

LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennelentäjäliitto ry | nro 8 | 20.12.2005



Rauhallista Joulua!

LIKENNELENTÄJÄ

8/2005



5

Uuden toimitusjohtajan tervehdys
Vuodenvaihteessa Finnairin johdossa aloittava Jukka Hienonen tervehtii SLL:n jäseniä ja kertoo ajatuksiaan mm. meidän lentäjien työnkuvasta.



16

Lehtori Tolvanen ja laivastotieteen perusteet
Millaisista aineksista syntyy menestyksekkäs laivasto lentoyhtiölle? Esimerkkiyhtiönä oppitunnilla Air New Zealand.



20

Sterling tulee – oletko valmis?
Uusimpana halpalentotulokkaana Suomeen rantautui Sterling, joka haaveilee tulevaisuudessa jopa omista kaukoreiteistä.



22

Storm diary
Mitkä ovat ajatukset, kun hirmumyrsky pyyhkii täydellä voimalla oman kotiseudun yli? Harri Uitto koki paikan päällä luonnon raivon.



25

Talouspuolen puurtajat esittelyssä
SLL:n kokoisen yhdistyksen talouden hoitaminen ei ole ihan yksinkertaista puuhaa. Kirstunvartija Nieminen ja sen kasvattaja Honkavaara esittäytyvät.

Lisäksi:

- 3 Pääkirjoitus
- 4 Puheenjohtajan palsta
- 6 Valtuuston väläyksiä
- 7 Turvatoimikunnalla riittää töitä
- 9 Jäseniä eläkkeelle
- 10 Pääluottamusmies ja palkanlaskennan kiemurat
- 12 ATS-komitea kokoontui Meksikossa
- 14 DG-komitea Saksan Neu-Isenburgissa
- 18 Qantas täyttää 85 vuotta
- 29 Sami ja FSNordic.net palkittiin
- 30 Big Band hakee jäseniä
- 31 Kurre Melander on poissa

LIKENNELENTÄJÄ

Julkaisija:
Suomen Liikennealentäjäliitto 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

Tahtaja:
Matias Jaskari

Vakituiset avustajat:
Heikki Tolvanen, Kari Voutilainen

Toimitusneuvosto:
Päätoimittaja ja Suomen
Liikennealentäjäliitto 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.sllpilots.fi

Kirjoittajien mielipiteet ovat heidän omiaan, eivät edusta Suomen Liikennealentäjäliitto ry:n virallista kantaa.

Kannen kuva ja kuvankäsittely:
Tomi Tervo

Ei stabiilia päivää

No johan taas tapahtuu! Paljon on menty niistä ajoista kun palavereista jätettiin sämpylät ja tyyppikursseilta turhat saunomiset kustannussyistä pois. Outoa, eikö tunnu kuin niistä olisi kovinkin lyhyt aika? Nyt yhtiö teki miljardin konekaupat. Mutta mikäpä sen parempi uutinen? Hyvistä uutisista kannattaa tällä alalla nauttia silloin kun niitä tulee.

Kaukoliikennelaivaston hankintapäätös oli odotettavissa, mutta koneiden määrä ja ensimmäisten koneiden tulon pikainen aikataulu lienevät olleen monelle yllätyksiä. Mitä ratkaisu tarkoittaa lentäjän kannalta? Se tuo meille tietysti uutta, laadukasta työkalustoa. Se antaa myös vahvan signaalin yhtiön uskosta sen omaan tulevaisuuteen. Ja nämä molemmat luovat positiivisia odotusarvoja tulevaisuutemme työpaikkojen ja työolosuhteiden kannalta. Toisaalta, talousmaailmaa tuntematonkin ymmärtää alamme tuntien myös tuon satsauksen sisältämän riskimomentin. Meillä kaikilla on peukut ja ukkovarpaat pystyssä.

Ratkaisun myötä yhä suurempi osa lentäjistämme, myös nuoremista, tulee tutustumaan kaukoliikenne- ja aikaerolentämisen saloihin, jotka entisaikaan ovat olleet varsin pienen ja kokeneen poppoon erityisalaa (sekondeja lukuun ottamatta). Tukitoiminnoitamme, kuten NCC:ltä, dispatchiltä ja manuaaleilta juuri kaukoliikenne vaatii kaikkien eniten. Myös työmme väsyttävyyttä ja lepokysymykset sekä työvoiman resurssointi ovat kaukoliikenteessä hankalimpia ratkottavia. Tulemme odottamaan panostuksen näille sektoreille olemaan vahvaa, tinkimätöntä ja tuloksen vastaavan 12 koneen operoinnin tarpeita. Myös Ilmailulaitoksen ja Ilmailuhallinnon tulee pysyä vauhdissa mukana. Uusia kysymyksiä syntyy

aina terminaalikapasiteetista MFF-lentämisen viranomaisäädöksiin.

Paljon muutakin muuttuu. Pääjohtaja Keijo Suila jättää vuodenvaihteessa hyvinvoivan Finnairin. On totta että vaikeina hetkinä ymmärrystä työnantajan ja työntekijäpuolen välille joutui kaivamaan kuin routaista maata. Menon ollessa hurjimmillaan on tämänkin lehden sivuilla kauhisteltu ja syljetty tulta ja tappuraa. Jälkikäteen tarkasteltuna en usko että kukaan voi kiistää Finnairia luotsatun kriisien yli erittäin hyvin. Sopivaa luonnehdintaa miettiessäni tulee mieleeni vain primitiivistä hehkua omaava lausahdus kotikonnuiltani. "Oot sie Keke aika sälli." Ja meilläpäin kun sanotaan, myös tarkoitetaan. Onnea tulevaan!

Jukka Hienosen toivotamme avoimin mielin tervetulleeksi johtamaan yhtiötä, ja toivomme hänelle menestystä. Jukan tervehdys liikennelentäjille löytyy muuten muutama sivu taaempaa tästä lehdestä.

Liikennelentäjä-lehtikin kokee vuodenvaihteessa muutoksen sen jakelun laajentuessa kattamaan myös kattojärjestö FPA:n lentäjät. Kirjoittajille ja lukijoille lehti näyttäytyy ja toimii kuten ennenkin. Suurin osa nykyisällöstä säilyy. Uudet tilaajat maksavat itse lehtensä. Toimitus jatkaa entisellä kokoonpanolla. Jakelun laajennus mahdollistaa kuitenkin kaikille lentäjille yhteisen lentoturvatyön ja kansainvälisen toiminnan tuoman tietotaidon jakamisen myös muille suomalaisille lentäjä-

yhdistyksille. Lehden siirtyminen FPA:n alaiseksi on luonnollista jatkoa FPA:n turvatoimikunnan luomiselle sekä kattojärjestön siirtymiselle edustamaan meitä IFALPA:ssa.

Onneksi on kuitenkin jotain, joka säilyy - aina samana. Se tärkein asia, joka meinas taas kokonaan unohtua ja hukkua näihin muutosten myrskyjen vaahtopäihin.

Onnellista ja perinteikästä Joulua, hyvät ystävät.

Tomi Tervo
päätoimittaja



Hyvät liikennelentäjät,

Varsin vaiheikas vuosi on loppuillaan. Kevät kului työehtosopimuksen merkeissä. Lopputuloksena saatiin aikaan varsin mallikas sopimus. Asetetut tavoitteet saavutettiin. Jokaisesta sopimuksesta löytyy aina jotain viilattavaa, ainakin jälkikäteen arvioiden. Sopimukset ovat aikansa ja tilanteensa lapsia. Jälkiarviointeja tehtäessä yleistilanne on yleensä jonkin verran muuttunut. Kun katson kolmekymmentä vuotta taaksepäin omalta kohdaltani, voin todeta, että pala palalta liikennelentäjien asema on parantunut. Olen vakuuttunut, että nykyinen TES on myös yksi lenkki tässä jatkumossa.

Omasta ja jäsenistön puolesta haluan esittää suuret kiitokset niille

neuvottelukunnan jäsenille, jotka ovat siirtyneet hieman vilvoittelemaan kiihkeimmästä yhdistystoiminnasta. Panu Mäki, Kristian Rintala ja Arto Pellinen – teidän taitonne ja sinnikkyysenne ansaitsevat koko jäsenkunnan kunnioituksen.

Yhtiömme joululahja oli kaukoliikennekoneiden hankintapäätös. Päätös sisältää monta viestiä. Meille, yhtiön työntekijöille, päätös viestii omistajien uskoa ja luottamusta yhtiön tulevaisuuteen. Lentäjinä olemme tietysti kiinnostuneita tulevista työvälaineistä sekä siitä, miten niiden kanssa toimitaan. Lahjapaketin avaamistavasta on monta eri näkemystä. Itse olen sitä mieltä, että uuteen tilanteeseen on sovittu varsin käyttökelpoiset lähtömerkit.

Kuten aina ennenkin, neuvottelemme yhtiön kanssa tilanteiden kehittyessä. Tärkeintä tietysti on, että yhtiön strategia toteutuu niin, että meillä tulevaisuudessakin on neuvoteltavaa. Kukaan ei voi tietää, miltä maailma näyttää ensi vuosikymmenellä ja tämän hetken päätöksiä on erinomaisen helppoa arvioida jälkikäteen. Omasta ja jäsenistön puolesta haluan esittää yhtiölle kiitokset päätöksestä, joka valaa uskoa ja luottamusta myös ammattikuntamme tulevaisuuteen.

Yhdistyksemme toi myös oman pakkettinsa kuusen alle. Työryhmä Panu Mäki ja Kalle Ilvesmäki oli tehnyt perusteellista työtä yhdistyksen sijoitusasunnon etsimisessä. Valtuuston oli helppo tehdä päätös esitetyistä vaihtoehdoista. Käynnistysvaiheen jälkeen jäsenistömme voi hyödyntää asuntoa ja nauttia virkistävästä lomasta Wienissä.

Toivotan lukijoille Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta!

Jukka Kaleva
puheenjohtaja



Viellä ehtiä mukaan!

SLL:n Gaalla
01.01.2006 klo 18.00

Hotelli Hilton Kalastajatorppa Helsinki, Pyöreä Sali

Liput (à 35,00 €) lunastettavissa ovelta.

Ilmoittautumiset 24.12. mennessä:

Sähköpostitse osoitteella jarkko.punakivi@slpilots.fi

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

Dress code : Smokki / Tumma puku.

Tervetuloa !

SLL:n puolesta,
Jarkko Punakivi 050-514 6828
Pekka Mustakallio



Uuden toimitusjohtajan tervehdys

Arvoisat liikennelentäjät, syksyn aikana minulla on ollut ilo vierailla lentomatkojeni yhteydessä cockpitin puolella useaan otteeseen ja tutustua sekä pilotteihimme että työhönne. Olen ilolla pannut merkille, että tapaamani henkilöt ovat välittäneet ammattikunnastanne professionaalialia ja vastuuntuntoista kuvaa. Juuri sellaista, jonkalaisena toivoisimmekin pilottikuntamme esiintyvän suuren yleisön ja asiakkaiden suuntaan. Nämä jutusteluhetket ovat olleet minulle henkilökohtaisesti antoisia ja tehneet osaltaan aloittamisen Finnairilla kotoisaksi.

Työmme ja liiketoimintamme kivijalka on turvallisuus ja sen vastuun kantajana te pilotit toimitte hyvin konkreettisesti. Olen lyhyen perehdyttämiseni aikana tullut vakuuttuneeksi Finnairin korkealuokkaisesta yrityskulttuurista, koska se sitten turvallisuutta, täsmällisyyttä tai asiakaspalvelua. Turvallisuudella emme voi kuitenkaan elämöidä, sillä näiden asioiden kanssa on oltava nöyrä jokainen päivä.

Viime vuosien täsmällisyystilastot kertovat ammattimaisuudesta niin ohjaamossa kuin sen ulkopuolellakin lahjomattomasti. Täsmällisyys on useimpien asiakkaidemme prioriteettilistan kärjessä. Tässä suhteessa olette hoitaneet tehtäväänne esimerkillisesti ja haluan kannustaa jatkossakin korkeaan suoritustasoon tällä alueella.

Uusi vastuullinen tehtäväni on saanut minut miettelijäksi. Tiedostan, että turvallisuuden on oltava ensimmäisellä sijalla koko lentoyhtiön ajattelutavassa toimitusjohtajasta juoksupoikaan. Tämän lisäksi yritysjohdon tehtävä on pitää huolta yhtiön taloudesta, sillä



ilman taloutta ei ole myöskään yritystä. Meidän on sitouduttava toiminnan jatkuvaan kehittämiseen ja se koskee jokaista finnairilaista. Emme voi harjoittaa kannattamatonta liiketoimintaa, sillä se heikentää edellytyksiämme selviytyä kilpailussa ja palkanmaksajana.

Aloittaessani Finnairin toimitusjohtajana 1.1.2006 alkaen haluan omalta osaltani olla luomassa SLL:n ja Finnairin välille rakentavaa ja keskusteluun perustuvaa kulttuuria. Tällä en kuitenkaan tarkoita, että ryhtyisimme hoitamaan päiväkohtaisia asioita ohi organisaatiokaavion. En voi myöskään luvata tulevaisuudesta pelkkää ruusutarhaa, mutta lupaan tehdä kaikkeni Finnairin, sen asiakkaiden, omistajien ja henkilökunnan puolesta. Se merkitsee tasapainoilua erilaisten intressien

paineessa eikä tarkoita myönteistä vastausta kaikkiin esitettyihin toiveisiin. Mutta viestini on: johdon on oltava kuuntelulla. Olen ymmärtänyt ne ohjaamoissa lausutut viestit, joissa on purettu mm. turhautumista miehistön turvaproseduurien haittoihin liikenteen sujuvuudelle Helsinki-Vantaalla. Nämä viestit on myös välitetty ILL:n johdolle ja lentotoimintaryhmällemme toimenpiteitä varten.

Laskeutuminen yökirkkaalle Helsinki-Vantaalle on ohjaamosta käsin havainnoituna kokemus, jonka perusteella ymmärrän loistavasti miksi olette päätyneet valinnassanne lentäjän

ammattiin. Uskon sen olevan kutsunmustyö. Yhtiömme historian suurimman investointipäätöksen tultua tehdyksi viesti ulkomaille on selvä: aiomme pitää Finnairin itsenäisenä ja menestyvänä yhtiönä myös rajun kilpailun oloissa. Haluamme taata työn ja toimeentulon ammattilaisille tässä yhtiössä. Uskon, että te näette tehdyn ratkaisun kannaltanne myönteisenä. Sillä varmistetaan paitsi meidän kaikkien tulevaisuus ja hyvinvointi, myös se että pilottimme saatte jatkossakin tehdä tätä kutsumustyötänne Euroopan nykyaikaisimmilla ja tehokkaimmilla työvälineillä.

Jukka Hienonen

Uusi toimitusjohtaja myös valtuuston vieraana

SLL:n valtuusto kokoontui joulukuussa poikkeuksellisesti kaksi kertaa, ensin 8.12. ylimääräiseen kokoukseen puhumaan kaukoliikenneratkaisun vaikutuksista meneillä olevaan vakanssihaakuun ja vielä 13.12. varsinaiseen kokoukseen. Seuraavassa lyhyesti tärkeimmät kokousasiat.

Ylimääräinen valtuuston kokous

Ylimääräisen kokouksen asioina olivat yhtiön ja yhdistyksen neuvotteluryhmän (Kaleva, Tuomikoski, Mäki) neuvottelema esitys MFF (mixed-fleet-flying) operoinnin aloittamisesta sekä vakanssihaun deadlinen siirtäminen.

MFF-asiasta käytiin vilkas keskustelu ja lopuksi esitys hyväksyttiin pienin muutoksin äänin 8-2. Sopimusteksti julkaistaan sekä sähköpostilistalla että www-sivuilla sen allekirjoittamisen jälkeen.

Liikennelentäjä-lehti

Varsinaisessa valtuuston kokouksessa käsiteltiin Liikennelentäjä-lehteä. Lehden tulevaisuudesta käytiin edellisessä valtuuston kokouksessa alustava keskustelu ja nyt tehdyn päätöksen mukaan lehden rooli muuttuu aiemmasta.

Päätettiin, että lehdestä tulee ammattilehti nykyisen ammattiyhdistyslehden sijaan, toimitusneuvostona on FPA:n hallitus, ja jakelu laajennetaan uusiin sidosryhmiin. Lisäksi päätettiin perustaa työryhmä pohtimaan kuinka SLL:n tiedotus hoidetaan jatkossa lehden siirtyessä FPA:n lehdeksi.



Puheenjohtaja Kaleva lahjoitti valtuustosa vieraillelle Jukka Hienoselle SLL:n historiaa. Kuva: T. Tervo

Wien

Kuten sähköpostilistalta olemme saaneet lukea, hyväksyi valtuusto, hankintatyöryhmän esityksen pohjalta, uuden loma-asunnon hankinnan Wienistä. Valtuuston aiemman päätöksen mukaan varallisuutta voidaan siirtää kiinteään omaisuuteen ja näin vähentää sijoitusten riskitasoa. Nyt tehdyn päätöksen mukaan asunnon kokonaishinta kalusteineen päivineen saa olla enintään 310000 euroa. Kohteeseen voi tutustua www-sivujen kautta.

Kansainvälinen toiminta

Samuli Tammisto toi terveiset ECA:n kokouksesta Ateenasta. ECA:n jäsenmaksu nousee nykyisestä 18 eurosta 23 euroon jäseneltä, kokonaisvaikutuksen ollessa liitollemme noin 3000 euroa vuodessa. Kuitenkin kokousten määrä vuodessa putoaa ja sitä kautta kulut, joten lisärahan tarvetta ei käytännössä ole.

IFALPA:n kokous on ensi vuonna Istanbulissa 27.4. – 2.5. Päätettiin että SLL:n edustajat kokoukseen ovat Kai Tuomikoski, Jukka Kaleva, Matti Allonen sekä Niko Tiitinen.

TES-asiat

Neuvottelukunta on käynyt yhtiön kanssa neuvotteluja mm. TES 28 -asiasta sekä muutamista muista TES:een liittyvistä asioista. Neuvottelut saataneen päätökseen lähiaikoina ja tiedotelistalle putkahtaa tiedotteet kaikista sovituista asioista. Lisätietoja saa hallitukselta.

Vieraita

1.1.2006 toimitusjohtajana aloittava Jukka Hienonen vieraili kokouksessa kertoen omista näkemyksistään mihin suuntaan hän haluaisi viedä yhtiötä sekä mitä hyviä ja huonoja asioita hän oli havainnut vieraillessaan eri osastoilla. Jukan oma kirjoitus edellisellä aukeamalla.

Uusia jäseniä

Valtuuston päätöksellä jäseniksi hyväksyttiin:

Tuomo Jylhä, E70F
Maria Kankaanpää, 32SF
Nuutti Kankare, 32SF

Jatkuu seuraavan sivun alalaidassa...

Turvatoimikunnalla riittää töitä

Turvatoimikunta kokoontui marraskuun ja joulukuun aikana kahden viikon välein johtuen tulevasta joulusta ja valtuuston kokouksien aikatauluista. Asialistalla oli muun muassa IFALPAN komitea-asioita sekä tulevan kevään kokousaikatauluja.

TTK:n sivustoja ollaan luomassa uuteen kuosiin. Asiaa pohdittiin lisää myös joulukuun kokouksessa, jossa oli jo malli nähtävillä. Sisäisen työn osalta ollaan luopumassa TTK:n postituslistasta, sillä järjestelmä on päällekkäinen TTK:n foorumin kanssa.

Työjärjestyksen muutos on valmis ja puheenjohtajan hyväksyntää vaille.

Vuoden 2006 kevään kokouspäiviksi sovittiin 03.01., 31.01., 28.02., 28.03., 25.04. ja 30.05. Kesä-heinäkuu päätetään myöhemmin.

FPA:n Turvatoimikunnan luominen oli esillä kummassakin kokouksessa, joskin lyhyesti. Asia etenee konkreettiseen vaiheeseen ensivuoden tammiukuussa. Tällöin on tarkoitus pitää TTK:n kokous, johon kaikkien FPA:n jäsenyhdistysten edustajat pyritään saamaan mukaan. Sen jälkeen alkaa työjärjestyksen ym. asioiden kuntoon saattaminen.

ATS-komiteakokous

Timo Einola kertoi ATS-komitean kokouksesta kuulumisia. Asioina olivat mm. radiojaksojen takaisinluku, jota



ICAO:n menetelmät eivät vaadi lennonjohtajilta.

PANS-ATM mukaan lennonjohtaja vastaa maastoon porrastamisesta ainstaan vektoroidessaan ilma-alusta. Uusi teksti jättää kuitenkin tulkinnoille varaa.

COMLOSS:ssa on kyse asiasta, jossa ilma-alukseen ei saada yhteyttä, sen kuitenkaan olematta radiohäiriössä. Euroopan taivaalla tapahtuu paljon tunnistuksia vuosittain tästä syystä. IFALPA haluaa luoda policyn aiheesta.

Näistä kaikista edellä mainituista sekä muista ATS-asioista lisää Einolan kokousartikkelissa tässä lehdessä.

AA-komiteakokous

AA-komitean raportin esitti Tero Lybeck. Hän kertoi mm. SAS:n A340:n tail strikesta Shanghaissa. Lento-onlähdössä käytettiin ZFW:a TOW:n sijaan. Loadsheetissä oli mahdollisesti virheelliset luvut ja tässä yhteydessä havaittiin, että ACARS-loadsheetiin siirtymisen jälkeen jär-

Sakari Kettunen, E70F
Heli Koivu, 32SF
Aleksi Kuosmanen, 32SF
Mikko Rautionaho, AT7F
Petri Saaristo, E70F
Kim Åberg, E70F

Tervetuloa SLL:n jäseniksi! Liittomme jäsenmäärä on nyt 637.

Seuraava kokous on 10.1.2006 klo 09.00 toimistolla, tervetuloa lehtereille!

Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta!

Teemu Ahtee
valtuuston sihteeri





Wingspan-kysymykset tulevat olemaan Helsinki-Vantaalla mielenkiintoisia ratkottavia A340:n astuessa riviin. Kuva: Kari Voutilainen.

jestelmästä oli poistunut automaattinen varoitus liian alhaisista painoista. Korostettiin ohjaamoyhteistyön ja cross-checkin merkitystä lennonvalmistelussa.

Monien asioiden mukana olivat myös Boeingin aloittamat "Time of Useful Consciousness" -tutkimukset Helios-onnettomuuden myötä. Taulukot tehty 25-vuotiaille tupakoimattomille henkilöille, eivätkä ne siis välttämättä edusta tarkasti keskivertolentäjää.

Vireystilatutkimus

Vireystilatutkimuksen jatkoa ajatellen keskusteltiin tavoista, joilla asiassa voitaisiin edetä. Jossain määrin huolestuttavana pidettiin tietoa, että LTR:llä ei olisi halukkuutta jatkaa Airbus-ryhmän osalle suunniteltua rostering-tutkimusta. Asiaan oli jo aikaisemmin saatu vähintään vaaleanvihreää valoa. Varsinkin syksyn ja talven aikana nähty sekä koettu työn määrä vain korostaa

tutkimuksen tarvetta, puhumattakaan tilanteesta, jossa kaukoliikennettä ja lähiliikennettä alettaisiin lentää saman ryhmän sisällä sekaisin. Tutkimusta on myös laajennettava muihin kone-tyyppeihin.

Muita marraskuun asioita

AFIS-update Kuusamon ja Kittilän osalta esiteltiin toimikunnalle. Viranomainen on tehnyt asiassa parannuksia tulevalle talvikaudelle ja Kittilän osalta pidemmällekin ajanjaksolle. Lennonjohto on paikalla laajennetusti ja muitakin ilmatilajärjestelyjen muutoksia tehty. Kehitys on siis menossa parempaan suuntaan. Lisätietoja AIP:sta.

SAS suorittaa infrapunamenetelmällä jäänpoistoa joillakin kentillä. Pohdittiin lämpösäteilyn vaikutus komposiittimateriaaleihin. Tutkittua tietoa ei ole juurikaan saatavilla. Onko nykyisten lentokoneiden materiaalierot

(alumiini vs. komposiitti) huomioitu esim. käsittelyajoissa?

Pienten kannettavien happipullojen maskien liitännät pulloihin ovat herkkiä rikkoutumaan. Tästä syystä tekniikka on ryhtynyt 757-koneissa irrottamaan ne säilytystä varten toisistaan.

Keskusteltiin myös EAG-manuaaleista ja niistä saaduista kokemuksista. Databasesessa on ollut puutteita /virheitä, OPS Info -osan Driftdown ja Oxygen Escape Routes -karttojen luettavuus ollut kyseenalainen jne. Puutteista on raportoitu.

Logikommentteja käsiteltiin kummassakin kokouksessa. Eteenpäin vietäväksi asiaksi todettiin samankaltaiset radiokutsut, joista on kerätty tietoja. Riiassa on ollut tapaus, jossa viranomainen kieltäytyi poistamasta häiriikkömatkustajia koneesta vedoten puuttuvaan toimivaltaan. Asiaa tutkitaan edelleen.

Joulukuun kokous Vaisala Oyj:n tiloissa

Joulukuun kokous pidettiin pokkeuksellisesti Vaisala Oyj:n tiloissa, minne olimme saaneet ystävällisen kutsun. Vierailu perustuu Ekmanin Jussin ansiokkaaseen toimintaan sekä yhteistyöhön mm. jää-asioissa.

Siellä jatkettiin komitea asioiden käsittelyä. Riku Aakkula kertoi Mexico Cityn AGE-komitean kokouksen annista. Siellä isona asiana olivat mm. taxiway spacing, joka tulee vastaan suuren wingspanin omaavien lentokoneiden kohdalla myös Helsinki-Vantaalla. Esim. A340 omaa 60,3 metrin wingspanin. Samaan asiaan törmätään myös matkustajasiltojen kohdalla.

AGE-kokouksessa pohdittiin myös, että koneiden smoke- ja fire checklistat ovat usein liian pitkiä ja "Land ASAP"-ohjeistus ensimmäisen kerran vasta listan lopussa.

Lisäksi aiheena olivat kitkamittausslaitteet, joita on yli 20 erilaista ja niistäkin vain 12 on yleisesti hyväksyttyjen standardien mukaisia. Laitteiden kalib-

rintikäytäntö sekä mittauksen suoritus itsessään on varsin vaihtelevaa.

Työn rytmitys vähentää jopa sairauspoissaoloja

Antti Tuori kertoi alustavia HUPER-komitean kuulumisia sekä vireystila- ja väsymysasiaa Airbus-konferenssista. Merkittäviä parannuksia miehistön vireystilaan on saatu jaksottamalla aamu- ja iltatyöt sekä työ- ja vapaapäivät järkevästi. Tästä on saatu myös tutkittua ja todennettua kustannussäästöä sairauspoissaolojen sekä työlistapoikkeamien vähenemisen seurauksena.

Tässä yhteydessä todettiin taas keran, että vireystilatutkimuksen jatkamisen ja sen laajentaminen kapearunkoliikenteeseen on välttämätöntä. Asiaa ryhdytään viemään eteenpäin.

Security-sektorilta

ECA:n security-foorumilta tuli yhteydenotto, jossa pyydettiin informaatiota security checkin suorituksen raportoinnista välilaskun aikana. Tähän todettiin, että kapteeni kuittaa checkin tehdyksi allekirjoittaessaan loadsheetin, mutta cabiinin tekemän checkin indikointia kapteenille ei ole Finnairissa dokumentoitu tai ohjeistettu.

Pohdittiin OM-A:ssa on kuvattua toimintamettelyä, jota tulee noudattaa ohjaamomiehistön jäsenen poistuessa ohjaamosta. Keskustelua ja kysymyksiä on herännyt tämän menettelyn noudattamisesta.

Muita joulukuun asioita

Uutena asiana työlistalle otettiin MFF. Koska asia on uusi yhtiössä ja myöskin jäsenten tieto asiasta on varsin epäyhtenäistä ja jossain määrin "mutua", katsottiin parhaaksi aloittaa datan kerääminen. Asiaan palataan ensi vuoden kokouksissa.

Melunsuojaukseen liittyvät asiat huomioitiin ja Antti Tuori kertoi yksityiskohtia. Lakitekstin termi "jatkuva melu" antaa yhtiölle mahdollisuuden olla puuttumatta meluun työpaikoil-

lamme. Eri asia on, miten kalliisti koulutettujen ohjaajien korvia kannattaisi pitkällä tähtäimellä suojata.

Kokouksissa on käsitelty lisäksi mm. FDR-sopimuksen uudellen kirjaamista, OM-A:n revisiointiongelmia, aseistettuja henkivartijoita sekä internet-yhteyksien tarvetta hotelleissamme.

Lisäksi aiheena oli TTK:ssa käsiteltyjen aiheiden kommentointi eri foorumeilla. Todettiin että turvatoimikunnan työjärjestyksessä mainittua sääntöä TTK:n käsittelemien asioiden diskreetistä käsittelystä on syytä korostaa toiminnan laajentuessa. TTK:n jäsenen - hänen ottaessaan kantaa turvallisuusasioihin tai asioihin jotka sivuavat TTK:ssä käsiteltyjä aiheita - tulee korostaa edustavansa vain yksittäisen jäsenen mielipidettä asiasta.

Matti Allonen
TTK:n puheenjohtaja



Jäseniä eläkkeelle



**Veikko Juvonen,
M11C**

Viimeinen lento 31.10.

**Markku Koivumäki,
M11C**

Viimeinen lento 12.12.

Suomen Liikennelentäjäliitto
toivottaa menestyksekkäitä
eläkepäiviä!

Palkanlaskenta-asioita

Uuden työehtosopimuksen myötä muutamien lisäkorvausten perusteet tai laskeutuvat muuttuivat. Nämä muutokset ovat tulleet voimaan 1.5.2005 vaikka itse TES-paperi allekirjoitettiin vasta kesäkuussa.

Virheitä on työaikaseurannan toimesta korjattu ja pyritty myös takautuvasti korjaamaan. Muutamia yleisimpiä virheitä ovat TRI-korvauksen puuttuminen TRI-kelpuutuksen vaatimalla lentotyöltä ja toisena viimeisen 30 minuutin työajan puuttuminen mikäli lentotyötä sisältävän työpäivän päätteeksi on tultu Helsinkiin siirtona. Jos joku epäilee että ko. korvauksia on jäänyt puuttumaan, yhteys työaikaseurantaan päivämäärien kera.

Laskeutumislisän määräytyminen kolmella ohjaajalla

M11-ryhmässä lennetään reittitarkastuslentoja reiteillä, missä vaaditaan kolme ohjaajaa. Kuitenkin joku näistä kolmesta on tarkastaja (LFE). TES 14.5.7 määrittelee korvauksen laskeutumisista. TES 14.5.7.3 toteaa, ettei laskeutumisia huomioida ylimääräisellä ohjaamoistumella toimivalle tarkastuslentäjälle. toisaalta TES 14.5.7.2 sanoo, että laskeutumisesta huomioidaan ohjaamotehtävässä toimivalle liikennelentäjälle. Eli jos TES vaatii kolme ohjaajaa, kuuluu kaikille 0,5 koripistettä per laskeutuminen riippumatta

onko tarkastaja vai ei, koska ollaan TES:n mukaisella minimimiehistöllä liikkeellä.

Kumulatiivinen poissaolon korvaus

Tämä TES 14.6.5:n mukainen korvaus alkaa tulla maksuun, kun päivärahan perusteena olevat tunnit (= poissaolotunnit asemapaikalta) ylittävät 210 tuntia. Tuntimäärä lasketaan samoin kuin päivärahan perusteet, eli jos pairing alkaa esim. tammikuun puolella



mutta päättyy helmikuussa, tulevat kaikki ko. pairingin tunnit helmikuun laskentaan. Lopputulos on että välillä hyötyy, välillä häviää. Ikävä kyllä yleensä tuppaa huomaamaan vain ne kerrat kun häviää.

Jos työvuorolista sisältää päivystystä, tai ilmoittautumisaikaa siirretään alle kuusi tuntia ennen lennon suunniteltua lähtöä, tulee maksuun varallaolon korvausta. Suuruus on puoli tuntipalkkaa ja sen määrä tehtäväerittelyssä näkyy maksuun menevien tuntipalkkojen suuruusena, eli puolena toteutuneesta ajasta. Samoin tehtäväerittelyssä on sarakkeet "ylityötunnit" ja "ylityötunnit kertoimilla". Palkkakuitissa lukee vain ylityökorvaus ja tuntimäärä ylityötunteina, maksuun tuo raha tulee kuitenkin siis aina kerrointen kera.

Lupakirjavaatimukset ja niiden kustannukset

Lupakirjan vaatiman medical checkin yhteydessä tulee yhä useammin lisätarkastusvaatimuksia. TES 4.6 toteaa yhtiön kustantavan lupakirjan ylläpidon edellyttämät ja muut lupakirjan voimassaoloon liittyvät lääkärintarkastukset. Mikäli tällaisia tarkastuksia määrätään, kannattaa olla yhteydessä Olavi Hämäläiseen. Häneltä saa yhtiön maksusitoumuksen ko. tarkastuksiin, jolloin sopimuslääkäriasemia käytettäessä ei rahaa tarvitse liikuttaa.

Mikäli kyseessä on lääkäri/lääkäriasema, joka ei hyväksy Finnair maksusitoumusta, toimitetaan kuitit Finnairin terveystietoihin, ei sairauskassaan.

Minimivapaat

TES:n luku 12 määrittelee minimivapaat. 36 päivää kvartaalissa, joita ovat tammi-helmi-maaliskuu, huhtitouko-kesäkuu, heinä-elo-syyskuu ja loka-marras-joulukuu. Yksittäisessä kuukaudessa minimivapaamäärä on kymmenen päivää, mutta edellä mainittujen kvartaalien sisällä 36. Eli esim. 10 vapaata tammikuussa johtaa helmimaaliskuussa yhteensä 26 vapaaseen, joista kummassakin kuussa siis vähintään 10 vapaata. Kun kuukaudesta/kvartaalissa on lomaa, lasketaan minimivapaat TES:n kohdan 12.4.3 "Jyvityspäivät lasketaan suunnittelussa siten, että kukin jyvityspäivä vastaa 0,4 vapaapäivää alaspäin pyöristäen."

TES 12.3.2:n mukaan enintään viisi kvartaalin vapaapäivistä voidaan siirtää seuraavaan kvartaaliin, jolloin tämän kvartaalin minimivapaamäärä on 41. Kesällä uuden työehtosopimuksen tullessa voimaan osalla listantekijöistä oli epäselvyyttä lainaamissuunnan suhteen. Eli katsottiin, oliko edellisessä kvartaalissa ollut ylimääräisiä vapaita ja todettiin, että ne olivat siellä - ja



seuraava kvartaali suunniteltiin alle minimivapaiden. Tämä ei kuitenkaan ollut sitä mitä TES tarkoitti. Jos siis tuntuu, että listat on 1.6.2005 jälkeen tehty alle minimivapaiden, ota yhteys listantekijääsi. Jos asia ei tunnu selviävän, ota yhteys minuun taustadokumenttien kera. Tämä minimivapaa-asia koskee siis vain suunniteltuja listoja, ei toteutuneita.

ID-matkustus Helsingistä tyhjänä lähtevällä lennolla

Lentotoimintaryhmän johtaja ohjeistikin jo asian, mutta kertauksena: mikäli lento lähtee tyhjänä Helsingistä, viedään ID-matkustajan lippu kotimaan päällikkövirikailijalle. Toimisto on crew-matkatavarahihnan vieressä platinakorttilaisten check-in -pisteen vieressä. Tämän jälkeen siirrytään miehistön mukana koneelle.

Joulun odotusta!

Laajarunkoratkaisu puhuttaa tällä hetkellä. Myös tämän lehden monella palstalla. Kahdesta hyvästä vaihtoehdosta valittiin meille paremmin sopivan kokonaisuus. Toivottavasti tulevaisuus osoittaa ratkaisun oikeaksi. Toisaalta tuomalla yhtiölle voittoa, ja toisaalta tuomalla liikennelentäjille lisää töitä. Minulle merkillä ei ole väliä, vahdin vain että sielläkin noudatetaan työehtosopimusta...

Lassi Tolvasen näyttely Tokessa

Maamme johtavan ilmailuvalokuvaajan
Lassi Tolvasen suosittu valokuvanäyttely
löytyy Token liukuporraskäytävästä
15. tammikuuta saakka.

Tämän jälkeen näyttely siirtyy Kokeen.

Kannattaa tutustua!

Lassi Tolvasen kuvia löytyy myös nettisivulta

www.aircraftphotos.net.

Kuvia voi ostaa ottamalla yhteyttä:

lassi.tolvanen@aircraftphotos.net / 040-543 1538.

Rauhaisaa ja stressitöntä joulua kaikille liikennelentäjille, missä kukin sitä sitten viettääkin!

Timo Willberg
pääluottamusmies



Lentäjien suorittama aikaporrastus kehitteillä

- IFALPA ATS-komiteakokous Meksikossa

Air Traffic Services-komiteassa nousi esiin jälleen uusia, epäselviä tulkintoja ICAO:n teksteistä. Mm. kysymys maastoon porrastusvastuusta suorien selvitysten kohdalla aiheutti erimielisyyttä. Kokouksessa tutustuttiin myös tulevaisuudessa hämmöttävään lentäjien oman porrastamiseen teknologiaan.

Kokouskaupunki Cuernavaca sijaitsee noin kahden tunnin bussimatkan päässä Meksiko Citystä. Matkan teko paikan päälle oli sinänsä jo kokemus. Koneet Euroopasta Meksikoon olivat täysiä ja linja-autolla matkaaminen vuoriston yli mielenkiintoista. Matka-aika hotellista takaisin kotiin olikin yhteensä yli 24 tuntia. Suurkiitos matkajärjestelyiden onnistumisesta kuuluu Tiina Myllyniemelle, kuin myös Finnairille lentolippujen järjestämisestä ja kustantamisesta.

Kokoukseen osallistui myös IFATCA:n, lennonjohtajien maailmanlaajuisen kattojärjestön, edustajana Helsingin lennonjohtaja Kimmo Koivula, joka oli saapunut Meksikoon pari päivää aiemmin. Hän oli juuri tutustumassa Meksiko Cityn lähilennonjohtoon samaan aikaan kun käyttämäni Lufthansan 747 teki matalalta ylösvedon edellisen koneen varattua kiitotien. Kustannuksia säästääksemme me myös jaoimme huoneen kahtena yönä. Näin SLL/SLJY -yhteistyö koki konkreettista lähentymistä. Ei kuitenkaan onneksi lähentelyä.

RTF-jaksojen takaisinluku

Uskokaa tai älkää, mutta ICAO:n menetelmät eivät vaadi lentäjiltä radiojaksojen takaisinlukua lennonjohtajalle. PANS-ATM:n kohta 4.5.7.5 luettelee

asiat, jotka lentäjän täytyy aina lukea takaisin, eivätkä jaksot eivät kuulu niihin. Tekstin mukaan jaksot tulee kuitata takaisin *niin, että lennonjohtaja tietää lentäjien ymmärtäneen sanoman ja noudattavan sitä*. Komiteassa mietittiin, tulisiko ICAO:lta pyytää muutosta niin, että jaksot olisi luettava takaisin. Asiassa ei päästy yksimielisyyteen, koska kaikkialla Pohjois-Amerikassa takaisin lukeminen ei ole tapana. Heidän mielestään heillä on paljon niin kuormitettuja jaksoja, että tuo jaksoluvun lukeminen takaisin tukisi ne täysin. Eurocontrol aikoo esittää asiaa ICAO:n Euroopan lisämenetelmien (European supplementary Procedures) osioon. Näin vaatimus saataisiin kirjattua ainakin oman mantereemme osalta. IFALPA kuitenkin haluaisi tässäkin asiassa maailmanlaajuisen, yhtenäisen menetelmän. Korostan lopuksi, että älkää nyt lopettako jaksoiden takaisin lukua, vaan toimikaa kuten tähänkin asti.

Afganistan offset

Afganistanin ilmatila on yhä IFALPA:n black star -luokituksessa. Kokouksessa keskusteltiin, pitäisikö offset-menetelmä saada ko. ilmatilaan viralliseksi, koska hyvin monet tekevät jo nyt niin

- kylläkin vastoin ohjeita. Päätöksiä asian viemiseksi ei kuitenkaan tehty, vaan seurataan kehitystä.

Korkeusrajoitukset (Level restrictions)

Yllätys yllätys: korkeusrajoitusasia oli tälläkin kertaa agendalla. Allekirjoittanut kertoi Eurocontrolin päättämästä tavasta, jolla asiaa ajetaan eteenpäin. Lyhyesti kertauksena: julkaistuja korkeusrajoituksia tulisi noudattaa, kun taas lennonjohdon

Varmistakaa yhä lennonjohdolta aina, jos olette hiemankin epävarmoja jonkun korkeusrajoituksen voimassaolosta.

erikseen antamat korkeusrajoitukset tulisi lennonjohtajan toistaa, jotta ne olisivat voimassa. Komitean jäsenistä suurin osa oli sitä mieltä, että myös julkaistut rajoitukset tulisi toistaa, jotta niitä pitäisi noudattaa. Tästä oltiinkin jo luomassa paperia eteenpäin, mutta Kanadan edustajan ja allekirjoittaneen eriävillä mielipiteillä asia kaatui. Se jää nyt seuraamisasteelle. Asia tulee olemaan varmasti vielä pitkään tapeilla, ennen kuin siihen saadaan selkeä ICAO:n kanta. Vielä kerran muistuu

tuksena: tulkinnat ovat tällä hetkellä niin erilaisia paikasta riippuen, että varmistakaa lennonjohtolta aina, jos olette hiemankin epävarmoja jonkun korkeusrajoituksen voimassaolosta!

Maastoon porrastus

Kuten kaikki muistavat, PANS-ATM:n mukaan lennonjohtaja vastaa maastoon porrastamisesta ainostaan vektoroidessaan ilma-alusta. Nyt, 24.11 voimaan astuneella muutoksella kohdan 8.6.5.2 teksti muuttui seuraavaksi:

"When vectoring an IFR flight and when giving an IFR flight a direct routing which takes the aircraft off an ATS route, the radar controller shall issue clearances such that the prescribed obstacle clearance will exist at all times until the aircraft reaches the point where the pilot will resume on navigation."

Uusi teksti jättää ikävä kyllä tulkinnolle varaa. Lähes kaikki olivat keskustelussa sitä mieltä, että teksti tarkoittaa lennonjohtajan vastaavan estevaraporrastuksesta koko ajan antaessaan ATS-reitiltä pois vievän suoran selvityksen aina siihen saakka, kunnes ilma-alus on takaisin ATS-reitillä. Eli joissakin tapauksissa huomattavan pitkän ajan. Esittäessäni oman tulkintani asiasta sain muutaman suun jäämään hetkeksi auki. Itse näet tulkitseen uuden tekstimuodon niin, että lennonjohtaja vastaa maastoon porrastamisesta vain sen hetken, kun ilma-alus hakeutuu kohti selvitettyä pistettä ja jatkaa omalla navigoinnilla. Tämä tulkinta ei millään mahtunut joidenkin päähän. Tässäkin tulkinnassa on ongelmana määrittää se kohta, milloin ilma-alus on *"the point where the pilot will resume own navigation"*. Nykyiset FMS-laitteethan kun lähtevät navigoimaan heti, kun selvitetyn pisteen on lyönyt sisään. Yhteisymmärrys löytyi vain siitä, että ICAO on tehnyt epäselvän tekstin joka vaatii selvennystä. Vaikka teksti muuttui marraskuussa, alkää tuudittautuko uskoon, että kaikki lennonjohtajat toimivat nyt uuden ohjeen mukaan. Muistakaa aina pitää mielessä tilanne-



kuva maastoon nähden. Pilottia se kivi leukaan sattuu, ei lennonjohtajaa.

ASAS (Airborne Separation Assistance System)

Ilma-alusten oma porrastus -menetelmän suunnittelu etenee. Puheenjohtaja esitteli, miltä oma porrastus näyttää A320:n mittareilla. Jos asia kiinnostaa, kyseinen slide show on saatavissa allekirjoittaneelta sähköpostitse. Kysymys tässäkin asiassa kuuluu, milloin menetelmä otetaan käyttöön, eikä enää, otetaanko se käyttöön. Muutaman TES-kierroksen jälkeen meillä on ehkä sopimuksessa oma lisä niille lennoille, joilla porrastetaan osittain itse...?

Itse menetelmä tulee olemaan yksinkertaistettuna seuraavanlainen: ilma-alukselle annetaan aikaporrastus, joka lentäjien pitää säilyttää. Esim. "Maintain 90 seconds behind XX". Annettu aikaporrastus syötetään esim. MCDU:n kautta koneen järjestelmään, ja näytöiltä voidaan seurata porrastusta sekä myös ohjeita siitä, mitä nopeutta pitää milloinkin lentää. Menetelmää on Eurocontrolin toimesta myös testattu linjalentäjillä. Lufthansan lentäjillä on ajatettu simulaattorissa koelentoja menetelmälle. Näin on saatu tietoa esim. menetelmän vaatimasta pilottikapasiteetista. Olen varma, että asia vaatii vielä hyvin monta keskustelua, kuinka asia voidaan hoitaa ohjaamossa

sen häiritsemättä itse lentosuoritusta liikaa.

Kun yhteyttä ei saada...

Jo edellisessä kokouksessa Helsingissä keskusteltiin COMLOSS-asiasta. Kysehan on tilanteesta, jolloin ilma-alukseen ei saada yhteyttä, sen kuitenkin olematta radiohäiriössä. Kuulostaako tutulta? Eiköhän ole aika monen kohdalle sattunut.

Nykyisessä "after 9/11" -maailmassa tällaisiin tapauksiin suhtaudutaan melko vakavasti. Esim. Euroopan taivaalla tapahtuu vuosittain paljon tunnistuksia tästä syystä. Pelkästään Maastrichtin alueella useita per viikko. IFALPA haluaakin nyt luoda polycyn aiheesta. Eli miten määritellä, milloin kone on COMLOSS-tilanteessa eikä RCF (Radio Communication Failure) -tilanteessa. Ongelmana on myös, kuka määrittelee tilanteen statuksen - onko se yksittäinen lennonjohtaja vai esim. joku ilmavoimien edustaja. Asiassa on monta ongelmaa ja puolta. Allekirjoittanut sai tehtäväkseen tämän ATM Security Strategyn alustavan luomisen ja kirjoittamisen seuraavaan kokoukseen mennessä.

Yllä olevista kuten myös kaikista muista kokouksessa käsitellyistä asioista saa minulta lisätietoja. Yhteystiedot: timo.einola@slpilots.fi / 0400-595 380

Timo Einola
FPA:n ATS-komiteaedustaja



Niko aloitti DG-komiteaedustajana

Dangerous Goods -komiteakokous järjestettiin Saksan lentäjäyhdistyksen Vereinigung Cockpitin toimitiloissa. Syksyiseen mutta aurinkoiseen Saksaan matkasi vahvennettu osasto DG -edustaja Mika Pyyhtiän siirtyessä Security-komiteaan ja allekirjoittaneen ottaessa DG-komiteatehtävän vastaan.

VC:n IFALPA Director Dirk Polloczek toivotettua kokouksen tervetulleeksi, puheen- vuoro siirtyi DG-komitean puheen- johtaja Wim Schuurmanille. IFALPA:n jäsenyhdistysten lisäksi kokoukseen oli tavan mukaan kutsuttu ulkopuolisia tarkkailijoita mm. IAEA:sta, IATA:sta ja UPU:sta. Lisäksi kutsun olivat saaneet CAA:n edustajat ympäröivistä ICAO:n jäsenvaltioista. Kokous merkitsi myös yhden ajanjakson loppua, sillä puheen- johtaja Schuurman ilmoitti jättävänsä puheenjohtajan tehtävät kuluvaan kak- sivuotiskauden jälkeen, tehtyään yli 20 vuoden uran DG-asioiden parissa. Istanbulin vuosikokous 2006 tulee siis jättämään hänen viimeisekseen.

UN3373 – Infectious Substances Cat B

Vaaralliset aineet luokitellaan DG-sää- döksissä Yhdistyneiden Kansakuntien vaarallisten aineiden komitean (UNCOE) määrittämin kriteerein tiettyyn vaarallisuusluokkaan (class) ja alaryhmään (division) tuotteiden ominaisuuksien mukaan. Luokka 6:n alaryhmä 2 käsittelee tartuntavaaral- lisia aineita. Tartuntavaaralliset aineet määritellään yhdisteiksi, joiden tiede- tään tai epäillään sisältävän patogee- neja ja jotka voivat aiheuttaa vaaraa ihmisille tai eläimille.

Tartuntavaaralliset aineet luokitel- laan riskitason mukaan kategoriaan

A tai B. Kategoriaan A sisältyvät ai- neet, joille altistuminen voi aiheuttaa pysyvää vahinkoa tai hengenvaaran. Tällaisia ovat esimerkiksi YK-nume- roilla UN2814 (Infectious substance af- fecting humans) ja UN2900 (Infectious substance affecting animals only) kulkevat aineet. Tuotteiden ominai- suuksista johtuen niille onkin, asian- mukaisen käsittelyn varmistamiseksi, asetettu erittäin korkeat pakkaus- ja merkintävaatimukset. Kategoria A:n ulkopuolelle jäävät aineet luetaan ka- tegoriaan B ja ne saavat aineryhmä- tunnuksen UN3373 (Diagnostic speci- mens, Clinical specimens). Esimerkkinä voidaan mainita HI-virusta tai B/C- hepatiittia sisältävät verinäytteet, jot- ka luetaan kategoriaan B kuuluviksi, koska niiden ei katsota aiheuttavan merkittävää vaaraa.

ICAO teki viime vuonna, IFALPA:n vastustuksesta huolimatta, päätök- sen jolla UN3373:een kuuluvat aineet eriytettiin muista luokan 6.2 tuotteis-

ta pakkaus- ja merkintävaatimusten osalta. Uudet määräykset mahdol- listavat näiden riskiryhmään B kuu- luvien tartuntavaarallisten aineiden ilmakuljetuksen normaalina rahtina tai lentopostina ilman NOTOC-tietoa. Finnair on kuitenkin asettanut yhtiö- kohtaisen rajoituksen, eikä salli kysei- sen aineiden kuljetusta lentopostina. Aikaisemmin kyseistä tuotetta sisältä- vän pakkauksen tuli kantaa timantin muotoista "biohazard" merkintää, nyt riittää "UN3373"-merkintä. Jos kohtaat- te vahingoittuneen "UN3373"-pakka- uksen tai maahenkilökunta teille siitä ilmoittaa, niin pakkausta ei tule lähes- tyä ilman asianmukaisia varotoimia ja suojaruustusta. Incident -tilanteessa noudattakaa ohjaamon punaisesta ERG-kirjasta löytyviä Drill-koodi 11:n toimintaohjeita. Korostettakoon kui- tenkin, että IFALPA:n tavoitteena on ainoastaan lisätä tietoisuutta kyseisessä asiassa, eikä tuotteiden kuljetuksesta tule kieltäytyä niin kauan kun tuotteet



Vanha Biohazard- ja uusi UN3373-merkintä.



Edustajat agendan kimpussa.

asianmukaisesti pakataan, merkitään ja kuormataan.

Dry Ice ja sisäilmanlaatu

Rahtina kuljetettavasta kuivajäästä haihtumisen seurauksena vapautuvan hiilidioksidin virtausta lentokoneessa ei tunneta tarkasti. Vaikuttaako se koneen sisäilman laatuun merkittävästi, jonkin verran vai ei ollenkaan? FAA on aloittanut asian tutkimisen, mutta asian selvittäminen ei ole aivan yksinkertaista. Sisäilman virtaus vaihtelee konetyypeittäin ja lisäksi ihmiset reagoivat hiilidioksidipitoisuuden nousuun hyvin yksilöllisesti. Lentokonevalmistajien kanta on, että jos rahtitila ei ole ilmastoitu/lämmitetty, niin kuivajään määrä rahtitilassa on merkityksetöntä, koska ilmaa ei kierrätetä matkustamoon. Rahtitila ei kuitenkaan ole täysin ilmatiivis, eikä sovi ollakaan, sillä muuten seurauksena on paineen nousu kuivajään kaasuuntuessa.

Lääketieteellinen materiaali ilman potilasta

Lääketieteellisen materiaalin kuljettaminen lennolla ilman potilasta on

ollut OM-A:n (9.4.4.4) mukaan sallittua tähänkin asti, mutta ICAO:n säädökset asiasta ovat olleet tulkinnanvaraisia. Toisin kuin OM-A, nämä säädökset eivät ole selkeästi määritelleet saako lääketieteellistä materiaalia kuljettaa lennolla, jolla potilas mennään noutamaan tai joka palaa takaisin kun potilas on kuljetettu hoidettavaksi. Nyt ICAO on päättänyt tarkentaa säädöksiään tältä osin ja asetus tulee sallimaan OM-A:n mukaiset operaatiot. Vaatimuksena tulee valitettavasti edelleen olemaan, että kuljetus tapahtuu samalla koneella mennessä tullen. Tämä hankaloittaa turhaan lääkintähenkilökunnan toimintaa.

Muita DG-asioita

Kotirintamalla tapahtunutta: Valtioneuvoston 1.7.2005 voimaantullut asetus (429/2005) vaarallisten aineiden kuljettamisesta kävi aikanaan lausuntokierroksella myös SLL:n Turvatoimikunnassa. Uusi asetus noudattaa TTK:n DG-edustajan ja IFALPA:n kantaa DG-asioissa. Esimerkkinä mainittakoon ilma-aluksen päällikön velvoite vaaratilanteessa, tilanteen salliessa, ilmoittaa lennonjohdolle tai vastaavalle toimielimelle

ilma-aluksessa kuljetettavista vaarallisista aineista.

DG-asioista saat halutessasi lisätietoa allekirjoittaneelta. Kiitokset vielä yhtiölle matkan mahdollistamisesta sekä avusta matkajärjestelyissä.

Niko Tiitinen
FPA:n DG-komiteaedustaja



Laivastotiedettä

Pilottien kuppilatiimakeskusteluissa kuumana vellova väittely A:n tai B:n paremmuudesta liikkuu usein tunnepohjalla. Nykyaikana konekauppojen taustalla on aikamoinen liuta osatekijöitä.

Maailman tunnetuin liikennekone, DC-3, sai alkunsa kahden ystävän välisestä puhelinkeskustelusta. American Airlinesin pääjohtaja Cyrus R. Smith soitti Douglasin pääjohtaja Donald Douglasille ja kertoi yhtiönsä tarpeesta saada pykälää isompi kone DC-2:n tilalle. Sopimuspaperit allekirjoitettiin hieman ennen ensimmäisen koneen toimitusta... Tänä päivänä laivastosuunnittelu hipoo jo salatietejä. Haasteena on löytää sopiva sekoitus hankintahinnan, operatiivisen joustavuuden, taloudellisuuden ja rahoituksen sekä markkinoinnin välillä.

Taloudellisuus yhä merkittävämpi tekijä

Ennen 9/11:ta lentoyhtiöillä meni niin lujaa, että koneet ostettiin usein omaksi. Tänä päivänä lentoyhtiöt nojaavat leasingiin tai kolmannen osapuolen rahoitukseen. Polttoaineen hinnan pysyessä korkealla on lentokoneiden taloudellisuudesta tullut hyvin tärkeä tekijä. Sen lisäksi huoltokustannukset näyttävät merkittävää roolia koneratkaisuissa. Uusi 737-700 on yli miljoona taala halvempi huoltaa vuositasolla -300 sarjan isoveljeensä verrattuna. Airbus julkistaa saman suuruisia lukuja omissa vertailuissaan 737 Classic-sarjaan. Korkean kerosiinin hinnan lisäksi Euroopassa siirrytään päästövero- tukseen ja se tulee osaltaan siirtämään vanhaa kalustoa eläkkeelle. Airbusilta kerrotaan, että perinteiset halpalentoyhtiöt, jotka ovat yleensä hankkineet koneensa käytettyinä, tilaavat nyt uutta kalustoa halvan korkotason ja korkei-

den polttoaine kustannusten vuoksi. Airbus ilmoittaa, että se on toimit- tanut halpalentoyhtiöille lähes 500 kpl A320-sarjan koneita ja sillä on toinen mokoma tilauksia sisällä.



Air New Zealand

ANZ on hyvä vertailukohta tämän päivän Finnairille. Se painii kooltaan samassa sarjassa kuin AY, se sijaitsee maailman toisella äärilaidalla, se ope- roi paljon kaukoliikennettä ja sillä on pienehköt kotimaan markkinat.

Yhtiö kävi lähellä konkurssia 2001 ja joutui valtion haltuun. Yhtiön uusi omistaja halusi pyyhkiä vanhat tavat unholaan ja se koski myös laivastopoliittikkaa. Nykyään se keskittyy neljään asiaan: koko, pelkistäminen, omistus- suhteen joustavuus ja oikea-aikainen hankinta.

Syksyllä 2001 ANZ:n laivasto koos- tui 737-300, 747-400 ja 767-300ER -tyy- peistä. Ensiksi käynnistettiin kapearun- kolaivaston uusinta. Päätös valita A320 johtui paremmasta rangesta Australian liikennettä silmällä pitäen ja leveäm- mästä matkustamosta kuin kilpailija B737 NG:llä.

Laajarunkolaivaston osalta ratkai- su oli paljon vaikeampi. Ensinnäkin

767 ei pärjännyt Aasian reiteillä TriplaSeiskalle tai A330/A340:lle. Jumbo taas oli liian iso kone ko. reiteille. ANZ oli ensimmäinen yhtiö, jolle tarjot- tiin Dreamlineria yhdessä 777:n kanssa samalla kun Airbus painosti oman tar- jouksensa kanssa. Kahden valmista- jan kilpailu oli ANZ:n etu ja se päätyi tilaamaan kahdeksan 777-200ER:ää ja neljä 787:ää. Rahoitusjoustavuuden vuoksi yhtiö päätyi leasaamaan puolet Triploista ILFC:ltä ja ostamaan loput itse.

Oikeaan rakoon osuttiin

ANZ:n laivastohankinnoista vastaava Mike Flanagan kokee Dreamlinerin ja A350:n tulon merkittävänä muu- toksena lentoyhtiöille: "Ensimmäistä kertaa meillä on pienempi lentokone, joka on taloudellisempi istuinmailia kohden kuin isompi kone. Meille 777 mahdollistaa paremman joustavuuden matkustamon tilankäytön suhteen, koska se on leveämpi kuin Airbusin kil- pailijat. Saamme halutessa kymmenen matkustajaa rinnan turistiluokassa, jos markkinat menevät siihen suuntaan, ja samalla kalliimman luokan matkustajat saavat lisätilaa".

Oikea ajoitus halvimman hinnan saamiseksi oli yksi johtoryhmän tavoit- teista, sillä ANZ:lla ei ole kokonsa puo- lesta samanlaista ostovolyyymia kuin isommilla kilpailijoilla. A320-tilaus tehtiin aika pian 9/11:n jälkeen, 787:n tilaajina he olivat toisena ANA:n jäl- keen, ja TriplaSeiskat saatiin juuri kun Boeing etsi kiihkeästi asiakkaita lasku- suhdanteen aikaan. Laivastohankinnat osuivat oikeaan rakoon, sillä nyt 767-

300ER:n kuukausivuokra on tuplaantunut puoleen miljoonaan taalaan kuussa eikä 777-200ER:iä ole markkinoilla saatavilla.

Lentoyhtiöillä kuten ANZ, Cathay ja Singapore Airlines on erittäin tehokkaat laivaston suunnitteluosastot, joissa on sopiva sekoitus nuoria nörttejä ja vanhoja pieruja, jotka ymmärtävät toimialan dynaamisuuksien. Siinä missä ANZ tarttui kiinni Dreamlineriin alkuvaiheessa ja Qatar Airways vastaavasti A350:een (60 kpl), eivät kaikki yhtiöt halua kulkea tilausten etunenässä. Oneworld-kumppanimme British Airways ja Cathay edustavat konservatiivisempaa linjaa ja mieluummin odottavat ja katsovat miten uudet konetyypit pärjäävät alussa.

Yhtenäinen laivasto on päivän sana

Suurimmat riskit kohtaavat ehkä uusia lentoyhtiöitä, jotka hankkivat kerralla suuren määrän kalustoa sekä vanhoja lentoyhtiöitä, jotka ovat päättäneet uusia kerralla kalustonsa. Rahoitus ja riskien hallinta ovat kriittisiä asioita, jotta suuret laivastohankinnat onnistuvat.

Ennen 9/11:ta varsinkin jenkkiyhtiöt pyrkivät ylioptimoimaan reittejensä erikokoisilla konetyypeillä. Nyt pyrkimys on täysin päinvastainen: on huomattu miten kalliiksi kirjava laivastokoostumus tulee. Esimerkiksi Delta pyrkii puolittamaan 14 tyyppin laivastonsa (2001) lähivuosien aikana. Samat aiheet ovat myös Americanilla ja Continentalilla. Siinä missä vanhoista koneista eroon pääseminen on hankalaa, on myös yhtäläillä hankalaa päästä eroon liian räätälöidyistä malleista. Muutama vuosi sitten konkurssiin kaatunut Ansett operoi kolmen miehen ohjaamokombinaatiolle modifioiduilla 767:illa työllistääkseen flight enginee-



rinsä. Kun tuli aika luopua koneista, eivät ne kelvanneet kenellekään ohjaamonsa vuoksi.

Lentokonevalmistajat pyrkivät rakentamaan tyyppinsä mahdollisimman samanlaisiksi, jotta se tukisi käytettyjen yksilöiden jälleenmyyntiä. Samalla mm. moottoreiden kiinnityspylonit voivat ottaa allensa eri moottorivalmistajien nuijia, jotta koneiden myynti eri yhtiöille helpottuu.

Rahoitusyhtiöiden rooli kasvussa

Lentokonevalmistajat ovat joutuneet tutustumaan uuteen asiakasryhmään leasingin yleistymisen myötä: rahoitusyhtiöt. Tänä päivänä Boeing kohtelee Citigroupia, Credit Lyonnaisia ja Bank of Scotlandia normaaleina asiakkaina, joiden kanssa käydään vuoropuhelua koneiden suunnittelusta alkaen.

Siinä missä 787 ja A350 tarjoavat uuden ajan joustavuuden kannalta,

pyrkivät lentoyhtiöt myös maksimoimaan nykyisen kalustonsa suorituskyvyn saadakseen liikevaihtoa aikaiseksi. Continental otti 757:t pois USA:n sisäisestä liikenteestä, missä lippujen hintataso on alhainen. Sen sijaan se operoi Newarkista kahteentoista Euroopan toissijaiseen kohteeseen, jossa tuottorakenne on selvästi parempi. Se uskoo, että matkustajat ovat valmiit hyväksymään hieman ahtaamman matkustamotason laajarunkokoneisiin verrattuna, kunhan he pääsevät nopeammin ja suuremmin päämääräänsä. Kapearunkokoneiden käytön uskotaan lisääntyvän ohuemmilla pitkän matkan reiteillä.

Palatkaamme lopuksi 50 vuotta historiassa taaksepäin. Vuonna 1956 Boeing kaupitteli Cathaylle B707-120 Stratolineria ja oli valmistanut peräti 14-sivuisen myyntiesitteen, josta puolet

koostui taulukoista ja kuvista. Koneen yksikköhinta oli vajaa 4,5 miljoonaa taala, polttoaineen hinta oli laskettu 19 centillä/gallona ja breakeven luvattiin 38% täyttöasteella 106-paikkaisesta ensimmäisestä luokasta (muuta luokkia ei ollutkaan!). Tosi on, kop kop!

Paloheinän pörssianalyttikko

Heikki Tolvanen



Artikkeli perustuu Air Transport Worldin materiaaliin

Qantas täyttää 85 vuotta

Oneworld-kumppanimme Qantas on Finnairin ohella maailman vanhimpia keskeytymättä toimineita lentoyhtiöitä. Miten sen kehitys on kulkenut pallon "väärällä puolella"?



Qantasin nimi luotiin vuonna 1920, jolloin ensimmäisen maailmansodan melskeissä ystävystyneet Hudson Fysh, Paul McGinness ja Arthur Baird päättivät perustaa Australian Outbackiin lentoyrityksen: Queensland and Northern Territory Aerial Service Ltd. Operaatiot aloitettiin vuonna 1921 kahdella kaksisitasoisella Avro 504K:lla ja BE2E:llä, joita käytettiin taksi- ja sightseeing-lentoihin. Kasvumahdollisuus tuli eteen jo seuraavan vuonna, kun se solmi lentopostisopimuksen Australian valtion kanssa. Osakeannin seurauksena konekantaa kasvatettiin kolmi-paikkaisella DH4:llä ja nelipaikkaisella Armstrong Whitworthilla, jolla lennettiin ensimmäinen yhdistetty reitti/postilento marraskuussa 1922 Longreachista Cloncurriin. Pilottina

toimi Fysh ja ainoa matkustaja oli 84-vuotias Alexander Kennedy, joka oli sijoittanut yritykseen rahaa sillä ehdolla, että saisi olla ensimmäinen matkustaja.

Saman kuukauden aikana perustajajäsen McGinness jätti yhtiön. Erään lähteen mukaan syynä oli määräys, etteivät Qantasin pilotit saisi nauttia alkoholia.

Jo 30-luvulla lennettiin Lontooseen

Yhtiö kasvoi verkkaisesti lisäten pilottikuntaa ja koneita, kuten DH9 ja viisipaikkainen DH50, jossa matkustajia hemmoteltiin suljetulla matkustamolla (siihen loppui matkustajien kypärän ja lentolasien käyttö). Vuonna 1929 Qantas lensi jo kahdeksanpaik-

kaisella DH61:llä, jossa oli moderni keksintö: sisä-wc. Reittirakenne laajeni Brisbaneen asti.

Kolmekymmentäluvun alussa alkoi kansainvälinen liikenne houkuttaa; ennen kaikkea reitti Englantiin, jossa niin monella aussilla oli sukulaisia. Postia maiden välillä kulki paljonkin merireitillä, mutta siihen tuhraantui 1,5 kuukautta. Qantas sai jalan oven väliin väärentämällä lentopostisopimuksen englantilaisen Imperial Airwaysin kanssa, josta myöhemmin tuli BOAC. Aluksi Qantasin osuus oli lentää Brisbanesta Darwiniin, kun Imperial käytti pidemmän kantaman koneita loppumatkaan.

Vuonna 1934 Imperial ja Qantas muodostivat joint venture-yrityksen nimeltään Qantas Empire Airways Ltd. operoimaan Lontoon ja Brisbanen

välistä lentopostireittiä. Tätä varten Qantas hankki uuden nelimoottorisen ja kymmenpaikkaisen kaksitason, DH86:n. Sillä lennettiin Darwinista silloisen Batavian (nyk. Jakarta) kautta Singaporeen. Keväällä 1935 se aloitti myös matkustajien kuljettamisen samaisella neljä päivää kestäväällä reitillä.

Seuraava suuri muutos tapahtui vuonna 1937, kun yhtiö hankki nelimoottorisia ja 15-paikkaisia Short C Class Empire-lentoveneitä. Niiden avulla reittiverkkoa jatkettiin Sydneyhin asti. Seuraavana vuonna Sydney-Lontoo reitti lennettiin samoilla lentoveneillä niin, että Singaporessa Qantasin miehistö vaihtui Imperialin miehistöön.

Sodan jälkeen vahvaa kasvua

Toinen maailmansota katkaisi hyvin pyörineen reitin, jota Qantas operoi jo Karachiin asti. Yhtiön koneet ja monet pilotit joutuivat sotaan ja toiminta oli hyvin rajoitettua.

Kumminkin vuonna 1943 tehtiin rohkea päätös Lontoon reitin jatkamisesta ohittamalla Kaakkois-Aasian kohteet. Qantas vuokrasi Catalina-lentoveneitä, joilla se operoi sen ajan pisintä (5652 km) nonstop-reittiä Perthistä Ceyloniin (Sri Lanka). Lentoaika oli huimat 28 tuntia ja matkustajat saivat sertifiikat, jossa heidän todistettiin kuuluvan salaiseen "Tupla-aurionnounsun veljeskuntaan". Nimi johtui tietenkin siitä, että matkustajat näkivät lennon aikana kaksi auringonnousua.

Sodan jälkeen Australian vahvat siteet USA:n kanssa poikivat konekauppoja: neljä upeaa Lockheed Constellationia, joissa oli paineistettu kabiini ja pitkä toimintasäde. Yhtiö tilasi myös DC-3:ia, joilla operoitiin reittiä Uuteen-Guineaan. Vuonna 1947 avattiin jälleen reitti Lontooseen, jonne lentää liioitettiin neljä päivää. Tuolloin muodostui jo klassikoksi muodostunut nimi: The Kangaroo Route. Kaksi vuotta myöhemmin uusien DC-4:n nokat



A380 kävi Australiassa näyttäytymässä Qantasin väreissä. Yhtiö on tilannut 12 koneiden jättiläistä.

suuntasivat Hong Kongiin ja Japaniin. Vuonna 1952 lennettiin Intian valtameren poikki Johannesburgiin.

Vuonna 1954 oli aika vallata Tyyni valtameri. Uusien Super Constellationien avulla avattiin San Franciscon ja Vancouverin reitit. 50-luvun puolivälissä Qantasin laivasto koostui 34:tä potkurikoneesta, mutta oli suihkukoneiden aika. Vuonna 1958 saapui ensimmäinen seitsemästä Boeing 707-138:sta. Samaisena vuonna Qantasista tuli yksi ensimmäisistä lentoyhtiöistä, joka lensi maailmanympärireittiä. Länteen suuntaava Kangaroo Route yhtyi Lontoossa itään päin menevään Southern Crossiin. Työhevosena toimi Super Constellation ja pallon ympäri pääsi kuudessa päivässä.

Nykyläivastossa jo yli 200 konetta

1960-luvun puolivälissä Qantasilla oli jo 19 jättiä, joilla se lensi pääsääntöisesti kaukolentoja. Vuonna 1966 yksi perustajasen, Sir Hudson Fysh, jäi eläkkeelle yhtiön johdosta.

Seuraava kalustovalinta osui luonnollisesti 747:aan, joita tilattiin neljä kappaletta vuonna 1967. Samana vuonna yhtiö muutti nimensä Qantas Airways Ltd.:ksi.

Jumbot saapuivat vuonna 1971 ja vuosikymmenen lopulla se operoi ai-noana lentoyhtiönä maailmassa vain 747-kalustolla (19 kpl). Qantas oli myös maailman ensimmäinen lentoyhtiö, joka loi liikemiesluokan ja vuosi oli 1979.

1980-luvun puolivälissä laivastoa laajennettiin 767:lla, joilla operoitiin Aasiaan ja Tyynen valtameren saarille. 747-400:t saapuivat 80-luvun lopulla ja vuonna 1989 avattiin nonstop-reitti Lontoosta Sydneyhin. Lentoaika oli repeat 20 tuntia, kun 54 vuotta aiemmin siihen kului 14 päivää.

90-luvun alussa lentoliikenteen kilpailu avattiin Australiassa. Se lopetti Qantasin monopolin kansainvälisillä reiteillä, mutta toisaalta avasi sille oven kotimaan markkinoille. Vuonna 1992 Qantas osti kotimaisen kilpailijansa Australian Airlinesin ja fuusioi sen itseensä luoden ison kotimaan ja ulkomaan operaattorin.

Oneworldiin Qantas liittyi pitkäaikaisen kumppaninsa British Airwaysin vanavedessä vuonna 1998.

Kilpailun nostettua päätään, Qantas nosti Australian Airlinesin unholasta ja alkoi operoimaan Aasian charter-markkinoilla. Qantas myös osti paikallisen halpalentoyhtiö Impulsen ja teki siitä 2004 Jetstarin, joka lentää 717:lla ja A320:illä.

Vuonna 2000 Qantas teki kautta aikojen suurimman lentokonetilauksensa: 13 kpl A330, 12 kpl A380, 6 kpl 747ER. Tänä päivänä Qantas Groupin laivasto koostuu kahdestasadasta koneesta ja sen vuosittainen matkustajamäärä ylittää 30 miljoonaa.

Liikennelentäjä-lehti onnittelee 85-vuotiasta Qantasia!

Paloheinän kuolaava koala,

Heikki Tolvanen

Sterling tulee – oletko valmis?



Kuva: Sterling

Lokakuussa alkanut mainoskampanja on jatkunut aktiivisesti koko syksyn. Tuskin kukaan on pystynyt olemaan huomaamatta Sterlingin tuloa Suomen markkinoille.

Hinnat näyttävät ainakin mainoksissa olevan kohdallaan, mutta toisaalta Flying Finn myös möi halpoja lentoja eikä se riittänyt menestykseen. Mikä tämä Sterling oikein on, tulisiko Finnairin olla huolissaan?

Jo Euroopan neljänneksi suurin halpalentoyhtiö

Sterling perustettiin 1962 Tjäreborgin omistajan toimesta, ja toimi pari vuosikymmentä Tjäreborgin ryhmän alla. Suurimmillaan yhtiö työllisti vajaa 1300 työntekijää. 90-luvun alussa se kuitenkin ajautui konkurssiin. Sterling

European Airlines perustettiin 1994 ja yhtiöllä oli kolme lentokonetta.

90-luvun lopussa omistus siirtyi kokonaan Norjaan ja vuotta myöhemmin strategiaa muutettiin.

2000-luvun alussa alkoi panostus reittilentoihin ja v. 2002 yhtiöstä tuli halpalentoyhtiö. Se ryhtyi kasvamaan lähinnä pohjoisilla markkinoilla. Tämän vuoden alussa islantilainen sijoitusyhtiö Fons osti yhtiön ja fuusioitti sen tanskalaiseen Maersk-yhtiöön. Puoli vuotta myöhemmin (myös) islantilainen FL-group (omistaa mm. Icelandairin) osti yhtiön. Samaiset islantilaiset ovat muuten esiintyneet myös Finnairin omistajaluettelossa...

Tänään yhtiöllä on 29 Boeing 737-konetta (suurin osa uusia -700 ja -800 malleja), ja työntekijöitäkin 1500. Tämä Kööpenhaminassa pääkonttoriaan pitävä yhtiö on tänään Euroopan neljänneksi suurin halpalentoyhtiö. Yhtiön toimitusjohtajan, Almar Örn Hilmarssonin mukaan Sterling on kuitenkin riippuvainen kasvusta, mikä onkin suurin syy siihen, miksi yhtiö panostaa Suomeen. Täällä halpalentomarkkinat ovat alikehittyneitä, jos vertaa muihin pohjoismaihin, sanoo Hilmarsson.

Ruotsissa yhteistyötä Flynnordicin kanssa

Suomen maajohtajaksi Sterling on palkannut Harri Kaijannon, miehen joka mm. on ollut käynnistämässä Air Finlandin toimintaa. Aikaisempaa kokemusta matkailualalta hänellä on kossoli. Kaijanto ilmoittaa Talouselämän haastattelussa, että vuoden kuluttua Sterling tarjoaa myös tilauslentoja Suomessa.

Kuvioiden mielenkiintoa lisää se että Ruotsissa Sterling tekee kovasti yhteistyötä Flynnordicin kanssa. Hilmarsson toteaa kuitenkin, ettei tämä estä kilpailua emoyhtiön kanssa. Miten FL-groupin tulo omistajaksi vaikuttaa tähän (Icelandair), vai vaikuttaako olenkaan, on vielä epäselvää. Sterlingin toimitusjohtaja ei kuitenkaan usko omistajavaihdoksen tuovan muutoksia nykyiseen operointimalliin.

Tulevaisuudessa myös kaukoreiteille?

Suomesta on tarkoitus lentää kahden koneen voimin kymmeneen eri kohteeseen, kaukaisimpina Faro, Malaga ja Hania. Yhtiö on myös mainostanut palkkaavansa suomalaista henkilö-



Kuva: Sterling

kuntaa koneisiin. Lentäjäpuolella tällä hetkellä yhtiön palveluksessa on ainakin yksi suomalainen lentäjä (mikä ei taida ihan vielä riittää kahden koneen pyörytykseen...).

Sterlingin kasvusuunnitelmiin kuuluu olla ensimmäinen kaukolentoja lentävä halpalentoyhtiö; mm. Yhdysvallat, Aasia ja Etelä-Afrikka ovat esiintyneet suunnitelmissa. Suunnitelmat eivät kuitenkaan ole edistyneet ja Hilmarsson kertoo yhtiön tällä hetkellä olevan odotusasemissa; selvitystyö on vielä kesken. Tämän hetken tärkein tavoite on tulla pohjoismaiden suurimmaksi lentoyhtiöksi.

Sterlingin Suomen-lanseerauksen yhteydessä Finnairin viestintäjohtaja Christer Haglund uskoi toki kilpailun kasvavan Sterlingin myötä, mutta oli samalla sitä mieltä, ettei sen merkitystä tule liioitella, varsinkaan reiteillä missä osa matkustajista on Aasian jatkomatkustajia. Näitä on esim. Edinburgh. Air Finlandin toimitusjohtaja Mika Helenius ei myöskään tunnustanut pelkäävänsä kilpailua, vaan uskoo että suomalaiset jatkossakin valitsevat suomalaisen yhtiön.

Halpoja hintoja useimpiin kohteisiin

Allekirjoittanut kävi tutustumassa Sterlingin kotisivuihin, mm. tarkastamassa pitävätkö halvat tarjoushinnat paikkansa. Sivurakenne oli mielestäni looginen, eikä lippujen tilaaminen tuntunut vaikealta. Tein hintatiedusteluja kaikkiin Suomesta lennettäviin koh-

teisiin eri ajankohtina tarkistaakseni hintoja. En tiedä minkä verran lippuja on myyty, mutta ainakin tällä hetkellä löytyi halpoja lippuja lähes kaikkiin kohteisiin useampana eri päivänä. Liki ainoa poikkeus on suomalaisille niin suosittu Malaga, jossa halvimmat liput maksavat 130–150 euroa. Hinnat pysyttelevät kuitenkin yhtiömme ja Air Finlandin hintojen alapuolella, vaikka varmaan poikkeuksiakin löytyy. Joulukuun alussa toimitusjohtaja Hilmarsson totesi lipuista, että halvimmat ovat kohtapuolin myytyjä, ja vakuuttaa että niitä löytyy enemmän kuin yksi per kohde.

Lentokenttäverot eivät näy heti ensimmäisellä sivulla, mutta sama piirre on myös oman yhtiömme sivuilla. En voi kuitenkaan väittää, että veroja olisi millään tavalla yritetty piilottaa, vaikkei lehti-ilmoituksissa kokonaishinta selviäkään.

Kuluva vuosi markkinoiden rakentamista

Kritiikkiä löytyy aikatauluista. Myöhäisillan lähdöt – ja aikataulut muutenkin – eivät tunnu Suomen liikenteeseen räätälöidyiltä, vaan pikemminkin jämävuoroilta, eli mitä koneiden kierrossa on jäänyt vapaaksi. Hilmarsson myönsikin Hbl:n haastattelussa, etteivät aikataulut vielä ole parhaat mahdolliset. Hän kertoi kuitenkin lipunmyynnin kuitenkin sujuneen yli odotusten. Sterling on Suomessa soveltanut osittain Ryanairmaisia markkinointitempauksia; mm. joulukuun

alussa jaettiin pari sataa lippua ilmaiseksi Kolmen sepän patsaan luona, ja lehti-ilmoituksia tuskin kukaan on voinut olla huomaamatta.

Sterlingin strategia ei tänä vuonna ole tuottaa voittoa Suomessa vaan rakentaa markkinoita, mikä sinänsä tuntuu ihan järkevältä. Yhtiömme johtoa mitenkään kritisoidaan toivon kuitenkin, ettei Sterlingin uhkaa kuitenkaan täysin sivuuteta, vaan tarkasti seurataan ja tarvittaessa myös reagoidaan. Sterlingin talous vaikuttaa olevan vakaalla pohjalla, joten rahaa varmaan toistaiseksi riittää. Riittääkö sitten yhtiön sisu vai suosivatko suomalaiset edelleen suomalaista, jääkin sitten nähtäväksi.

(lähteet: Hufvudstadsbladet, Helsingin Sanomat, Talouselämä, www.sterling.dk)

Tom Nyström



Jutun toimittaja on käynyt useamman kerran Tanskassa ja pitää tanskalaisesta mentaliteetistä (erityisesti oluesta). Islantilaisien mentaliteetti on vielä mais- tamatta...

Storm diary

Seniorijäsenemme Harri Uitto oli mukana kokemassa erään Yhdysvaltoja tänä vuonna ravistelleen hirmumyrskyn raivoa asunnollaan Lake Worthissa.

Myrsky

Wilma syntyi trooppisena matalapaineena Jamaikan eteläpuolella. Muutamassa tunnissa se voimistui trooppisen myrskyn kautta täysiveriseksi hurrikaaniksi. Voimistuakseen hurrikaani tarvitsee allaan merivettä, jonka lämpötila on vähintään 26C. Meksikon Jukatania niemimaan kaakkoispuolisen Karibianmeren lämpötila oli n. 30C, joten voi vain kuvitella minkälaista vauhtia Wilma alkoi kehittyä nuoresta tytöstä raivoavaksi vanhaksi ämmäksi. Tällaisena se saavutti Jukatania sijaitsevan Cancunin ja hieman rannikon ulkopuolella sijaitsevan Cozumelin lomasaaren.

Tässä vaiheessa se tuntui vielä hyvin etäiseltä Floridan Lake Worthista katsottuna, melkein yhtä etäiseltä kuin niin monet myrskyt aikaisemmin Paloheinän sohvalta CNN:ltä seurattuna. Sitten alkoivat ennusteet sen kulkureitistä viitata siihen, että Wilma tulisi kulkemaan ylitsemme. Sen pysähtyminen yli vuorokaudeksi Cancunin ylle pahensi tämän alueen tragediaa, mutta koska ihminen on melko itsekäs eläin, todettiin täällä, että mitä pitemmäksi ajaksi se parkkeeraa Meksikon ylle, sitä heikommaksi se käy ja sitä vähemmän se aiheuttaa tuhoja täällä Floridassa.

Lähestyessään Jukatania se oli hetken CAT 5-luokan myrsky, eli voimakas viisiportaisella asteikolla. Maan ylle tullessaan se oli nelonen, joka on todellinen hirmumyrsky. Vihdoin lähtiessään jatkamaan synkkää matkaansa nousi se lämpimän veden ansiosta jälleen vitoseksi, mutta täkäläinen NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration) rauhoitteli, että se olisi enää trooppinen myrsky, korkeintaan

CAT 1, saapuessaan SW Floridaan. Toisin kävi. Wilma tuli rannikolle kolmosena, eikä juurikaan heikentynyt kulkiessaan Floridan niemen yli saapuen itärannalle vahvana kakkosena. Myrskyn etureunan kulkeminen itärannikon yli lämpimänä virtaavan Golfvirran ylle saaden siitä lisävoimaa aiheutti sen, että normaalisti etureunaa heikompi takareuna olikin nyt tuuleltaan voimakkaampi, CAT 3-luokkaa.

Lake Worth

Oman kotimme perspektiivistä katsottuna tapahtumien kulku oli seuraava:

Myrskyn alla aloimme valmistautua. Sähkö tulisi olemaan poikki ainakin viikon, ehkä jopa neljä. Piti hankkia pulloitettua juomavettä ainakin viikoksi, käsivalaisimia ja niihin paristoja sekä ensiaputarvikkeet. Matkaradio meillä oli jo. Auton tankki täyteen. Edellisenä iltana (su) kiersimme alas alumiiniset hurrikaanisuoijat ikkunoidemme ja parvekkeemme eteen. Asuntomme on kerrostalon toisessa kerroksessa, kulumahuoneisto talon kaakkoisnurkassa. Tiesimme, että ensi tuuli olisi kaakosta. Olimme vieneet jo edellisenä iltana oman ja naapurimme, jotka olivat Costa Ricassa patikoimassa, autot tuulelta suojaan taloyhtiömme pohjoisreunalle. Maanantaina aamuyöstä alkoivat ensimmäiset merkit tuntua. Tuuli yltyi ja sade piiskasi. Vaikka päivä valkeni, oli asunnossamme pimeää kuin yöllä, johtuen hurrikaanisuojoista. Tuulen edelleen yltyessä lähdimme käytäville, joilla oli nyt jo sähkön katkettua talomme hätägeneraattorin antama valaistus. Rappukäytävän panssarilasin takaa pääsimme näkemään pihalle. Oli vai-

kea uskoa silmiään. Pihan uima-allas vaahtosi enää puolillaan tuulen vietyä veden mukanaan. Sen molemmin puolin olevat rinnankorkuiset betonimuurit olivat nurin. Vastapäisen, yhtiömme pohjoistalon, muutaman asunnon ikkunasuoijat olivat repeytyneet ja tipottiessään ja niiden asukkaat teippailivat epätoivoisesti ikkunoitaan.

Talomme ala-aulaan oli kerääntynyt asukkaita keskustelemaan ja keittämään kahvia hätägeneraattorin antamalla sähköllä. Mekin haimme espressoittimemme ja liityimme joukkoon. Harva asia lähentää ihmisiä yhtä tehokkaasti kuin yhteinen ulkoinen uhka. Ala-aulan peitetyn ikkunan alapuolella olevasta seinästä alkoi tihkua vettä, ikään kuin joku olisi ulkopuolella ja yrittäisi päästä sisään painepesuria apunaan käyttäen. Tuulen raivo alkoi tuntua ikuiselta, vaikka varsinaisen hurrikaanin etureunan kovinta tuulta kesti vain vähän yli neljä tuntia. Eräs naapureistamme, yksin asuva rouva, sanoi menneensä peloissaan jo illalla vaatekomeroon ja kyyhöttäneensä siellä 12 tuntia. Tähän joku toinen totesi, että hänen serkkunsa keskilännessä on ollut vaatekomerossa jo 36 vuotta. Huumori yhdistää.

Sitten alkoi hiljainen vaihe, joka syntyy, kun hurrikaanin silmä kulkee yli. Tätä kesti n. 30 min, jona aikana meillä oli mahdollisuus käydä pihalla. Tästä viranomaiset olivat vähän väliä varoitelleet ennen myrskyä. Ulkona oli kuitenkin koko naapuruston väki tutkimassa tuhoja. Meillä oli nyt mahdollisuus siirtää autot pohjoispuolelta aivan ikkunamme alle talon eteläreunalle. Jälkituuli, jonka odotimme vielä tuossa vaiheessa olevan heikompi



Naapurin parveke.
Kuvat: Harri Uitto

kuin etureunan, tulisi puhaltamaan luoteesta.

Pääsimme seuraamaan jälkituulta alaovemme syvennyksestä, joka oli nyt tuulen alapuolella. Heti myrskyn jälkeen listalle lähettämässäni viestissä vertasin sen ääntä Concorden moottoreiden pauhuun. Vertaus ei tunnu liioittelulta edes jälkeenpäin. Tätä kesti jälleen yli neljä tuntia, jonka jälkeen uskaltauduin jälleen ulos tutkimaan tuhoja.

Tuho

Näky oli aika lohduton. Pihamme parkkipaikoilla olevista autoista 23:n ikkunat oli rikki. Oma sekä ”hoitoautomme” olivat säilyneet omamme pientä naarmua lukuun ottamatta vahingoittumattomina. Puiden oksia ja palmujen lehviä oli joka puolella, samoin naapuritalojen kattojen ja rakenteiden riekaleita. Yllättävän paljon lojui ympäriinsä hurrikaanisuojujenkin kappaleita. Eivät tainneet olla ihan spesifikaatioiden mukaisia. Oman taloyhtiömme vauriot jäivät onneksi vähäisiksi. Tusina hurrikaanisuojuja vaurioitui tai irtosi. Muutaman parvekkeen kaiderakenteet hajosivat. Alueen omakotitaloista useat menettivät kattoja, toiset jopa seiniä. Luonnollisesti

pahimmat vauriot koituivat ns. trailer parkien kevyille asuntovaunuasumuksille. Tällaisista osa hajosi täysin.

Jälkitilanne

Varsinainen myrskyn voima ei kuitenkaan ollut se, joka meidät yllätti, vaan myrskyä seurannut aika. On uskomatonta kuinka herkkä kehittyneeksi luullun yhteiskunnan rauha on järkkymään. Sähkön puuttuminen on asia joka jo saa sen aikaan. Meillä sähkötön aika kesti yksitoista vuorokautta. Vesikin oli katkaistuna toista vuorokautta. Olimme varautuneet täyttämällä kylpyammeen, jotta saisimme WC:n huuhteltua. Pullotettua juomavettä meillä oli enemmän kuin tarpeeksi. Vesi palasi, aluksi pienellä paineella, mutta jos aikoi käyttää sitä juomiseen tai ruoanlaittoon, tuli sitä ensimmäisen viikon aikana keittää viisi minuuttia. Milläs keitöt kun ei ole sähköä. No, amerikkalaisittain kaasugrillillä tietenkin - ja sisätiloissa. Tästä seurasi tulipaloja ja häkämärkytyskuolemia. Ennen myrskyä myytiin alueella kymmeniä tuhansia bensakäyttöisiä generaattoreita. Niiden parinä olikin ainoa ääni muuten niin rauhallisessa yössä, niin kauan kuin bensaa riitti. Huoltoasemilla sitä oli,

mutta ilman sähköä eivät pumpput pyörineet. Jonot olivat harvoilla auki olevilla asemilla aluksi 7-8 tunnin mittaisia. Eräs isoäiti ryhtyi täyttämään generaattorin tankkia ja pimeää kun oli, käski 7-vuotiaan pojanpoikansa näyttää valoa kynttilällä. Poika paloi 65-prosenttisesti. Näppärimmät amerikkalaiset kytkivät generaattorinsa suoraan päätauluun välttyäkseen jatkojohtojen epämukavuudelta. Kun sähköverkkoa alettiin saada kuntoon ja kytkeä virtaa päälle alkoi pauke. Taas paloi useampi talo kun Pelle Pelottomien kytkennät tulivat silmille.

Pimeällä lähtevät pimeyden voimat liikkeelle. Tästä syystä alueella oli pimeän aikana ulkonaliikkumiskielto. Jos henkilö tavattiin tuona aikana liikkeellä ilman viranomaisen lupalappua, laitettiin hänet armotta rautoihin ja vietiin putkaan sekä lätkäistiin vähintään sakko päälle, ellei ollut syyllistynyt johonkin vakavampaan.

Liikennevalot eivät tietenkään toimineet sähkön puuttuessa, eivätkä pitkään sen jälkeenkään, kun tuuli oli vienyt ne. Viimeinenkin saadaan korjattua maaliskuun loppuun mennessä. Tielain mukaan risteys muuttuu valojen puuttuessa ns. 4-way stop -risteykseksi, eli se, joka ensin pysähtyy lähtee myös liikkeelle ensin. Tämä on



Pihallamme oleva 350-vuotias banyan-puu kuvattuna kaksi vuotta sitten.

Sama puu myrskyn jälkeen. Viisi päivää myöhemmin putosivat loputkin lehdet.



tuttua Amerikan kävijöille ja se toimii hienosti hiljaisilla asuinkaduilla. Toista on ruuhka-aikaan vilkkaissa risteyksissä. Ruuhkat olivat melkoiset.

Pikku hiljaa elämä palasi normaaliiksi. Opimme tästä ensimmäisestä hurrikaanistamme paljon. Tavalliset suomalaiset erämiestaidot ja ennen kaikkea huolellinen varautuminen ja varustautuminen olivat valttia.

Floridalaiset yleensä osaavat varautua myrskyihin, mutta yllättävän paljon on myös sellaisia, joille tapahtumat tuntuivat tulleen täytenä yllätyksenä.

Näitä sekä kaikesta varautumisesta huolimatta omaisuutensa menettäneitä varten tuli paikalle avustusorganisaatioita, kuten FEMA (Federal Emergency Management Administration), Punainen Risti sekä muita.

Harri Uitto
M11C Retired

Talouspuolen puurtajat esittelyssä

Suomen Liikennelentäjäliiton liikevaihto on nykyisellään jo pienen yrityksen luokkaa. Rahakirstun vartijana ja kasvattajana toimivat jäsenemme ovat jälleen tänä vuonna tehneet mittavan panoksen talouspuolemme hyvinvoinnin eteen omilla sektoreillaan. Toimituksen pyynnöstä nämä kaksi yhdistyksen todellista rahamiestä kertovat seuraavassa tehtävistään ja toimenkuvastaan.

Mikä ihmeen taloudenhoitaja?

Yhdistyksen toimihenkilöluettelossa on sellainenkin nimike kuin taloudenhoitaja. On hienoa, että meillä on vieläkin sellainen, koska tämän perinteikkään ammatin harjoittajia on ollut jo entisaikojen herraskartanoissa. Heidän toimenkuvaansa kuuluivat siivoaminen, pyykinpesu ja muut herrasväen määräämät kotitaloustyöt.

Yhdistyksemme taloudenhoitajan tehtäväkenttä on hieman erilainen kuin se oli kartanoissa. Siihen kuuluu maksuliikenneprosessin järjestäminen ja hallinnointi, budjetin ja tilinpäätöksen laadinta hallituksen kanssa, yhdistyksen varainhallinta hallituksen "rahaministerin" kanssa, investointien valmistelu, omaisuuden myyntien järjestäminen sekä jäsenistölle ehkä kaikkein näkyvin osa eli yhteistyö pankkien ja vakuutusyhtiöiden kanssa. Perinteisesti yhdistyksemme taloudenhoitajalla on ollut jonkinlainen alan koulutus; minulla se on KTM.

500 laskua vuodessa vaatii toimivan järjestelmän

Maksuliikenneprosessin järjestäminen tarkoittaa sitä, että taloudenhoitaja pitää huolen, että yhdistyksellä on jär-

jestelmä ostolaskujen maksamiseen ja myyntilaskujen lähettämiseen. Yhdistyksemme maksaa noin 500 laskua vuodessa ja laskuttaa lähinnä mök- kivuoroja sekä myytyä omaisuutta 150-200 tapahtumaa vuodessa. Varsinaisen kirjanpitotyön tekee tilitoimisto, koska työhön erikoistuneet ammattilaiset



tuntevat parhaiten kirjanpidon yksityiskohdat ja jatkuvasti muuttuvan lainsäädännön.

Budjetin avulla suunnitellaan toiminta vuodeksi eteenpäin sekä asetetaan sille taloudelliset rajat ja tavoitteet. Taloudenhoitaja laatii yhdistyksen budjetin yhdessä hallituksen kanssa. Prosessin aikana toimikuntien puheenjohtajat, isännöitsijät ja muut toimihenkilöt suunnittelevat toimintansa sekä keskustelevat taloudellisista rajoista taloudenhoitajan ja hallituksen kanssa. Työ tehdään toimikaudeksi kerrallaan

eli se ajoittuu heinä-elokuulle, kun toimikautemme on 1.9.-31.8.

Tilinpäätöksen avulla seurataan yhdistyksen taloudellista tilaa. Taloudenhoitaja vastaa, että kauden aikana valtuustolle esitetään kolme välitilinpäätöstä (tietenkin, näin kvartaalitalouden aikana!). Taloudenhoitaja vastaa myös, että varsinainen tilinpäätös laaditaan syys-lokakuussa ja että se esitellään tilinpäätöskokoukselle joulukuussa.

Sijoitustoimintaa, pankkisopimuksia...

Taloudenhoitaja vastaa yhden hallituksen jäsenen kanssa yhdistyksen sijoitustoiminnasta. Sijoitussalkussamme on lähinnä erilaisia rahastoja, mutta myös muutamia suoria osakesijoituksia sekä kiinteistöjä.

Investointien valmistelukin kuuluu taloudenhoitajan toimenkuvaan. Aina, kun yhdistykselle hankitaan jotakin tavanomaista kalliimpaa käyttö- tai sijoitusomaisuutta, taloudenhoitaja on työssä mukana.

Yhdistyksellä on edellä mainittuja ja kiinteistöjä sekä kalusteita, elektroniikkaa ja muuta omaisuutta, jota silloin tällöin uusitaan. Omaisuuden



Joulukuinen tilinpäätöskokous katsoi Jaakko Niemisen (vasemmalla) tehneen tilinpäätöksensä hyvää työtä. Samaa mieltä oli myös tilintarkastaja Jussi Airas (oikealla). Kuva: T. Tervo

myynneistä päättäminen ja hintojen määrittäminen kuuluvat myös taloudenhoitajan tehtäviin.

Pankkisopimukset ja yhteistyö vakuutusyhtiöiden kanssa ovat se pieni, mutta tärkeä osa toimenkuvasta, joka näkyy jäsenillemme ehkä eniten. Taloudenhoitajan tehtävänä on kehittää valittujen pankkien kanssa yhteistyötä pitkäjänteisesti ja huolehtia, että yhdistyksen jäsenet saavat yhteistyöpankeiltamme asunto- ja muita luottoja mahdollisimman edulliseen hintaan.

Hoidan nyt tehtävää neljättä kautta perittyäni sen Anders Thulélta vuonna 2002. Vastuiden siirto sujui hyvin, koska Anders famitti minut tehtävään todella perusteellisesti. Tehtävää on ollut mukava hoitaa dynaamisessa ja erittäin muutoskykyisessä organisaatiossamme. Soittele, lähetä sähköpostia tai vedä kravatista, jos sinulla on kehitysideoita, kysymyksiä ja kommentteja!

Jaakko Nieminen
SLL:n taloudenhoitaja, AT7C

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.

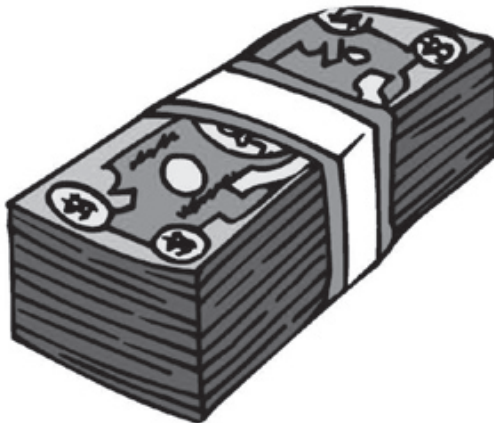
Varainhankintaa ja markkinointia

Varainhankintatyöryhmän toiminta-ajatuksena on ylläpitää Suomen Liikennelentäjäliiton suhteita talouselämän eri sidosryhmiin ja kerätä tarjoamillaan markkinointiyhteistyöpalveluilla varoja yhdistyksemme eri toimintojen ylläpitämiseen. Varainhankintatoiminnan tuloista suurin osa käytetään yhdistyksen kansainvälisen toiminnan aiheuttamiin kuluihin sekä mm. Liikennelentäjä-lehden kustantamiseen. Esimerkiksi viime toukokuussa Helsingissä järjestetyt IFALPA-kokoukset rahoitettiin sponsorivaroilla. Budjetoidut varainhankintatuottomme ovat vaihdelleet 10.000–30.000 euron paikkeilla vuodessa. Varainhankintatyöryhmä tekee läheistä yhteistyötä yhdistyksen hallituksen, taloudenhoitajan ja toimistonhoitajan kanssa.

Hyvä yhteistyökumppanuus on myös jäsenen etu

Kaiken viestinnän tekemisen perustana tulisi olla jokin konkreettinen tavoite, joka ohjeistaa viestinnän toteutusta. Yhteistyökumppaniemme tavoitteena on panostaa markkinoinnissa tuloksellisiin asiakassuhteisiin – eli saada aikaan kannattavaa kauppaa! Tämä punainen lanka on perinteisesti ohjannut yhteistyötämme. Samalla olemme pyrkineet selektiivisesti rajaamaan yhteistyökumppaniemme määrää. Tarkoituksemme on, että soti-muskumppanimme kokevat saavansa yhteistyöstä kanssamme konkreettista hyötyä. Saamamme palautteen mukaan yhteistyökumppanimme ovatkin olleet markkinointiyhteistyöhön SLL:n kanssa tyytyväisiä.

Liiton yhteistyöyrityksille tarjoama päämarkkinointiväline on ilmoitusti-



la Liikennelentäjä -lehdessä sekä internet-linkkipalvelu www.sllpilots.fi -jäsensivuilla. Näiden lisäksi markkinointiyhteistyötä on tehty mm. eri jäsentapahtumien yhteydessä. Ensi vuonna Liikennelentäjä-lehti muutuu koko FPA:n kattavaksi ammattijulkaisuksi. Lehden toiminta-ajatuksen myötä sen sisältöäkin tultaneen viilamaan. Tämän muutoksen myötä SLL:n varainhankinnassakin joudumme uudistamaan toimintatapojamme.

Varainhankintatoiminta täydentää myös osaltaan yhdistyksen jäsenetuu-asioiden hoitamista. Usein markkinointiyhteistyöpaketteihin, pelkän ilmoitus sopimuksen lisäksi, liittyy jokin rahan arvoinen etu tai alennus SLL:n jäsenille. Jäsenetutoiminnan koordinoinnissa ja kehittämisessä nykyisestä olisi paljonkin tehtävää.

Tule mukaan toimintaan!

Yhdistyksen varainhankintaporukka on häärinyt myös liiton uudenvuoden gaalan taustalla. Pekka Mustakallio on kantanut vuosijuhlamme vetovastuun jo usean vuoden ajan. Nyt Pekan siirryttyä puoliammattimaiseksi autourheilijaksi, Punakiven Jakke on ottanut päävastuun tulevan uudenvuoden gaa-

lan järjestelyistä. Tänä vuonna Pekka on vielä juhla järjestelyissä kevyesti mukana.

Jatkuvuuden varmistaminen on tärkeää myös varainhankintatyössä. Siksi etsimmekin porukkaamme edelleen uusia vereksiä voimia ottamaan vastaan varainhankintatyön mielenkiintoiset haasteet. Hommassa kaivataan reipasta markkinointiasennetta ja ripaus kaupallista pelisilmää, muistaen kuitenkin ammattikuntamme brandille yleisön asettamat tietyt odotukset.

Niin yhdistyksemme kuin yhteistyökumppaniemme mukavien ihmisten kanssa on miellyttävää tehdä yhteistyötä. Otamme mielellämme vastaan palautetta ja kehitysehdotuksia varainhankintatoiminnan kehittämiseksi entisestään.

Vielä lopuksi haluan painottaa, että varainhankintatouhustahan ei glamouria puutu – lukuisat vip-kutsut, nopeat autot ja kauniit naiset ovat meille normaalia arkipäivää!

Timo Honkavaara
Marketing & public relations,
AT7C





Suomen kohtalon vuodet – esitelmäsarja

Sähköpostilistalla heränneen sotahistoriallisen keskustelun ja mielenkiinnon perusteella olemme päättäneet järjestää Finnairin liikennelentäjille vuoden 2006 aikana mahdollisuuden tutustua valtakuntamme johtavien asiantuntijoiden avustuksella maamme kohtalon vuosiin.

Esitelmäsarja käsittää seuraavat aiheet:

- 07.02. klo 18.00 "Talvisodan ihme", esitelmöitsijänä eversti Sampo Ahto
07.03. klo 18.00 "Vapaussodan vaihteita", esitelmöitsijänä kenraalimajuri Sami Sihvo
04.04. klo 18.00 "Vaaran vuodet", esitelmöitsijänä eversti Matti Lukkari*

Seuraavat esitelmät pidetään syksyn aikana:

"Jatkosota - puristuksesta Saksan rinnalle"

"Kesän 1944 torjuntavoitto"

Syksyn osalta ajat ja esitelmöitsijät täsmentyvät kevään aikana.

Esitelmät pidetään kentän vieressä sijaitsevassa Avia Collegen auditoriossa (Ilmailutie 9) ja ne tarjoavat varmasti asiaan vihkiytymättömälle uutta tietoa ja enemmän perehtyneille mahdollisuuden kysellä aina detaljitietoon asti.

Toivomme runsasta osanottoa - nämä NOPOT eivät mene hukkaan!

J. Koivisto ja aseenkantaja P. Koskenranta

Samille ja FSNordic.netille tunnustus

SLL:n jäsen Sami Puron ylläpitämä ilmailuaiheinen nettikeskusteluryhmä palkittiin Ilmailutoimittajat ry:n vuotuisella tunnustuspalkinnolla. Ilmailutoimittajien yhdistyksen nettisivuilla julkaistu tiedote kertoo seuraavaa:



Kuva: Harri Koskinen

"Ilmailutoimittajat ry:n vuotuinen Follow Me -tunnustus myönnettiin FSNordic-ilmailukeskusteluryhmälle sekä sen webmasterina toimivalle Sami Purolle.

Sivusto syntyi aluksi vuonna 1998 yhdistämään lentosimulaattoriharrastajia nimellä Flight Simulator Finland. Sitten se laajeni pohjoismaiseksi.

FSNordicin perustivat Sami Puro ja Olli Jaarinen, joista jälkimmäinen sittemmin on vetäytynyt syrjään aktiivisesta ylläpidosta.

Alunperin FSNordic tarjosi simulaattorien ilmaisia lisäosia, alan uutisia ja sekä ohjeita harrastajille. Sitten mukaan tuli lukuisia keskusteluryhmiä alan eri aihepiireistä. Yhdessä niistä käsitellään "oikeaa ilmailua". Tämän osion suosio on kasvanut vuosien varrella ja siitä onkin tullut alan epävirallinen uutispalsta. Keskustelualueelle ilmailun uutiset ilmestyvät nykyään lähes reaaliaikaisesti tapahtumia innokkaasti seuraavan yhteisön avustuksella.

Ryhmään voi kirjoittaa vain oikealla nimellään ja lisäksi viestejä valvotaan

aktiivisesti. Tämä on taannut sen, että keskustelu on säilynyt asiallisena, mikä internetissä ei ole itsestäänselvyys. Suuri osa kirjoittajista on itse ilmailun harrastajia, ammattilentäjiä, lennonjohtajia tai muuten ilmailuun liittyvissä ammateissa toimivia. Yli puolella heistä on jokin ilmailulupakirja. Simulaattoriharrastuksen parissa aloittanut Sami Puro työskentelee itse nykyisin ATR 72 -koneen perämiehenä Aerolla.

FSNordicin ilmailuryhmän suosio on ollut niin suuri, että se on nyt löydettävissä omana sivustonaan nimellä FlightForum.fi. Siihen kuuluu myös jäsenien lähettämiä ilmailuvalokuvia esittelevä osio. Vuosien varrella tehdyn kehitystyön arvoa nostaa se, että kaikki on tehty vapaaehtoisuuspohjalta ja harrastuksena.

Palkinnon luovuttivat Ilmailutoimittajat ry:n puheenjohtaja Heikki Haapavaara sekä pikarahtiyhtiö DHL:n tiedottaja Terttu Turkia."

Kuka?

Sami Puro aloitti Aerolla ATR-perämiehenä vuonna 2004 ja liittyi tämän vuoden alussa muiden Aeron lentäjien tavoin SLL:n jäseneksi.

Tietokonealan tuntemuksensa Sami on hankkinut harraste- ja itseopiskelupohjalta. SLL:ssä Samin osaamista hyödynnettiin tänä vuonna myös TTK:n uuden sisäisen foorumin toteutuksessa.

Samin perustamat sivustot löytyvät osoitteista www.fsnordic.net ja www.flightforum.fi

Finnair Pilots' Big Band hakee uusia jäseniä



Finnair Pilots' Big Band esiintyi syyskuussa Pyhällä Ruska-Swingissä.

Finnair Pilots' Big Band perustettiin lähes sattumalta alun perin vuonna 1971. Lentotoiminnan johtajan eläkkeelle lähdön kunniaksi neljä lentäjää, kolme kapteenia ja yksi perämies, päättivät kokoontua ja harjoitella muutaman kappaleen soitettavaksi lähtöjuhlissa. Vastaanotto oli niin myönteinen, että toimintaa jatkettiin, ja viiden vuoden sisällä toiminta oli laajentunut täydeksi big bändiksi.

Nykyisellään toiminta on vakiintunut: harjoituksia kahden viikon välein ja esiintymisiä noin kerran kuukaudessa. Bändi on esiintynyt paitsi kotimaassa lukuisissa yksityistilaisuuksissa, myös erilaisissa soitto-ruokaloissa (Storyville, Hullu Poro, Tavastia, jne). Ulkomailla keikkoja on ollut Saksassa, USAssa, Sveitsissä ja Hollannissa. Solisteina ovat vuosien varrella vierailleet mm. Kirka, Eino Grön, Marjorie, Pepe Ahlqvist ja Harri Marstio.

Levyjä on vuosien varrella julkaistu seuraavasti: ensimmäinen single vuonna 1975, albumi "Skyliner" vuonna 1983, "This could be the start of something big" vuonna 1992, "Route 66" vuonna 2000 ja viimeisin "Miles away" vuonna 2004.

Bändin soittajat ovat ammattikapellimestaria ja satunnaisia vierailijoita lukuun ottamatta kaikki Finnairin lentäjiä, mikä tekee sen tiettävästi maailmassa ainutlaatuiseksi.

Nyt bändi hakee uusia soittajia riveihinsä. Oletko harrastanut musiikkia? Onko instrumenttisi esimerkiksi saksofoni, pasuuna, trumpetti, rummut tai basso? Onko taitoa vähemmän, mutta intoa enemmän vai oletko jo valmis kehäketu? Olet tervetullut mukaan kuvioon! Harjoitusvapaat pyydetään kootusti ja ne tulevat suoraan listoille. Keikoille voit tulla mukaan kun siltä tuntuu, eli soitossa voi olla aluksi myös "kevyesti mukana". Mikäli instrumentti puuttuu, saatamme pystyä auttamaan.

Bändillä on soittimia ja myös paljon hyviä kontakteja.

Porukka on tuttua ja varmasti mukavaa – tervetuloa joukkoon ja musiikin maailmaan! Ota rohkeasti yhteyttä: Antti Aukia (040-5542978), Risto Santasalo (040-5437957), Antti Röyskö (0400-419472), Mikko Kivikari (040-511111) tai Vihtori Pekkola 0500-819003.

Antti Aukia

Kurre Melander on poissa

Hyvin monille eläkeläisillemme tuttu ja läheinen lennonjohtaja ja lentäjä Kurt Gotthard Melander siirtyi marraskuun 28 päivänä 2005 korkeampaan lentueeseen keskuudestamme, 83 vuoden ikäisenä.



Kurre syntyi 21. syyskuuta 1922 Föglön Degerbyssä. Lentämiseen hän tutustui jo pikkupoikana perheen muutettua Maarianhaminaan. Siellä Lilla Holmenin lentosatamassa hän sai alkupuraisun ilmailukärpäsestä katsoessaan innolla Aero Oy:n ja ABA:n Junnujen lentoja. Kun sota puhkesi, anoi Kurre Suomen Ilmavoimiin ja suoritti sodan loppuvaiheessa Ilmasotakoulun, muttei ehtinyt hävittäjiin ohjaimiin. Rauhan jälkeen hän keskittyi uusiin haasteisiin. Jo 1948 Kurre toimi Maarianhaminassa ja Turussa lennonjohtajan sijaisena ja siirtyessään eläkkeelle lennonjohtajan virasta vuonna 1977 oli hän virkaiältään vanhin lennonjohtaja Suomessa. Hän toimi ambulanssilentäjänä pelastaen monen saaristolaisen elämän ja oli mukana kehitettäessä Ab Skärgardsflygin ja koko maan ambulanssiheli-kopteritoimintaa.

Kurren aktiviteetit eivät loppuneet tähän. Musiikki oli toinen hänen suuri rakkautensa ja meikäläiset muistavat hänet esiintymisistään Miramarissa, Sociksella ja Nautical Clubilla yhdessä virkailijamme Bengt Ellingin ja Nacke Johanssonin kanssa. Lisäksi Kurre pelasi jalkapalloa, toimi partiolaisena, veneili etc. Kurren paratiisi oli Föglön Nötö, jossa hän viihtyi tyttäriensä perheiden parissa, hänellä oli kolme tytärtä, seitsemän lastenlasta ja neljä lastenlastenlasta. Siellä minäkin sain oppia hauen fileerauksessa purjehdusreissun yhteydessä.

Kurre, "King of Fishing", oli verraton jutunkertoja ja hänellä oli hyvä muisti aina viimeisiin päiviinsä asti. Meillä vanhoilla piloteilla kaikilla on monia hyviä muistoja Kurre Melanderista, aina hyväntuulinen ja avulias. Kiitos Kurre ja terveisiä yläkertaan,

Jorma Tiilikka

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®

Mittatilauskengäitä herrasmiehille.

Tule mukaan toimitukseen!



Liikennelentäjä-lehden toiminnan laajentuessa etsimme jälleen toimitusryhmään uusia voimia! Sekä toimitus- että taittotyöhön pääsee varmasti mukaan, jos olet idearikas, et kavahtaa kirjoittamalla ilmaisua, olet halukas ottamaan hieman vastuuta ja etsit mielekästä, ammattitaitoakin syventävää sekä ennen kaikkea hyödyllistä harrastetta työn ohien.

Toimitustyö käsittää ideointia, lehden kehittämistä, alamme tapahtumien seuraamista sekä niistä kirjoittamista lehden sivuille. Taittotyö on graafista työskentelyä, joten varsinkin jos omaat kiinnostusta tai osaamista graafiselle sektorille, pääset valjastamaan luovuutesi yhteiseksi hyödyksi!

Aiempaa kokemusta toimitustyöstä tai taittamisesta ei vaadita – annamme tarvittavan perehdytyksen sekä taittajalle ohjelmiston.

Lisätietoja päätoimittajalta:

tomi.tervo@sllpilots.fi / 045-6781848

SONY
like.no.other™

'Sony' ja 'VAIO' ovat rekisteröityjä tavaramerkkejä, jotka omistaa Sony Corporation, Japani. 'Intel Centrino' ja 'Intel Centrino' -logo ovat Intel Corporationin tai sen tytäryhtiöiden tavaramerkkejä tai rekisteröityjä tavaramerkkejä Yhdysvalloissa ja muissa maissa. Varoitus: tekijänoikeudella suojatun materiaalin tallentaminen ja toistaminen saattaa olla laiton ilman tekijänoikeuden haltijan lupaa.



Haluttu.

Missä ikinä liikutkin, Sony'n kannettavien VAIO-tietokoneiden huippuunsa hiottu design, laatu ja suorituskyky huomataan. Luotettavuus, runsas ohjelmistovalikoima sekä kristallinkirkas X-black-näyttö ovat ominaisuuksia, joita monet haluavat, mutta vain VAIO tarjoaa.

Tasokkaat lisävarusteet ja helppo yhdistettävyys lukuisiin muihin Sonyn laitteisiin viimeistelevät VAION ylivoimaisen laadun niin tehokkaana työkaluna kuin monipuolisena viihdekeskuksena. VAION ja muut Sonyn tuotteet saat erikoishintaan suoraan kotiovellesi osoitteesta <http://sll.extfi.proventum.net>

VAIO

www.vaio.sony-europe.com