:ltä tulee silloin tällöin liikennettä LAKUT:ilta sisään lentopinnalla 150 tai yli, ja kun nopeuksiakin pitäisi rajoittaa, aiheuttaa laskeutuminen kiitotielle 15 ylimääräisiä sydämentykytyksiä niin lentäjälle kuin lennonjohtajallekin. Parallel-toiminta tuo asiaan lisämauksen siinä mielessä, että rinnakkaisille loppuosille tuodaan liikennettä korkeusporrastettuna (esim. parallel 22-tilanteessa: 22R 3000ft ja 22L 2000ft). Lähtökohta on, että "low side"-puolelta ei käännetä konetta perusosalle ennen kuin se on saavuttanut 2000ft (ja siksi 2000 ft:iin kannattaakin laskeutua parallel-tilanteessa nopeasti). Näin "high side"-puolelta voidaan selvittää liikennettä ILS-lähestymiseen 3000ft:ssa, ja loppulähestymisessä riittää, että rinnakkaisissa finaaleissa ilma-alusten minimiporrastus on 2 NM. Jos koneet tulevat TMA:lle korkealla, niin kokonaispakettia on vaikeampi hallita.

Kun ilma-alukset täytyy saada ajoissa alas, herää tietysti kysymys, miten tähän päästään. Lentäjien mielestä riittää, että heille sanotaan tietty piste, missä heidän pitää olla tietyllä korkeudella ja tietyllä nopeudella. Sen jälkeen ilma-aluksen laitteiston avulla tähän päästään optimiprofililla. EFES:n lennonjohtajien mukaan käytännön elämä on osoittanut, että niinkin yksinkertaiselta kuuluva asia ei vaan tunnu onnistuvan, ellei koneita käskytetä alas. Asiaan ei meinannut löytyä millään yhteisymmärrystä. Jotenkin tuntuu, että sama asia pomppaa vuodesta toiseen esille, mutta kaikkia tyydyttävää ratkaisua ei vain tahdo löytyä.

Hieman edellisiin liittyvä kysymys on myös se, miksi EFES hidastaa koneet ja EFHK lupaa sen jälkeen "high speed approved". Tai sitten EFES lupaa "high speedin", mutta EFHK hidastaa koneet heti 230 kts:iin. Tähän ei löytynyt kaiken kattavaa vastausta tänäkään vuonna, mutta onhan taas ensi vuonna tuttu ja turvallinen puheenaihe luvassa.

Työntäminen EFHK:lla

Lentäjiä kummastutti se, miksi EFHK:lla ei työnnon suuntaa määrätä erikseen. Lennonjohtoon mukaan liikennetilanne on usein sellainen, ettei suunnalla ole yksinkertaisesti mitään väliä. Lentäjät kuitenkin totesivat, että vaikkei liikennealueella olisi kuin yksi kone, kannattaa työnnon suunta silti sanoa, koska jonkun se pitää kuitenkin päättää. No, ehkä jatkossa asiaan tulee parannus. Kertasimme vielä tältä osin RTF:ää, eli maailmalla käytetyin fraasi työnnon suuntaa varten on FACING, esim. "Start up and push back approved, facing southwest."

Ilma-aluksen työntöön liittyy myös seuraava asia: monesti lentäjä pyytää työntöä, vaikkei työntötraktori ole edes valmiina. Lennonjohto on antanut työntöluvan, mutta ilma-alus ei liiku moneen minuuttiin. Samalla blokataan turhaan rullaustietä. Sitten lentäjä ilmoittaa, ettei työntötraktori ole valmiina ja perutaan työntö. Tämä liittyy kuulemma siihen, että ohjaamossa on kaikki valmistelut muuten jo tehty ja "normaalisti" kaiken pitäisi olla valmiina työntöä varten. Samalla oletetaan traktorin olevan paikalla. Pyydetään työntöä, mutta lopulta ihan turhaan. Lennonjohtajat ihmettelivät, eikö työntötraktorin valmiutta voida varmistaa mekaanikolta radiolla tai jollain muulla keinolla ennen työnnon pyytämistä. Asia jäi hautumaan.

Keskustelua käytiin myös PRNAV-pisteiden (esim. HK762) antamisesta ATR:lle, MD80:n poistumisesta, melurajoituksista, yms.

Seminaarin jälkeen vaihdettiin vapaalle

Seminaarin aikana kurkku kaipasi kostuketta ja sitä löytyi kiitettävästi laivan baaritiskiltä. Viking Linen edustaja Riitta Linnanheimo tarjosi koko kokousväelle juomat.

Seminaarin päätyttyä tuli kiire tax free -ostoksille ja sen jälkeen porukka päätyi a'la carteen syömään. Ruokailun aikana moni pureskeli vielä myös työasioita. Muutama pöytäseurue porrasti

niin tarmokkaasti, että monta punaviinikaatoa meni sivu suun.

Ilta jatkui suurelta osin laivan pubin pystybaarissa. Siellä oli mukava painia työhön liittyvien ja vähän arkisempienkin asioiden parissa. Osalla meno jatkui hyteissä lähes aamupalaan asti. Panu Mäelle täydet pisteet MP3-soittimen raahaamisesta laivalle - tunnelma oli ajoittain parempaa kuin Kallen pöydillä.

Aamupalan jälkeen osa FPA:n lentäjistä oli sopinut tapaamisen laivalle ruotsalaisten kollegojen kanssa. SLJY:n hallitus piti omaa kokousta laivalla kuutisen tuntia ja muut nauttivat sillä aikaa auringonpaisteesta ja oluesta Tukholman terasseilla. Osa suuntasi tässä vaiheessa lentäen Helsinkiin. Paluumatka alkoi a'la carte -ravintolan ruokailulla. Pirteimmät jaksivat heilua kakkospäivän illankin täysillä.

Jorma Karila
Kirjoittaja on Helsinki-Vantaan lennonjohtaja ja lennonjohtajien julkaisun entinen päätoimittaja.

Flunssa-aika on taas käsillä

– C-vitamiinia, auringonhattu-uutetta, sinkkiä?

Flunssa vierailee uskollisesti ja tasapuolisesti niin köyhien kuin rikkaidenkin luona. Lääketieteellisesti flunssat ovat lähinnä merkityksettömiä riesoja, mutta yksilötasolla ne aiheuttavat paljonkin epämukavuutta ja yhteiskunnan tasolla huomattavia tulonmenetyksiä.

Lääketieteellinen kehitys on ollut valtavaa, ja onkin loikeutettua ihmetellä, miksi niin yleiseen ja yksinkertaiseen vaivaan kuin flunssaan ei ole kunnon hoitokeinoja.

Tautina flunssa on kuitenkin kaikkea muuta kuin yksinkertainen. Flunssa on pääasiassa virustauti, sitä aiheuttavia viruksia on yli 200. Rinovirukset aiheuttavat noin 40-50% kaikista tapauksista, mutta epidemia-aikana (syys-lokakuu) jopa 80% tapauksista on rinovirusperäisiä. Muita flunssan aiheuttajia ovat korona- (15%), influenssa A ja B-, RS-, adeno- ja parainfluenssa-virukset. Monet virukset aiheuttavat samankaltaisia oireita, jolloin on mahdollista tietää, mikä virus on kulloinkin kyseessä. On myös ymmärrettävää, että mitään yhtenäistä hoitoa ei ole näin heterogeeniseen sairauteen.

Virusten leviäminen ja itämisaika

Virukset leviävät joko kosketustartuntana tai ilmassa leijuvien hiukkasien mukana pisaratartuntana. Kun infektoituneen eritetä joutuu esim. kosketuspinnalle, voidaan siitä saada



tartunta käsien kautta joko hengitysteihin tai silmiin. Viruksen kyky säilyä infektoivana kosketuspinnalla riippuu aina kyseessä olevasta viruksesta, mutta esim. rinoviruksilla se on muutamia tunteja. Siten koneessa ainakaan flunssa-aikaan ei ole välttämättä huono tapa puhdistaa pintoja sanicomilla ennen omaa työvuoroaan. Pisaratartunnan kautta infektoituminen tapahtuu usein vain lähietäisyydellä. Itämisaikakin vaihtelee viruksittain, tyypillisesti se on 24-72 tuntia.

Esiintyvyys

Flunssaa esiintyy eniten kylmän aikana, mutta kylmetymisellä ei kuitenkaan näytä olevan asian kanssa mitään tekemistä, vaan ennemminkin kesälomien päättymisellä ja koulujen alkamisella. Eristyneissä populaatioissa, kuten es-

kimoissa (jotka taatusti ovat kylmän kanssa tekemisissä!), flunssaa on vähemmän, mutta toisaalta epidemian puhjettua taudinkuva on usein rajumpi johtuen vasta-aineiden puutteesta. Tropiikissa flunssaa on enemmän sadekaudella, ja se johtunee siitä, että epävakaasää tuo ihmisiä yhteen edistäen virusten leviämistä. 60-luvulla vapaaehtoisilla vangeilla tehdyissä testeissä ei seisominen alasti kosteassa ja kylmässä ilmassa lisännyt lainkaan flunssaan sairastumisen riskiä.

Oireet

Flunssan oireet ovat kaikille tuttuja: kurkkukipua, nuhaa, tukkoisuutta, yskää ja mahdollisesti kuumetta. Oireet paranevat keskimäärin kymmenessä päivässä hoidolla tai hoidotta. Kolmanneksella potilaista yskä jatkuu kolmen viikon ajan.

Hoito

Mitään muuta hyvää hoitoa kuin aika ei flunssaan ole tarjolla. Erilaiset luontais-tuotteet kehuvat estävänsä ja parantavansa flunssaa, mutta mitään tieteellistä todistetta ei asiasta ole. Yleissääntönä voidaan sanoa, että mitä enemmän tuote lupaa parantaa, sen varmemmin se on humpuukia. Nobelisti Linus Pauling oli vakuuttunut C-vitamiinin parantavasta vaikutuksesta. Nykytutkimusten mukaan vaikutus on mahdollinen, mutta edelleen kiistanalainen. Sinkin on ajateltu estävän rinovirusten tarttumista soluihin, ja teoriassa se toimiikin, mutta käytännössä ei. Rokotteita ei ole edes näköpiirissä, koska niin monet eri virukset aiheuttavat flunssaa. Influenssarokotetta, joka siis estää ainoastaan influenssa A ja

B:tä, ei tule luulla yleiseksi flunssarokotteeksi. Antibiooteilla ei ole paikkaa flunssan hoidossa, koska ne eivät pysty puremaan viruksiin. Yskänlääkkeitä mainostetaan ja käytetään paljon, mutta niiden hyöty on lähinnä henkistä: sellaista tutkimusta, jossa yskänlääke olisi vähentänyt yskimistä, ei olla saatu aikaiseksi. Sen sijaan yskänlääkettä käyttäneillä oli - yllätys, yllätys - enemmän sivuvaikutuksia kuin lääkettä käyttämättömillä.

Flunssa on siis lähinnä jokavuotinen, mutta ei kuitenkaan merkityksetön riesa. Lentäjillä monet flunssan oireet pahenevat lennolla ja varsinkin korvien paineentasauksen epäonnistuminen aiheuttaa ongelmia. Jokainen on varmaan joskus lentänyt tukkoisena, ja vasta sen jälkeen oppinut, että tuolloin lennolta pois pysyminen olisi ollut kaikkien osalta se edullisin vaihtoehto.

Lähteet:

- Heikkinen T.: Mitä uutta flunssasta? Duodecim 2003;119(18):1705-1707.
 Hemilä H.: C-vitamiini ja flunssa-pitkän kiistelyn kohde. FinOHTA, 2005.
 Pitkäranta A.; Pitkittyvä nuha – mikrobilääkettä vai oireenmukaista hoitoa. Suomen Lääkärilehti 2005;27-29:2875-2877.
 Puhakka T., Pitkäranta A. ja Ruuskanen O.: Flunssa ja sen komplikaatiot. Duodecim 2000;116(1):39-45.
 Renko M. (toim.): Yskänlääkkeet eivät vähennä lasten yskää. Suomen Lääkärilehti 2004;43:4139.

Antti Tuori
A32F, LT

Lintuinfluenssa – todellinen uhka?

Tämän syksyn pääuutisaiheena on ollut maailmalla leviävä lintuinfluenssa. Puutteelliset ja väärät tiedot ruokkivat helposti tautia kohtaan koettuja pelkoja, mutta mitä oikeasti tiedämme lintuinfluenssasta?

Lintuinfluenssalla tarkoitetaan lintujen influenssa A-viruksen aiheuttamaa tautia, joka esiintyy pääasiassa luonnon vesilinnuissa, mutta se voi levitä myös siipikarjaan. Lintujen influenssa A-virukset tarttuvat ihmiseen yleensä huonosti. Tartunta tapahtuu suorassa kosketuksessa sairastuneeseen lintuun tai sen eritteisiin. Tähän mennessä WHO:lle (World Health Organization) on ilmoitettu noin 120 tartuntaa, joista noin puolet on johtanut potilaan kuolemaan. Täytyy kuitenkin muistaa, että sairastuneita on todellisuudessa moninkertainen määrä ilmoitettuihin tapauksiin verrattuna, joten taudin tappavuus on varmasti alle 50%. Euroopassa ei ole todettu H5N1-viruksen tarttuneen ihmiseen.

Epidemian kulku

H5N1-lintuinfluenssaviruksen aiheuttama epidemia puhkesi vuoden 2003 lopulla Kaakkois- ja Itä-Aasian siipikarjassa. Tautia esiintyy edelleen Vietnamin, Indonesiassa, Thaimaassa, Kambodzassa, osissa Kiinaa ja mahdollisesti Laosissa. Lähimmät tautitapaukset siipikarjassa ja erällä vesilintulajeilla on todettu Romaniassa, Turkissa, Kroatiassa ja Venäjän Tulassa. H5N1-lintuinfluenssan leviäminen Suomeen tai sen lähialueille talven aikana on epätodennäköistä. Virus on levinnyt Aasiasta Siperian kautta Eurooppaan vesilintujen mukana, joiden syysmuut-

to on nyt päättymässä ja vie pois päin Pohjois-Euroopasta.

Pandemia ja sen riski

Influenssapandemiolla tarkoitetaan influenssa A-viruksen aiheuttamaa maailmanlaajuista epidemiaa, jonka aiheuttaa ihmisille uusi virustyyppi. Kun ihmisillä ei ole vastustuskykyä uutta virusta vastaan, sairastuu pandemiaan suurempi osa väestöstä kuin vuotuisiin influenssaepidemioihin. Sen aiheuttama tauti voi myös olla keskimäärin vakavampi kuin tavanomainen influenssa. On arvioitu, että Suomessa pandemian puhjettua 25-30% väestöstä sairastuisi tautiin ja kuolleisuus olisi 0,1-1%. Pandemia leviää erittäin nopeasti yli koko maapallon, arviot vaihtelevat kahdesta viikosta kahteen kuukauteen. Viime vuosisadalla oli kolme influenssapandemiaa, "espanjantauti" 1918-1919, "aasialainen" 1957-1958 ja "hongkongilainen" 1968-69. Seuraavan pandemian ajankohtaa ei pystytä ennustamaan, mutta historiasa pandemiat ovat seuranneet toisiaan 15-40 vuoden välein.

Nyt pelätään, että lintujen huonosti ihmisiin tarttuva H5N1-virus voi muuntua ihmisestä ihmiseen helposti tarttuvaksi muodoksi ja aiheuttaa pandemian. Suurin riski tähän on Kaakkois-Aasiassa, jossa villilinnut ja siipikarja ja toisaalta siipikarja ja ihmiset ovat läheisissä tekemisissä

keskenään. H5N1-lintuinfluenssan leviäminen Eurooppaan ei sinänsä lisää pandemian uhkaa, koska täällä siipikarja joutuu harvoin kosketuksiin villilintujen kanssa.

Suomessakin varaudutaan pandemiaan ja Sosiaali- ja terveysministeriö on perustanut pandemiavarautumistyöryhmän, joka laatii suunnitelman influenssapandemian varalle helmi-kuun 2006 loppuun mennessä.

Lääkkeet

Laboratorio-olosuhteissa H5N1-virukseen puree ”tavalliseen” influenssaan tarkoitetut neuraminidaasiestäjät oseltamiviiri (Tamiflu) ja tsanamiviiri (Relenza). Oikeilla potilailla lääkkeitä on kokemusta vain alle sadasta tapauksesta ja siten lääkkeiden oikean tehon arvio lintuinfluenssaan on mahdotonta.

Suomi on hankkinut pandemian varalle 1,3 miljoonaa hoitokuuria Tamifluta valtion varmuusvarastoon, joista lehtitietojen mukaan vajaa 3000 kuuria on korvamerkitty Finnairille. Finnairilla on myös jonkin verran Tamifluta omissa varastoissaan. Lääke lieventää tavanomaisen influenssan oireita ja lyhentää taudin kestoa 1-2 päivällä, mikäli hoito aloitetaan 2 vuorokauden kuluessa taudin alusta. Lääkkeet estävät virusten lisääntymistä, ja 2 vrk:n jälkeen lääkkeitä ei enää ole apua, koska viruksia on jo silloin elimistössä huomattavan paljon. Kansanterveyslaitos ei suosittele, että suomalaiset hankkisivat näitä lääkkeitä omiin varastoihinsa ja allekirjoittanutkin on pidättäytynyt lääkkeen hankkimisesta kotoisasta painostuksesta huolimatta.

Koska lääkitys tulisi aloittaa viimeistään kahden vuorokauden kuluttua oireista, tuo se logistisia ongelmia lääkkeen jakeluun. Yleisesti maasta toiseen voi viedä itselleen tarkoitettuja lääkkeitä, mutta jos Finnair haluaa viedä lääkettä valmiiksi johonkin kohdemaahansa, on välissä maahantuonti byrokratia, joka vaihtelee maittain eikä ole aina kovinkaan yksinkertainen.

Rokotteet

Tällä hetkellä ei ole rokotetta lintuinfluenssaa vastaan. Useat rokotevalmistajat kehittävät parhaillaan rokotteita H5N1-lintuinfluenssavirusta vastaan (ns. mallirokote), ja se tulee markkinoille aikaisintaan vuoden 2006 loppupuolella, luultavasti vasta vuonna 2007 tai 2008. Suomi on varautunut hankkimaan tätä mallirokotetta koko väestölle. Rokotteen teho pandemian aiheuttavaa virusta vastaan riippuu siitä, kuinka paljon pandemiavirus poikkeaa rokotteen valmistuksessa käytetystä H5N1-viruksesta.

H5N1-rokotteen lisäksi Suomi aikoo hankkia kaikille Suomessa pysyvästi asuville myös ns. täsmärokotetta. Täsmärokotetta ei ole vielä olemassa, sillä sitä kyetään valmistamaan vasta, kun pandemian aiheuttava virus on syntynyt ja analysoitavissa. Rokotevalmistajien kanssa pyritään tekemään varaussopimus, jolla Suomeen saataisiin täsmärokotetta mahdollisimman pian rokotetuotannon alkamisen jälkeen. Tähän uskotaan kuluvan vähintään puoli vuotta.

Pandemian alettua ajatuksena on rokottaa suomalaiset ensin mallirokotteella ja täsmärokotteen valmistuttua antaa tehoste annos täsmärokotteella.

Syksyn influenssarokotukset ovat eri asia kuin pandemian varalta suunnitellut rokotukset, eikä tavallinen influenssarokote suojaa rokotuksen ottanutta lintuinfluenssalta. Rokote kuitenkin suojaa tavalliselta influenssalta ja suosittelen sen ottamista.

Vältä lintuinfluenssaa matkalla

Matkustettaessa alueille, joilla on todettu lintuinfluenssaa (H5N1) siipikarjassa kannattaa noudattaa muutamia yksinkertaisia varotoimia: Vältä kosketusta elävään siipikarjaan ja villeihin lintuihin sekä vierailuja siipikarjatiloilta tai toreille, joilla myydään eläviä lintuja. Älä koske kuolleena löytyneisiin lintuihin ja varo koskettelemasta pintoja, jotka ovat tahriintuneet eläinten ulos-

teilla. Pese kädet usein vedellä ja saippualla, äläkä syö tai käsittele raakaa tai huonosti kypsennettyä siipikarjan lihaa, ankkaruokia tai munia.

Ei syytä paniikkiin

Emme vielä oikeasti tiedä, milloin pandemia puhkeaa ja minkä tyyppinen virus tulee sen aiheuttamaan. Tilannetta seurataan koko ajan, ja itse luotan suomalaisen terveydenhoitojärjestelmän kykyyn varautua ja hoitaa tilanne parhaalla mahdollisella tavalla. Myös Finnairin terveystalvelut ovat erittäin hyvin asioista perillä. Tällä hetkellä emme voi muuta kuin odottaa ja katsoa, miten tilanne kehittyy.

Lähteet:

www.ktl.fi

www.who.int

Pyhälä R.: Maaailma valmistautuu influenssapandemiaan. Duodecim 2004;120:2613-14.

Ora J.: Lintuinfluenssan riskiryhmiä määritellään. Suomen Lääkärilehti 2005;33:3110.

Antti Tuori
A32SF, LT



“Elämä on lyhyt loma ikuisuudesta”

Näin on joku viisas ajattelija kirjoittanut. Mehän tiedämme tämän,

kun kerran kaikki ollaan samassa veneessä

- siinä, joka kerran uppoaa. Ja kun aika on kallista,

valitsemme parhaamme mukaan ammatin, harrastukset,

puolison ynnä muun. Koska en kadu omia valintojani ja

koska jo yhden jaamme, voin yrittää ilahduttaa teitä sellaisella,

joka on ollut minulle kokemisen arvoinen.

Koska aion pitää vaimoni itsekkäästi itselläni, puhun nyt harrastuksesta,

joka kyllä on muuttunut tietyllä tavalla ammatiksi.

Se, että olemme täällä ihmettelemässä, johtuu useista käsittämättömistä yhteensattumista, joista ensimmäinen on alkuräjähdyksen ensihetkiltä, jolloin tiheyden oli oltava 10 potenssiin -49 tarkkuudella oikea galaksien, ja sen myötä elämän syntymiselle. En ole saarnamiehiä, mutta jokainen meistä joutuu muodostamaan itse maailmankuvansa. Oliko kysymyksessä ns. järjestetty juttu, vai onko universumeita olemassa lukematon määrä? Stephen Hawking on sanonut: “todennäköisesti emme koskaan opi täysin ymmärtämään universumia”.

Eräs musiikin historian suurimpia neroja, Joseph Haydn oleskeli 1700-luvun lopulla Englannissa ja törmäsi hänelle aiemmin lähes tuntemattomiin Händelin oratorioihin (mm. Messias). Ne tekivät häneen niin suuren vaikutuksen, että hän uransa huipulla

voimansa tunnossa päätti itse säveltää jotain vastaavaa omista lähtökohdistaan. Hän vei Englannista löytämänsä libretton mukanaan kotiinsa Wieniin, jossa se käännettiin saksaksi. Sen jälkeen hän ryhtyi työhön, josta oli tuleva hänen suurimpansa ja samalla aarre koko ihmiskunnalle. Haydn ei tiennyt alkuräjähdyksestä eikä stringiteoriasta, mutta se ei ollut tarpeen; syntyi massiivinen, lähes kaksi tuntia kestävä oratorio isolle orkesterille, kuorolle ja solisteille, joka oli arvo sinänsä, riippumatta kuuntelijan uskonnosta tai maailmankatsomuksesta. Teoksen nimeksi tuli “Die Schöpfung”, Luominen. Ensimmäinen julkinen esitys oli Wienissä v. 1799 ja konsertti oli sellainen menestys, että musiikin historia tuskin tuntee toista sen vertaista. Eikä Luomisen valo ole himmennyt vuosisatojenkaan päältä!

Minut on nyt valittu PIC:ksi retkelle luomisen ihmeeseen ja “Crew” on lähes sata henkeä. Olen kapellimestarina kahdessa konsertissa, ensimmäinen Kuusankosken kirkossa 20.11 klo 18, toinen Järvenpään kirkossa 27.11 samaan aikaan. En ole ollenkaan kuuluisuuden- tai sensaationkipeä, mutta jospa te, hyvät entiset kollegat, saisitte tästä jonkin kultahipun itsellenne? Teos on ylen suurenmoinen ja korvaa kärsimäni vaivat ja työn moninkertaisesti. Se on elänyt kanssani jo kuukausien ajan ja tuntuu aina vain paranevan. Jotta tervetuloa, yritän parhaani, pitäkää peukkuja!

Klaus Rautawaara

Caravelle takaisin kotiin?



OH-LSG sai Finnairissa nimen "Jyväskylä", ja se lensi yhtiössä 45,441 tuntia, joka oli eniten Finnairin Caravelle-laivastossa.

Finnairin entinen OH-LSG on vihdoinkin jäänyt lopulliselle eläkkeelle, tietojemme mukaan hyvässä kunnossa, Kongon Kinshasassa. Kone on myytävänä ja Suomen Ilmailumuseosäätiö on alkanut ajaa koneen hankkimista Suomen ilmailumuseon kokoelmiin.

SLL on herkkänä kuulolla ja valmiina tukemaan kaikenlaisia ponnisteluja koneen saamiseksi Suomeen. Tunnustelut omistajiksi ilmoittautuneiden kanssa on aloitettu ja koneen kunto sekä omistajien taustat on vielä selvitettävä ennen kauppohen hieromisen alkamista. Meidän kannattaa joka tapauksessa varautua melko

suureen varainkeräyskampanjaan. Vapaaehtoisia tarvitaan!

Projektia hoitaa tällä hetkellä Kari Voutilainen.



OH-LSG oli alunperin Sud Aviationin prototyyppi Super Caravelle 10B3-sarjalle ja se valmistui 1963. Kone myytiin Finnairille ja saapui Suomeen 1966. Koneessa oli JT8D7 moottorit ja se palveli Finnairia vuoteen 1983 saakka.

Junnu pelastettiin keräyksellä

OH-ABB eli "Junnu" oli lentäjäpioneeri Väinö Bremerin kone, jolla tämä suoritti 1930-luvulla mainetta niittäneet maailmanympärilentonsa sekä Afrikan retkensä. Koneella on kiistatta oma paikkansa suomalaisessa ilmailuhistoriassa.

Vuonna 1972 oli Junnun tarina kuitenkin saada lopun jota se ei olisi ansainnut. Koneen silloinen omistaja (jonka nimeä ei enää löydy arkistoista) ei arvostanut koneensa erityisasemaa meille suomalaisille ja oli aikeissa myydä koneen Ruotsiin. Silloisen Liikennealentäjien yhdistyksen SLY:n valtuuston puheenjohtaja Esko Huovio yhdessä hallituksen puheenjohtaja Reijo Toivosen kanssa ymmärsivät kulttuurimenetyksen uhkaavan ja laativat suunnitelman Junnun lunastamiseksi ja säilyttämiseksi Suomessa.

Liikennealentäjien organisoiman, jopa valtakunnallisesti huomattavan keräyksen tarkoituksena oli saada kokoon tarvittavat varat koneen pelastamiseen. Keräykseen saatiinkin mukaan, paitsi lukumääräisesti suuri joukko ilmailun ystäviä, myös merkittäviä vaikuttajia yhteiskunnan ja yritysmaailman huipulta. Reijo Toivonen muistelee mm. SYP:n pankinjohtajan Mika Tiivolan olleen keräykselle myötämielinen, tosin tätä kismittivät hieman lentäjäyhdistyksen kirjelomakkeet, joissa komeili ainoastaan kilpailija KOP:n logo. Asia korjattiin ilmeisen pian ja keräyskassa karttui myös Tiivolan panoksella. Vuorineuvos Aatos Erkko antoi oman panoksensa luovuttamalla liikennealentäjille 10 Bremerin Afrikan lennon kunniamitalia, joilla oli tarkoitus palkita keräykseen osallistujia. Syystä tai toisesta noista mitaleista jaettiin kuitenkin tuolloin vain kolme. Reijo Toivonen luovutti tänä vuonna hallussaan olleet loput mitalit Suomen Liikennealentäjäliiton hallintaan.

Takaisin vuoteen 1972. Suuri keräys huipentui valtaisaan Junnu-iltajuhlaan ravintola Vanhassa Maestrossa (joka nykyään tunnetaan yökerho Studio 51:nä). Juhlaan ottivat osaa kaikki keräykseen osallistuneet tahot. Erään suomalaisen ilmailun merkittävistä illoista kruunasi erittäin arvovaltainen vierasjoukko. "Mahanpohjaa väänteli jo kaksi viikkoa ennen", muisteli tuolle kuulijajoukolle juhlapuheen esittänyt hallituksen puheenjohtaja Toivonen. Entä itse juhla-alku? Uskokaa tai älkää, se saatiin mukaan juhlasaliin Finnairin mekaanikkojen työpanoksella. Kone purettiin osiin ravintolan ulkopuolella – ja kasattiin uudelleen kokoon sisällä!

Tomi Tervo

Liikennealentäjä 4/1972 mainosti näin:



LIIKENNEALENTÄJÄJEN "JUNNU SUOMEEN"
HÄRKÄJUHLA
Perjantaina 3. 11. 1972 klo 20.00–03.00
RAVINTOLA VANHA MAESTRO, FREDRIKINKATU 51–53

JUNNU ASIAA

"JUNNU SUOMEEN"-kampanjan merkeissä, mikä on aktivoitunut Suomen ilmailuväkeä kevään ja kesän, järjestää SLY SUUREN HÄRKÄJUHLAN perjantaina, 3. 11. 72 klo 20.00 - 03.00.

Juhlat eivät suinkaan ole tarkoitettu vain liikennealentäjille, vaan painavasti kaikille ilmailuhenkisille, jotka haluavat viettää hauskan illan, nähdä kuinka keittiömestari paistaa härän. Kuulla tunnettujen iskelmälaulajien laulavan ja Bremerin vanhan koneen jäävän Suomeen meidän ilmailumuseomme harvinaisuudeksi - monet ulkomaiset museot ovat jo yrittäneet ostaa sitä yksityisistä ulkomaalaisista puhumattakaan.

Yhden illalliskortin hinta on 30.- Smk, mistä ravintola (Vanha Maestro muuten, Rakennusmestarien talossa) vie 15.- Smk, toisen puolen mennessä lyhentämättömänä ilmailumuseoyhdistyksen Junnu-rahastoon.

Sis. VANHAAN MAESTROON - koko Suomen ilmailuväki - tulee muuten hauskat juhlat!



Ruokakaukalon laidalta

Syksyn catering-kierrokset on taas tehty. Ilmeisesti asiamme ovat niiltä osin melko hyvin, koska ainoastaan yksi halukas/vapaalla oleva ilmoittautui. Pari pahoittelua tosin tuli, kun ajat eivät sopineet, joten yritetään kevään puolella tai vuoden päästä taas uudestaan. Koska kierrosta ei tehty, putosi eteeni jokunen kysymys, joihin olen kaivanut vastauksia sieltä sun täältä parhaani mukaan. Toivotaan, että vastaukset tyydyttävät kysyjä.

Päivämäärätarrat lämpimien annosten kannessa

Catering käyttää valmistuspäivä-tarroina yleensä annosten kanteen liimattavia värillisiä tarroja. Satunnaisesti niissä saattaa olla myös valmistuspäivämäärä. Tarrat ovat puhtaasti cateringin omaa tiedonkulkua varten, eli jos päivämäärä on sotattu tai vaihdettu toiseksi, se ei tarkoita sitä, että meille syötetään vanhaa ruokaa vaan että värikoodi on kenties ollut väärä tms. Kolmioleipien päivät sitä vastoin ovat parasta ennen. Kerran koneessa käyneet leivät joutuvat roskiin.

Leipälaatikko

Sämpylöiden sekaan on ilmestynyt gluteenittomia pasteijoita. Ne on tarkoitettu ekstraksi eli niillä ei korvata leipiä, joskin näin on kuulemma erehdyksessä pari kertaa käynyt. Kannattaa lämmityttää, kylmänä ne maistuvat aika pahalta. Silloin tällöin sämpylävalikoimassa on vain pelkkää vaaleaa tai tummaa leipää, kun pitäisi olla tasaisesti molempia. Tilanne tulee valitettavasti aina silloin tällöin eteen, kun jokin leipälaatu on tilapäisesti loppunut, eli ei syytä huoleen. Viikolle 21.-27.11. on luvassa pientä vaihtelua: sämpylöiden tilalla on lämmitettäviä

patonkeja ja panineja kokeilumielessä, jonka jälkeen palataan taas normaaliin arkiseen valikoimaan.

Kahden lämpimän päivät ja lisätöiden annokset

Kippari paremmalla virkaiällään saa yleensä kaksi erilaista lämmintä annosta perämiehen joutuessa tyytymään kahteen samanlaiseen. Jos kippari



vapauttaa toisen esimerkiksi vaihtamalla tilalle kasvoksen tai aamiaisen, vapautunut annos ei valitettavasti siirry perämiehen listalle ilman omia valintatoimenpiteitä. Olen laittanut asiasta viestiä eteenpäin, ja toivotaan, että crewweb-puolelta asia saataisiin tulevaisuudessa hoitumaan automaattisesti, jolloin turhat vaihtoyritysvierailut miehistöruokasivuille voisi jättää pois. Samoin viestitin huoleni päivystäjän/sairaskorvaajan puuttuvista annoksista. Mitä aikaisemmin lennon alkuperäinen lentäjä sairastuu, sitä suuremmalla todennäköisyydellä myös ruoka-annos puuttuu. Eli kun otat lisätöitä tai joudut päivystykseltä töihin, varmista joko selvitykseltä tai miehistöruokasivuilta, että saat ruokaa. Eräs kollega muuten

oli perämiehen kanssa onnistunut tilaamaan aamiaisen samalle lennolle. Catering oli osoittanut omaa ajattelukykyä (=ei samaa ruokaa ohjaamoon) ja vaihtanut toisen aamiaisen kasvisannokseen. Pettymys oli luonnollisesti suuri, kun odotti munakasta ja saikin kasvispyttipannun. Tilanteen pitäisi olla teknisesti mahdollista, mutta catering lupasi - mikäli tilanne toistuu - loihdita jotain aamiaisen tapaista toisellekin lentäjälle.

Kaukocharttereiden paluut

Talviaikataulu toi mukanaan kaukochartterit ja puuttuvat annokset. Ongelman laajuuden on tämän alkukauden aiheuttanut puutteellinen ohjeistus omassa cateringissamme ja sitä he kovasti pyytelivät anteeksi. Ohjeet on tarkistettu eli puutteita pitäisi olla ainakin harvemmin. Muistutuksena, crewwebin ruokatilaukset eivät toimi ulkomailta tulevien annosten osalta: eli kaikki syövät samaa mitä sattuu tulemaan, kipparin erikoinen ja yksi kasvis kuitenkin löytyvät.

Mille lennolle lämmin ateria?

Vanhat hyvät määritelmät, jotka perustuivat vain kellon aikaan, on jossain välissä kuopattu. Välillä on kollega saanut aamulla 06.30 eteensä lounasta, vaikka päivä on vielä jatkunut pitkälle yli puolen päivän. Olen esittänyt paluumista vanhoihin kellon aikaan perustuviin määrittelyihin, mutta toistaiseksi on voimassa hyvin sekava sääntö. Jos on yksi (=1) Helsingistä lähtevä lento, ruoka tulee sille (helppoa), mikäli lähtö ennen klo 22 ja ei ATR. Jos on kaksi (=2) Helsingistä lähtevää lentoa, ruoka tulee ensimmäiselle!!!! Ja loput kun enemmän kuin kaksi lähtöä Helsingistä olikin niin sekavaa, että siitä ei saanut enää selvää (vilisi neljänneksiä, kol-

manneksia, jne). Olisiko vanha sääntö "ei lämmintä automaattisesti ennen klo 9 lähtevälle, jos enemmän kuin 1 lähtö Helsingistä" sopiva? Aamiaisen kun joutuu kuitenkin itse tilaamaan, ja muutenkin ruoka-aikojaan voi tarvittaessa itse muuttella, jos siltä tuntuu. Näin välttyttäisiin pakkolounailta aamutuimaan.

Erikoisruokavaliot

Jokunen kysely on tullut koskien erikoisruokavaliota. Mikäli sellaista tarvitset, hanki siitä lääkärintodis-

tus ja toimita todistus Juha Neroselle (HOC/59). Jos kuulut miehistöruokailun piiriin (siis ei koske MD11-lentäjiä), ruokasi tulee automaattisesti työlistasi mukaiselle lennolle. MD11-lentäjät toimittavat työlistansa Catering OPS:iin, jolloin asianmukainen annos saadaan lennolle mukaan.

Toivottavasti jokaiselle löytyi jotakin tämänkertaisesta ruokakoosteesta. Otan mielelläni vastaan kyselyitä ja parannusehdotuksia, varsinkin kaukalon sisällön suhteen, eli laittakaa mailia tulemaan tai lappua lokeroon. Kaukaloa ollaan taas hiukan uudista-

massa; sen osalta lisää tietoa heti, kun saan kuulla uusista tuulista.

Milla



Achtung! - AOL 3 Alpeilla

AOL 3 on toiminut aktiivisesti jo kohta kaksi vuosikymmentä virkistystoiminnan saralla. Erilaisia kurssitapaamisia on vietetty maalla, merellä ja ilmassa. Tämänkertaisen matkan tavoite oli päästä Apostolin kyydillä korkeammalle kuin aikaisemmin.

Valitsimme kohteeksi Axalpin Sveitsissä, jolloin saisimme yhdistettyä upeat alppimaisemat ja lentonäytöksen. Kun retkeen kytkeytyi vielä nimeltä mainitsemattoman kapteeni Heikkalan rästiin jääneet polttarit, oli aika poistaa hänet ohjaamosta Zürichin päätepysäkillä. Onneksi kyydissä oli "sattumalta" Rantasen Jyri, joka kuskasi koneen turvallisesti takaisin koto-Suomeen.

Suuntasimme vuokra-autojen nokat kohti lounasta ja Axalpin vuoristokylää, joka löytyy noin parin tunnin ajomatkan päästä Brienzer See-järven kupeesta läheltä Interlakenin kaupunkia. Reilun kahden kilometrin korkeudessa sijaitseva kylä sijaitsee upealla paikalla ja talvikaudella se toimii pienenä hiihtokeskuksena. Asetuimme kotoisaan Hotel Chemihüttliin (www.chemihuetli.ch), jossa isäntäperheen Heidi

ja Ruedi Rubi-Stachel pitivät meistä hyvää huolta. Pääsimme jo tulopäivänä tiirailemaan päällämme kurvailevia F-5E Tigereita ja F-18 Horneteja.

Seuraava päivä valkeni kauniina ja kirkkaana. Raikas alppi-ilma oli todella maineensa veroista aikaeron väsyttämille lentäjänsankareille. Tukevan aamiaisen jälkeen liityimme satoihin ylöspäin suuntaaviin sveitsiläisiin ja ulkomaalaisiin. Vaikka matkaa katsomona toimivalle vuorenrinteelle ei ole pystysuunnassa kuin puolisen kilometriä, kestää kapuaminen jyrkähköä rinnettä pitkin tunnista kahteen, hieman kiipeilijästä ja säästä riippuen. Kapuamista helpottaa Sveitsin ilmapvoimien Super Pumien reitin varrelle tuomat huoltopisteet ja baja-majat. Näin ensikertalaisena alppinistina en osannut arvioida järkevästi omaa kapuamisnopeuttani ja ylöspäästyäni oli

kin paita kohtalaisen märkä. Niinpä on hyvä kuljettaa mukana vaihtovaatteita, sillä vaikka aurinkokin paistoi, olisi aamupäivä kahden ja puolen kilometrin korkeudessa ollut aika viileä kosteissa vaatteissa. Iltapäivällä tuulen tyynnyttyä alkoi rinteellä jo pärjätä t-paidassa. Evästä ei ollut tarvis raahata mukana, sillä katoksissa myydyt bratwurstit pitivät nälän loitolla.

Sveitsin ilmapvoimat yhdistivät Ebenfluhin huippujen ympäristössä huvin ja hyödyn. Tigerit ja Hornetit ampuivat katsojien silmien edessä maaleihin kolmena päivänä. Pisteenä i:n päälle, keskimmaisena päivänä oli lentonäytös. Tämä oli pr-toimintaa parhaimmillaan eikä edes maksanut ylös vaivautuneille muutamalle tuhannelle katsojalle mitään (no, ehkä kapuamisesta kipeytyneet jalat). Näytöksessä esiintyivät suihkuhävittäjien lisäksi



AOL 3:n alppijääkärit: "Kaba" Arantola, "Rafu" Aspholm, "Jack" Heikkala, "Masa" Keränen, "Jykä" Korpelainen, "Osmo" Laatonen, Juho "Beaver" Majava, "Pena" Saarela, "Eppu" Sirniö, "Aatzi" Suonsivu ja "Hepo" Tolvanen

Swiss F-5 heittää soihtuja.
Kuva: Esa Sirniö

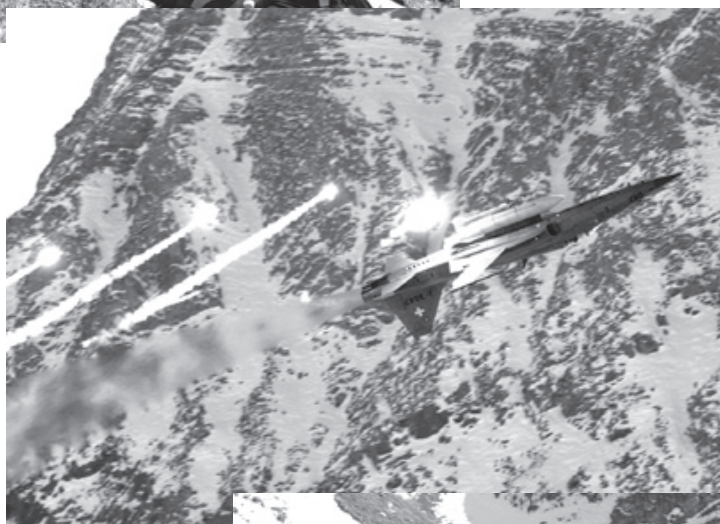
laskuvarjojääkärit sekä helikoptereista Alouette 3 ja Super Pumat, jotka kuskasivat vuorilaaksosta kutsuvieraita jatkuvalla syötöllä näytöskatsomona toimivalle vuorenrinteelle. Koko homman kruunasi Patrouille Suisse-taitolentoryhmä, joka lensi punavalkoisilla F-5 hävittäjillä.

Näytöksen jälkeen rinteiden kapeimmilla kohdilla oli aika ruuhkaista, joten paluu Axalpin kylään saattoi kestää jopa kauemmin kuin ylös kaapuaminen. Toisaalta, kuten pääohjaaja on todennut: "Kiire on kaupunki Venäjällä ja sillä ei ole mitään tekemistä ilmailun(näytöksen) kanssa".

Upean päivän jälkeen oli mukavaa täyttää kupu kliseemäisesti fonduella ja paikallisella vuorilaaksojen valko-viinillä.

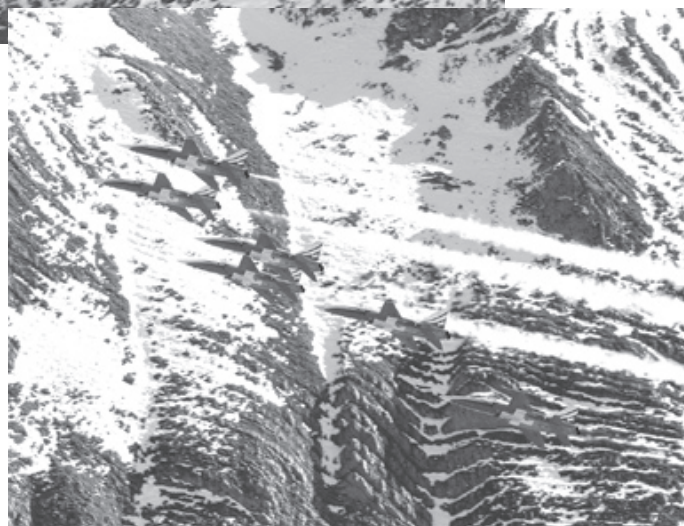
Seuraava näytös järjestetään syksyllä 2006 ja siitä saa lisää tietoa osoitteesta www.luftwaffe.ch

Paluupäivänä päätimme jatkaa ilmailuteemaa ja kävimme tutustumassa Sveitsin ilmavoimien museoon Dübendorfissa (Flieger Flab Museum), joka sijaitsee noin 20 km Klotenin lentokentältä itään. Museo on sveitsiläiseen tyyliin erittäin siisti ja sisältää kattavan otoksen koko Sveitsin ilmavoimien historian aikaisesta kalustosta. Paikan houkuttavuutta lisää naapurihallista



Patrouille Suisse alppimaisemissa.
Kuva: Esa Sirniö

operoiva JU-AIR-yritys, jonka kalusto koostuu neljästä Junkers Ju-52:sta, eli samasta konetyypistä millä Aero/Finnair lensi vuosina 1932-49. Yritys tarjoaa mm. sightseeing lentoja Alpeille, mutta valitettavasti "alppijääkäreidemme" oli suunnattava kokat kohti Klotenia kotimatkaa varten. Lisää infoa Dübendorfin museosta ja "Tantju"-lennoista: www.ju-air.com



Paloheinän käkikello,

Heikki Tolvanen

Kollegamme Interline Regatassa

Jo lähes legendaarisen maineen saanut Interline Regatta järjestettiin jo 24. kerran Karibian lämmössä. Myös lentävien porukka oli saanut kolme venekuntaa matkaan muutaman vuoden tauon jälkeen.

Suurimmassa veneessä (49 jalkaa) oli kipparina Mika Währn, keskimmissä (47 jalkaa) Jari Soukka, sekä 44 jalan luokassa allekirjoittanut. Suuria veneitä Suomen mittapuun mukaan, mutta Karibian avoimille vesille mitä mukavimpia (= isot jääkaapit). Alku aina hankalaa, sillä lähes puolentoista venekunnan matka saarille kesti tolkkutoman kauan - lähes neljä vuorokautta. Ennen kisan alkua oli sentään

muutama harjoittelupäivä, jotka kukin venekunta käytti mitä ihmeellisimpiin harjoitusmetodeihin. Pitihän huomioon ottaa aikaero, lämpötila (nestehukka), uusi miehistö ja vene sekä joka ilta jossain satamassa järjestetyt partyt.

Ensimmäinen startti oli perjantaina klo 10.30. Ensin lähtivät luokan D (40-jalkaiset) veneet ja siitä kymmenen minuutin välein isommat luokat. Paras startti heti ensimmäisessä lähdössä, mutta pian huomasimme, ettei vauhtimme riitä edes pienemmille veneille. Sijoituksemme oli viides yhdeksän venekunnan joukossa. Toisin oli muissa luokissa, joissa veneemme näyttivät muille taivaan merkit. Lähestulkoon ylivoimaiset voitot omista luokista antoivat hyvät lähtökohdat jatkoa ajatellen.

Seuraavana päivänä lähtö oli myötätuuleen ja keli tuulen puolesta heikko. Sijoitukset 4., 4. ja 3. (isoimmasta veneestä alkaen) tiesivät sitä, että kisa sen kun kovenisi loppua kohti. Kovimpia kiistakump-

paneita olivat isossa luokassa Emiraatit ja SAS, 47:sten luokassa American ja SAS sekä 44:sten luokassa FedEx, American sekä Cargolux.

Kolmas kisa oli pitkä vastatuuli (kryssi) Jost Van Dykeltä Marina Cayhin ja sen jälkeen vielä lyhyt rata-kisa poijuja kiertäen. Päivästä tulikin pitkä - ja toisille niin pitkä, etteivät edes ehtineet maaliin annetussa aikarajassa. Vain seitsemän venekuntaa ehti maaliin. Tässä suomipojat näyttivät muille närhen munat. Sijoituksemme: Mika 1., Jari 1. ja Ville 2. Tässä vaiheessa sattui järjestäjille ehkä koko kapinoitten suurin moka. Pistelasku tökki todella hartaasti, ja vaikka Jari oli ainoa luokassaan maaliin tullut vene, ei muita rangaistu sääntöjen mukaan. Mikäli pisteet olisi laskettu oikein, olisimme siirtyneet ylivoimaiseen johtoon joukkuekisassa. Päivän toinen lähtö peruttiin tuulen tyyntymisen vuoksi.

Viimeinen lähtö oli Virgin Gordalta takaisin Tortolaan Road Towniin. Lyhyt vastatuulisuus ja sen jälkeen myötäistä/sivutuulta seuraaville merkeille. Tuulta oli ehkä eniten koko regatan aikana, ellei oteta huomioon ennen ensimmäistä kisaa ollutta ukkosmyrskyä,

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.



jossa tuuli puhalsi puuskissa noin 20 m/s. Allekirjoittaneen purjehdus oli nousuvoittoista ja tuloksena koko fleetin ykkösiä. Tuntui hyvältä lopettaa regatta lähtövoittoon. Mika oli omassa luokassaan 3:s ja Jarille lakituvan kautta hylkäys.

Joukkuevoitto kotiin

Lopputuloksissa Finnairille tiukka mutta ansaittu joukkuevoitto (tasapistein AA:n kanssa), joka olikin päätavoittemme koko kisassa. Kolmantena SAS / Braathens. Ilman pistelaskuhässäköitä olisi Mika voittanut oman luokkansa kirkkaasti ja Jarin venekunta olisi ollut luokassaan toinen.

Eikä siinä vielä kaikki... Mika miehistöineen Guilt veneellä voitti koko regatan nopeimman veneen tittelin tasoitettussa ajassa, jonka seurauksena hän joutuu lähtemään saarille myös ensi vuonna. Tällä kertaa vain kustannuksitta, sillä ykköspalkintona oli ilmainen vene ensi vuoden regattaan!

Suuren kiitoksen ansaitsee sponsorimme Flight Training Center ja Petri Louhivuori, joka puki joukkueemme avajais- sekä palkintojenjakoiltaan yhtiömme väreihin ja logoihin. Unohtaa ei saa myöskään monivuotista yhteistyötä Finlandia-merkkisen urheilujuoman kanssa, joka sai suurimmat aplodit palkintojenjaon yhteydessä. Olimmehan jakaneet jokaisen kisaveneen miehistölle pullon tätä raikastavan hengityksen ja hövelin käytöksen tuovaa, joukkueemme virallista kisajuomaa.

Lentävät kollegamme eri veneissä:

- Guilt: Mika Währn, Kristian Heinilä, Leo Kyyhkynen, Janne Haverinen, Pekka Lehtimäki ja Jukka Jaskari
- Halcyon: Jari Soukka ja Pekka Malmivaara
- Shangri La: Ville Vento, Arska Helminen, Juha Niemelä, Antti Kovalainen ja Jakke Punakivi

Ville Vento

Oikaisu ilmoitukseen

Edelliseen numeroomme oli erehdyksessä päässyt Left Foot Companyn viimevuotinen mainos, jossa oli osittain vanhentuneita tietoja. Tämän lehden mainoksesta (vierellä) löytyvät oikeat, vuotta 2005 koskevat tarjoustiedot. Pahoittelemme virhettä.

Toimitus

Custom-made shoes for the gentlemen of the skies.



Tarjous SLL:n jäsenille:

mittatilauskengät -25/-15 %

Tutustu mallistoon osoitteessa

www.leftfootcompany.com ja

tule kenkäostoksille

Eteläesplanadi 8,

puh. 09-278 2916

left®

Mittatilauskengä
herrasmiehille.