

Nro 2
2010



LIIKENNE- LENTÄJÄ

Autopilot OFF – Hands ON

Uuden TraFin uudet tuulet?

CTOT, REA, TRS, TIS?

Suomalaisia ja ruotsalaisia maailmalla

LIIKENNELENTÄJÄ

2/2010



■ TraFin johtajat vierailulla

Allonen paljastaa käytiinkö tukkanuottasilla vai kehuttiinko kaveria kilpaa.

■ IFALPA kouluttaa Helsingissä

Vuosien tauon jälkeen Helsingissä järjestetään taas IFALPA:n koulutusta. Tomi Tervo kertoo mistä on kyse.

■ Perusasiat kunniaan

Autopilot – OFF. Kuinkas suu sitten pannaan? Osataanko enää lentää konetta käsin? Heikki Tolvanen hakee vastauksia.

■ ATC-asiaa

CTOT ja REA ovat useimmille tuttuja käsitteitä. Entä sitten TIS ja TRS? Manne Koponen avaa lyhenteitä ja sekoittaa päätämme entistä enemmän...

Sisäsivuilla myös:

- 3 Puheenjohtajan katsaus
- 4 Päätoimittajalta
- 14 Halpalentoyhtiöt esittelyssä – Norwegian
- 16 Lintuja taivaalla ja lentokentällä
- 18 Lentäjänä Libyassa
- 22 Skotlannin lentävä posteljooni
- 26 Kapteeni Koskikartio

Liikennelehtäjä-lehden aineisto- ja ilmestymiskalenteri 2010

Nro	Toimitusaineisto	Ilmoitusaineisto	Lehti ilmestyy
1/2010	1.1.	6.1.	viikolla 8
2/2010	28.2.	6.3.	viikolla 16
3/2010	30.4.	6.5.	viikolla 25 (ennen juhannusta)
4/2010	31.8.	6.9.	viikolla 42
5/2010	31.10.	6.11.	viikolla 51 (ennen joulua)

Lehti pyytää huomioimaan, että toimitustyön luonteen ja resurssien vuoksi ilmestymisajankohdat ovat ohjeellisia. Lehti ei vastaa ilmoittajalle mahdollisesti aiheutuvasta vahingosta, jos hyväksyttyä ilmoitusta ei tuotannollisista tai muista syistä voida julkaista määrättyyn ajankohtaan mennessä. Toimitus tiedottaa etukäteen tiedossaan olevista julkaisuviiveistä. Lehden vastuu ilmoituksen julkaisemisesta tapahtuneeseen virheeseen rajoittuu ilmoitushinnan palautukseen.

LIIKENNELENTÄJÄ



Julkaisija:

Suomen Lentäjäliitto ry. –
Finnish Pilots' Association (FPA)
Tietotie 13, 01530 Vantaa
p. 09-753 7220,
fax 09-753 7177

Vastaava päätoimittaja:

FPA:n puheenjohtaja
Matti Allonen
p. 040-827 2835
matti.allonen@fpapilots.fi

Päätoimittaja:

Tom Nyström
tom.nystrom@fpapilots.fi

Toimittajat:

Miikka Hult, Tomi Tervo,
Heikki Tolvanen

Ulkoasu:

Matias Jaskari

Toimituksen sähköpostiosoite:

toimitus@fpapilots.fi

Toimitusneuvosto:

Suomen Lentäjäliitto ry:n hallitus

Oikoluku ja kieliasu:

Proverbial Oy, Helsinki
p. 010 400 6081

Ilmoitustilan markkinointi tapahtuu
FPA ry:n alayhdistysten toimesta.

Ilmoitusmyynti:

Mikael Währn
040-752 9269
mikael.wahrn@slpilot.fi

Tämän lehden painopaikka:

Suomen Painotuote
Äyritie 8 A
01510 Vantaa
020 779 7264
www.painotuote.fi

Vuonna 2010 ilmestyy viisi numeroa.

Materiaalin jättöpäivät ja ilmestymisajankohdat löytyvät myös
FPA:n internetsivuilta:
www.fpapilots.fi.

Kaikkien kirjoittajien mielipiteet ovat
heidän omiaan, eivätkä ne edus-
ta Suomen Lentäjäliitto ry:n virallis-
ta kantaa. Virallisen kannan ilmai-
see lehdessä ainoastaan Suomen
Lentäjäliitto ry:n puheenjohtaja.

Kansi: Miikka Hult



Synkkää ja synkempää

Vitsit ja asiat alkavat olla vähissä. Lueskelin kirjoituksiani ja mietteitäni viimeisten neljän vuoden ajalta. Ensin mentiin kovaa ylös ja sitten tultiin vielä kovempaa alas.

Ikävintä lukijan ja yksittäisen jäsenen kannalta on se, että samoja asioita junnataan ja junnataan... Ikään kuin mitään ei tapahtuisi eikä mikään muuttuisi. Näin vaikka yritysten johdot vakuuttavat ketteryyttä sekä muutosvalmiutta toiminnassaan, vaikka työntekijät ovat joutuneet kohtaamaan rankkoja lomautuksia, jopa irtisanomisia, vaikka globaali talous on jo nousemassa.

Ikävä kyllä joudun taas jatkaamaan samaa virttä. Ensin globaalisti. Palasin juuri IFALPA:n yleiskokouksesta, joka pidettiin Marokossa. Kokous oli kaikkien aikojen suurin osanotoltaan ja syykin lienee selvä. Kaikki haluavat kuulla missä mennään ja mitä tulevaisuudelta voidaan odottaa. Yllätys! Huonosti menee ainakin lentäjillä. Yrityksillä alkaa jo kansainvälisesti mennä paremmin, mutta lentäjät ja koko ammatti ovat syvässä kriisissä. Joka puolelta ammattiimme kuuluvia perusasioita pyritään nakertamaan. En puhu palloista tai työehtosopimuksista vaan aivan perusasioista, kuten laillisuuskysymyksistä esimerkiksi onnettomuustutkinnoissa, väsymisestä, jakamisesta työssä, talouden vaikutuksesta työympäristöön, oikeudesta järjestäytyä jne.

Eurooppa ja Yhdysvallat näkevät talouden nousun sekä siihen tähtäävät asiat melkoisesti erilaisina ja sen voi aistia jo IFALPA:kin toiminnassa. Pienten yhdistysten ääni jää helposti jalkoihin eikä edes uusia suuria maita kuten Kiinaa ja Intiaa (joka tosin vasta hyväksyttiin jäseneksi) juurikaan kuunnella. Vaikka esitelmässä sytytettiin jo valoa horisonttiin, en voi välttyä ajatukselta, että entiset ajat eivät enää palaa. Tosin tarvitseeko sinne taakse paljon katsella, mennyt mikä mennyt. Nyt visioiden on oltava toteutettavia ja kaikkien toimijoiden hyväksyttäviä. Vain siten niistä voidaan kasvattaa toimialamme taas



Matti Allonen
FPA:n puheenjohtaja
B757-kapteeni, Finnair

kasvuun.

Jokaisessa esitelmässä mainittiin sana lentoturvallisuus. Silti kokous alkoi, kuten aina, hiljaisella hetkellä lento-onnettomuksissa menehtyneiden muistoa kunnioittaen. Siis lentoturvallisuus EI ole parantunut globaalisti. Joillakin alueilla maailmassa se on hyväksyttävällä tasolla, mutta esimerkiksi Afrikassa kaukana siitä. On syytä muistaa, että meidänkin jäsenistömme lentävät Afrikassa, samassa ilmatilassa, samoilla kentillä ja samoissa olosuhteissa, kuin kohtalokkaat lennot on lennetty.

Sitten jatketaan kansallisella tasolla. Kummat ensin, hyvät vai huonot uutiset?

Aprillia, ei hyviä ole olemassakaan. Toki Finnairin ja SLL:n välillä saatiin aikaan merkittävä neuvottelutulos säästöineen. Silti sekä Finnairilla että esimerkiksi Air Finlandilla lomautukset jatkuvat. Lisänä ovat lentoyhtiöiden organisaatioiden ohentamiset, joista erikoisin esimerkki tulee Blue1:ta. Siellä viestintäjohtajan ja turvallisuusjohtajan työt on yhdistetty samalle henkilölle. Se ei todellakaan ole yleistä lentoyhtiömaailmassa. Toivon hartaasti, että tiedottamiseen ei tule piirteitä ohjaajien tekemisistä esimerkiksi FlightDataMonitoringin tai incidenttien kautta.

SAS:n rapakunnon seurauksena alkaa Blue1:ssä tapahtua muutakin

outoa. Tulevien uusien koneiden ohjaajiksi ollaan hankkimassa yhdistyksen ulkopuolisia lentäjiä operoimaan henkilökohtaisilla sopimuksilla yhtiön lentoja. Samoin jo sovitun liikenteen lisäksi ollaan ulkoistamassa yhtiön kotimaan lentoja. Nyt on todellakin kysymys lentäjäyhdistyksen olemassaolosta. Voitte vain kuvitella, mitä se tarkoittaa meille kaikille ja koko ilmailualalle, jos perusasetelmat muunnetaan. Asia tulee olemaan kuuma peruna tulevan kevään ja alkukesän aikana. Ja media on varmasti haukana mukana. Nyt jos koskaan tarvitaan yhtenäisyyttä koko ammattikunnalta.

Hännän huippuna FPA. Reilun viiden vuoden pakerruksen jälkeen yhdistys on saatu "hovikelpoiseksi". Keskusteluja käydään tänään päätäjien tasolla niin kotimaassa kuin Euroopassakin. Yhdistyksemme taloushallinto saatiin juuri uudistettua ja koko lentäjäjoukko sateenvarjomme alle. Julkiasuamme sekä tiedotusstrategiaa ollaan vahvasti muuttamassa. Olemme saaneet oman tunnuksemme pinssin muotoon jne. Taloudellinen tilanne alkaa kuitenkin näkyä myös meillä. Kaikkien yhdistysten resurssit eivät kertakaikkiaan riitä. Yksinkertaisin tapa on karsia kuluja sieltä mistä se on näennäisesti helpointa.

Yhdistyksemme toiminta on kuitenkin niin arvokasta kaikille suomalaisille lentäjille, että mielestäni meidän on mieluummin syytä muuttaa sääntöjä sekä arvioida esimerkiksi jäsenmaksujen porrastamista, jotta kaikki voidaan pitää yhteisössämme. Maailma ja erityisesti Suomi on raaka, kun on kyseessä yritystoiminta. Jos jossain on nähtävissä heikkoutta, siihen isketään sumeilematta kiinni, ja tilanne pyritään hyödyntämään maksimaalisesti oma etu ensisijaisena. Miettikääpä, miten lentäjiä tullaan jatkossa kohteilemaan.

Oikotie onneen

Edellisessä lehdessä suosittelin lentoyhtiöiden johdoille olla seuraamatta Finnairin viime talven esimerkkejä, nimenomaan siis olla seuraamatta. Ja kuitenkin, jo nyt seuraava soppa on valmis Blue1:n suunnalla. Ymmärrän kyllä, että on tärkeää säästää, mutta sen voi tehdä tyylikkäästikin. Finnairin uusi johtaja on toistaiseksi päässyt hyvään yhteistyöhön SLL:n kanssa, mikä on jo tuottamassa tuloa. Win-win-tilanne: yhtiö tekee rahaa ja lentäjille on tarjolla työtä. Vaikka ei yhtiön menestys ole lentäjien palkoista kiinni. Ellei tuote ole kunnossa, ei auta vaikka tekisimme työtä ilmaiseksi.

Mikä vimma on ulkoistamisessa? Pelätäänkö todellakin niin paljon lentäjäliittoa, että heidän vaikutusmahdollisuutensa halutaan kaikin tavoin murentaa? Eikö yhteistyö aina ole parempi vaihtoehto, sen sijaan että ruvetaan ryanairmaiseen työvoiman käyttöön? Halvempaa työvoimaa on ilmailussakin kyllä tarjolla, mutta miten käy laadun? Vai riittääkö, että tämän kvartaalitulos saatiin näyttämään paremmalta? Laatu = turvallisuus on yhtälö joka lentoyhtiöjohdon on hyvä pitää mielessä.

Talven aikana lentäjien virkaikäluettelo kuului mediassa esiin nostettuihin asioihin, onko sen poistaminen avain yhtiöiden menestykseen? On totta, että yhtiössä pitkään olleet ansaitsevat hyvin, näin se toki vapailla markkinoillakin usein on. On myös totta, että luettelo rajoittaa yhtiön mahdollisuuksia kouluttaa lentäjiä haluamiinsa tehtäviin, koulutuksen kun on tapahduttava luettelon mukaisessa järjestyksessä eikä esim. kaverointi esimiehen kanssa sitä muuta. Yhteinen edunvalvonta parantaa lentäjien työehtoja, mikä tietenkin lisää kustannuksia. Sitä, että se samalla lisää työn viihtyvyyttä ja työssä jaksamista, on vaikea mitata rahassa.

Toisaalta, onko muilla aloilla yhtä sitoutunutta henkilöstöä, josta suurin osa työskentelee koko työuransa samalla työnantajalla? Vapaa liikkuvuus tarkoittaa myös sitä, että jokainen voisi vapaasti lähteä paremman työn perään. Palkkoja olisi korotettava, jotta saataisiin päteviä hakijoita. Hakijoita, jotka koulutussitoumuksen jälkeen ehkä lähtisivät naapuriyhtiöön nostamaan suurempaa palkkaa, valmiiksi koulutettuina. Taas joutuisi yhtiö kouluttamaan uusia ja korotta-



Tom Nyström
Päätoimittaja
E70/90-kapteeni, Finnair

maan palkkoja jotta saisi edes vähän jatkuvuutta.

En aio jatkaa pidempään. Esimerkit ovat raa'asti yleistettyjä mutta paljastavat, ettei oikotietä onneen ole, ainaakaan tätä kautta.

Oikotietä onneen eivät myöskään oleet hakemassa Puolan presidenttiä ja valtionjohtoa lennättäneet lentäjät. Media oli nopeasti syyllistämässä lentäjiä, kun eivät kehotuksista huolimatta jättäneet laskeutumisyrityksiä tekemättä. Oma ensireaktio oli samankaltainen, kunnes tajusin syyllistyneeni klassiseen virheeseen; uskoin otsikkoihin ja vedin liian nopeat johtopäätökset.

Tätä kirjoittaessa mitään loppupäätöksiä turmasta ei ole vielä saatua. Pahoittelen luottamukseni puutetta venäläisiin tutkintaviranomaisiin, mutta pelkään ettei koko syy koskaan selviä, varsinkin jos Smolenskin lentokentän kunto ja laitteisto vaikuttivat onnettomuuteen. Toivottavasti osoittavat minun olevani väärässä.

Mikä sai kokeneet lentäjät yrittämään useamman kerran, jos näkyvyys oli alle minimien? Tuliko oven takaa painetta laskeutua kentälle? Oliko näkyvyys alle minimin? Toimiko kentän

laitteisto niin kuin pitikin? Entäpä sitten koneen laitteisto? Entä estevarat, millaiset ne olivat oikeasti?

Kysymyksiä on paljon ja vastauksia vielä vähän. Niitä odotellessamme voimme kuitenkin tarkistaa omaa toimintaamme. Paineita työnnetään niskaamme monelta eri taholta, on rikkinäisiä koneita, tiukkoja aikatauluja, huonoa säätä yms. Välillä joudumme tekemään epämukaviakin päätöksiä, mutta niin kauan kun ne tehdään turvallisuuden varmistamiseksi, ei niitä saa muut tahot kyseenalaistaa. Piste. Huonojakin päätöksiä toki syntyy ja voi niistä mahdollisuuksien mukaan keskustellakin, päätösvallan on kuitenkin säilyttävä ohjaamossa. Siellähän se vastuukin on. Suomessa tilanne on yleensä hyvä, myös just culturen osalta, mutta aina välillä ilmestyy tilanteita, jossa tämä tosiasia toisinaan unohtuu.

Islannin tuhkapilven ansiosta sain mahdollisuuden kokeilla kulkemista junalla. Edellisestä kerrasta on monta vuotta. Kuinkas ollakaan, olimme myöhässä. Syy ei koskaan selvinnyt ja kuulutukset olivat pelkkää mutinaa ja pelkästään suomeksi. Vieressä matkustaneita saksalaisia kävi sääliseksi. Tämä oli terveellinen muistutus myös ohjaamoon, muihin kuulutuksiin kun emme voi vaikuttaa. Ei meidän tarvitse olla mitään moottoriturpia tai vitsiniekkokkoja, usein on parempi, ettemme olekaan. Matkustajat kaipaavat selkokielellä usein vain vastauksen kahteen kysymykseen, miksi ja kuinka paljon (myöhässä siis). Olen huomannut, että totuus yleensä auttaa tässäkin.

Nysä

Ilmailun korkein johto esittäytyy

Suomea lama on kohdellut pahasti maamme tuonti- ja teollisuusrakenteen vuoksi. Sen seurauksena lama kohdistuu erityisen pahasti lentoliikenteeseen. Vuoden alusta on nähty paljon muutoksia Suomen ilmailussa. On virastouudistusta, henkilövaihdoksia, Finnairilla uusi toimitusjohtaja, ulkoistamisia jne., mutta mikä on suunta?

Matti Allonen

B757-kapteeni, Finnair

Alkanut vuosi toi tullessaan Suomeen uuden viraston, TraFin. Sen synnytyks oli nopea, melkolailla poliittissävyytteinen ja miksei myös kivulias. Meidän kannaltamme oleellinen ilmailutoimiala jäi pääkaupunkiseudulle, mutta siirtyi kuitenkin pois kentän välittömästä läheisyydestä. Samalla tapahtui virastossa ilmailun ja lentämisen kannalta erittäin oleellinen henkilövaihdos, vaikkei henkilöstöresurssit muuten kasva.

Pitkäaikainen johtaja Reijo Lamberg jäi eläkkeelle ja tilalle astui Finnairin eläkeläinen lentokapteeni Pekka Henttu.

TraFi on ottanut erittäin aktiivisen roolin uudessa ja haastavassa tilanteessa. Niinpä jo ensikuukausien aikana olemme päässeet keskustelemaan viranomaisten pyynnöstä meitä lentäjiä koskevista turvallisuus- ym. asioista. Positiivista!

Tapaaminen Hentun kanssa

Entisen esimieheni Pekka Hentun tapaaminen uudessa toimipaikassa ja

uudessa tehtävässä oli jossain määrin nostalginen. Olin etukäteen valmistautunut tuomaan esille 12 asiaa, joista haluaisimme keskustella. Asiat olivat vuoden mittaan ja erityisesti viime aikojen tapahtumien vuoksi pinnalle nousseita turvallisuustekijöitä sekä laajempia ilmailun kokonaisuuksia. Hämmennykseni oli suuri, kun asiat tulivat esiin ilman avustusta suoraan Hentun suusta. Siis viranomaisen on yllättävän hyvin tietoinen raskaan ilmailiikenteen solmu- ja kipukohdista.

Viranomaispuolelta tulemme tiivistämään yhteistyötä EASA OPSin suh-



TraFilla on nyt näytön paikka. Mihin suuntaan Suomen ilmailua ohjataan? Toistaiseksi kurssi näyttää hyvältä. Kuvat: Miikka Hult



Porttipaikat ovat välillä kortilla, mutta alustavia suunnitelmia uudesta terminaalista löytyy jo, tai ainakin sen sijainti lienee päätetty.

teen niiltä osin kuin se kummankin osapuolen resurssien puolelta on mahdollista. Keskustelu AMC:n kikkailusta toi selkeän kuvan Suomen tahdosta pitää lujasti kiinni turvallisesta toiminnasta, jossa otetaan huomioon tulevat SMS- ja FRMS-alueet. Samalla myös kansalliset työ- ja lepoaikamääräykset ja niiden tulkinta saataneen yhteneväiseksi ja selväksi.

Just Culture, raportointi ja palautte sekä analyysit todettiin turvallisen toiminnan peruskiviksi. Niiden kehittäminen niin viranomaisten kuin lentoyhtiöiden sisällä on jatkuva haaste, mutta tuiki tarpeellinen kokonaisuus.

Viimeaikainen trendi ja keskustelunaihe oli turvallisuus ja taloudellisuus lentotoiminnassa. Asiaa sivuttiin niin ulkoistamis- kuin yhtiöittämistapauksissa. Viranomaisen kanta on hyvin selkeä. Lakeja, asetuksia, sääntöjä, ohjeistuksia on noudatettava. Talouden heikentyminen ei saa olla veruke niiden noudattamatta jättämiseen.

Samalla tuli esiin myös yritysjohdonkin näkemys, että tuottava ja tehokas toiminta voi olla turvallista ja ta-

loudellista edellyttäen, että toiminnan laatua seurataan tarkasti sekä analyyttisesti ja mikä tärkeintä annetaan avoimesti palautetta eri toimijoille. Huolenaiheena on kaikilla operatiiviseen toimintaan liittyvien henkilöiden vähentäminen talouden puristuksessa. Työmäärän lisääntyminen ja erityisesti vastuiden kasvaminen tulee vaatimaan henkilökunnalta entistä tarkempaa toimintaa jokaisella sektorilla.

Mistä substanssia ja resursseja

Yksi puheenaihe oli pienen ilmailumaan tuttu ongelma eli substanssi-osaaminen. Eri toimijoiden, niin yritysten kuin viranomaisten henkilökunta on vanhenemassa ja eläköitymässä. Kyseinen henkilöresurssi on sitä osajien alaa, joka on ollut luomassa ilmailun sellaiseksi kuin sen nyt näemme. Vaikka ilmailu on nopeasti muuttumassa ja uusi, nuori sukupolvi tuo raikkaita uusia tuulia ilmailuun, on syytä myös muistaa miten Suomen tällä hetkellä korkea lentoturvallisuustaso on luotu. Se on ollut pitkäaikaista aivan ruo-

honjuuritasolta ylimpään johtajistoon ulottunutta työtä, jossa kaikki osapuolet ovat ottaneet vastuun omasta tehtävästään ja työsarastaan.

Malli on toiminut hyvin. Mutta mistä saada esimerkiksi ilmailuviranomaiselle uutta osaamista nopeasti muuttuvasta liikenneilmailusta? Tekisi taas mieli nostaa esille Suomen ilmailun koulutuspolitiikka ja pienen maan järkevä resurssien hallinta.

Keskustelut käsittivät lisäksi mm. LRST:tä, HEMS-toimintaa, MPL-koulutusta, kuormaustoimintaa, viranomaisen tulevaa dokumentoinnin hallintaa jne. Jatkossa niistä lisää sitä mukaa, kun niistä on oleellista kerrottavaa.

Lopputulemana tapaamisesta jäi konkreettinen yhteistyö sekä vahva usko sekä luottamus turvalliseen ilmailuun. Tulemme jatkossa tapaamaan säännöllisesti sekä jakamaan tietoa niin turvatoimikuntamme kesken kuin myös EASA-asioiden suhteen. Uuden tehtävän ja viranomaisen roolin ottaminen vie varmasti jonkin aikaa, mutta jo nyt oli havaittavissa selkeä halu ja

tavoite parantaa joskus hieman hankalaksi muodostunut viranomaiskuva sekä tavat toimia. Tulemme varmasti näkemään positiivisia muutoksia.

Sitten tavattiin Wihlman ja Salonen

Trafin uunituore pääjohtaja Kari Wihlman sekä ilmailutoimialan ylijohtaja Kim Salonen tulivat vierailemaan FPA:n luokse myös maaliskuussa. Tapaaminen oli jo siinäkin mielessä harvinainen, että koskaan aikaisemmin ei näin korkeat viranomaiset ole vierailleet lentäjähdistyksen tiloissa. Hienoa sekä avointa toimintaa! Omasta puolestamme tervetuloa uudestaan koska tahansa.

Tapaamisessa esitin FPA:n rakennetta ja toimintaa. Peruskivemme lentoturvallisuus tuli esille niin turvatoimikuntien toiminnan esittelyn kuin kansainvälisen toiminnan kautta. LL-lehtikin tuli esiteltyä, varsinkin kun saimme käyttämämme painotalon avulla vielä painamattoman lehden kaksi vedosta suoraan vierailijoille jaettavaksi.

Ratkaisuja tai edes vankkoja mielipiteitä ei esitetty, mutta varsin rakentava sekä avoin keskustelu loi mielestäni pohjan tulevaisuudessa yhteistyölle, jota toki aiemminkin olemme tehneet. Uuden pääjohtajan nuorekas ja kuunteleva olemus lupaa TraFille hyvää edellyttäen, että asiakaslähtöisyys saadaan toimimaan.

Toisaalta ilmailutoimialalla tehdyt organisaatiomuutokset ja prosesseihin liittyvät parannukset sekä henkilökunnan koulutus osaltaan varmasti muuttavat meidän yhteistyötä. Uskallan väittää, että parempaan suuntaan. Viranomainen on selvästi ottanut mallia yritysmaailmasta ja toivottavasti poiminut ne parhaimmat tavat toimia ja toteuttaa tehtävänsä. Kuvaavaa tämän hetken ilmailulle oli kummankin tahon toteamus SLL:n toimitilojen myynnistä. Kannattavinta ilmailussa on nykyään parkkipaikkojen omistaminen lentokenttäalueella.

Viimeisin vaan ei vähäisin - Vehviläinen

Finnairin uusi toimitusjohtaja kutsui ilmailutoimittajat tapaamiseen heti maaliskuun alussa, mikä jo aiemmas-

AMC (Acceptable Means of Compliance)

Lentoyhtiöt voivat hakea mistä tahansa EU-maasta hyväksyntää jollekin menetelmälleen, jota voidaan AMC:llä muuttaa perustuen omaan hyväksi katsomaansa tapaan. Jos joku EU:n viranomainen sen hyväksyy, kaikki EU:n operaattorit voivat ottaa sen käyttöön. Joka tapauksessa, kun AMC on tutkittavana, operaattori voi sitä hyödyntää kunnes EASA sen kieltää. Tarkoittaa käytännössä että eri maiden viranomaiset voivat "luistaa" joissakin asioissa. Kasvattaa riskiä että lentoyhtiöt rekistöroidään maihin joissa aita on matalin.

SMS (Safety Management System)

Lentoyhtiöille pakolliseksi tuleva työkalu riskien hallinnan ja näin turvallisuuden parantamiseksi. Luettelo mitä systeemin tulee huomioida on pitkä. Perustuu enemmän sisäiseen kuin viranomaisen valvontaan. FRMS on osa tätä.

FRMS (Fatigue Risk Management System)

Uupumisen hallintaohjelma, jolla voidaan mm. listasuunnittelussa huomioida kumuloituva väsymys. Tietoja kerätään mm. seurantakyselyiden ja tieteellisten tutkimusten avulla. Useita tietokoneohjelmia kehitteillä, ICAO:n tulossa oleva vaatimus.

LRST (Local Runway Safety Team)

Ryhmä jonka tehtävänä on edistää lentokentän turvallisuutta, suunnittelemalla ratkaisuja jossa luvattomat kiitotielle menot vaikeutuu/vähenee. Ryhmä koostuu lentäjien, lennonjohtajien ja lentokenttäajoneuvojen kuljettajien edustajista. Suomi ja Sveitsi ovat ainoat maat Euroopassa joissa lentäjähdistyksillä ei ole virallista edustajaa.

HEMS (Health Emergency Medical Service)

Nykyisessä suomalaisessa toimintamallissa hätäkeskuksen hälytyksen perusteella kiireellisissä tapauksissa usein hankalien yhteyksien päässä helikopterilla viedään lääkäri tapahtumapaikalle potilaan luo. Akuutin ensihoidon jälkeen potilas kuljetetaan sairaalaan joko ambulanssilla tai joissakin tapauksissa helikopterilla.

EASA (European Aviation Safety Agency)

Euroopan lentoturvallisuusvirasto, jonka tehtävänä on säädellä ja valvoa lentoturvallisuutta.

MPL (Multi-Pilot Licencing)

Vaihtoehtoinen tapa kouluttaa ab-initio liikennelentäjiä, jolloin yksityislentäjän lupakirjaosuus karsitaan koulutusohjelmasta pois multi-crew -opiskeluaineiden sijaan. MPL-pilotti ei voi toimia yksimoottorisen koneen päällikkönä. Koulutus on normaalia nopeampaa.

sakin lehdessä mainittiin. Takana hänellä oli vajaat kuukausi yhtiön johdos. Kriisiyhtiöksi hän ei edelleenkään Finnairia maininnut. Vaikeuksia sen sijaan on edelleen.

Menemättä sen enempää taloudellisten faktojen luetteloimiseen voisi todeta, että rahavuodot on tukittava ja että vielä on löydettävä 50 miljoonaa säästettävää. Ja mistä se voidaan ottaa? Pääasiassa rakenteita ja toimintatapoja muuttamalla, työn tehostamisella ja varmasti myös kaikkien työntekijäryh-

mien avulla (panoksella tai kukkarolla). Valoa on kuitenkin tunnelin päässä varovasti kajastamassa, mutta helppoa ei tule jatkossakaan olemaan.

Muutama asia nousi Vehviläisen esityksestä esiin. Ensin hyvät asiat: rahoitustilanne on hyvä, toiminnan laatu on hyvää, luotettavuus ja täsmällisyys olivat talven sääolosuhteet huomioiden hyvää tasoa, säännöllisyys on korkealla tasolla sekä henkilöstö on osaavaa sekä sitoutunutta. Siis melko positiivinen näkemys. Tärkeimmäksi asiaksi

Vehviläinen nosti esiin turvallisuuden kaikessa toiminnassa. Erinomaista!

Mutta ei niin hyvää, ettei olisi jotain parannettavaakin.

Ensimmäiseksi Vehviläinen nosti talouden kuntoon laitton. Yhtiön on päästävä plussalle parantamalla tulosta ja kasvattamalla myyntiä ja kassavirtaa. Lisää palveluja on tuotettava sekä tehokkuutta on parannettava. Kuulostaa tutulta, mutta kuoliaaksi säästäminen on nyt unohdettu. Se antaa positiivisen kuvan uudesta alusta.

Toinen asia oli koko yhtiön strategian tarkastelu. Sinänsä yritysjohdon normaali tehtävä tuntui jotenkin huoletuttavalta. Aasian strategiaan tuskin tulee muutosta. Sen askelmerkit on jo tehty niin vahvoiksi, että suunnanmuutos olisi vaikeaa ja aiheuttaisi surkastumisen. Sen sijaan koko Euroopan reititiliikenteen läpikäyminen voi tuoda muutoksia tulevaisuudessa. Erikseen niistä kysyttäessä ei asiaa tarkennettu. Lomaliikennettä Vehviläinen ei tuonut tässä yhteydessä esille.

Kolmas kehityksen kohde oli selvääkin selvempi. Varsin määrätietoisin sanoin ja äänenpainoin uusi toimitusjohtaja kuvaili henkilöstöjohtamisen ongelmia Finnairissa. Hän kertoi etukäteen tietäneensä ongelmista, mutta ne ovat osoittautuneet suuremmaksi ongelmaksi kuin alunperin oli luultu. Suora lainaus: "Yhtiön henkilöstökulttuuri on huono ja johtunee osittain toimialan kapea-alaisuudesta ja pienen Suomen ongelmista".

Yhtiöstä on puuttunut johtamisen kehittämissuunnitelma ja esimiestyössä on puutteita yleisen vastuun ottamisesta esimiestehtävissä. Töitä on katsottu enemmänkin operatiivisina tehtävinä. Hänen näkemyksensä mukaan henkilöstön voimavarat on voitava hyödyntää paremmin kuin nyt on tehty. Samalla hän kohdisti sanat myös työntekijöihin toteamalla, että kummallakin osapuolella on peilin eteen menemisen tarve. Tärkeää on luottamuksen palauttaminen, avoin ja tasapuolinen sekä rehellinen kanssakäynti. Tätä puhetta kuunnellessani tuntui jotenkin huojentuneelta. Olin jo pitkään ihmetellyt olenko aivan väärässä edellisen johtajan tavoista toimia ja käyttäytyä. Nyt sain vastauksen, vaikka Vehviläinen



Vehviläisen viestiä kuunneltiin kiinnostuneina.

ei suoraan sanoja Hienoseen kohdistanut.

Paikalla olleet ammattitoimittajat tekivät varsin osuvia kysymyksiä viimeaikojen tilanteesta ja uhista. Nimet SAS, Air Baltic ja Barona olivat esillä. Niin ikään halpalentoyhtiöt ja kotimaan markkinoista luopuminen kuin Etelä-Euroopan syöttöliikenteen hoitaminen ja yhteistyö Norwegianin kanssa nousivat esille. Myös Venäjä ja sen tilanne nousevine maksuineen ja ontuvine lupineen oli tapetilla. Näistä päällimmäiseksi jäi tarve yhteistyön laajentamiseen muidenkin kuin Oneworld-allianssiin kuuluvien kanssa. Siis lentämään Helsinkiin Euroopan kohteis-

ta jatkomatkustajia Aasiaan eikä välttämättä Finnairin koneilla.

Lentoturvallisuutta toimittajille

Tapaamisessa esityksen piti myös kaikkien tuntema Jussi Ekman. Aiheena lentoturvallisuus. Senhän hän tunnustusti osasi pitää hallussaan jo pitkän turvatoimikuntauran aikana. Hänen esityksestään nousi varsin mielenkiintoinen huomio. Viimeaikaisissa lentonnettomuuksissa on ollut havaittavissa ongelmia aivan peruslentämisessä. Asia, joka on hänen mukaansa myös huomioitu Finnairissa ja tuotu koulutukseen Airbus-ryhmässä. Niinpä, si tähän on jo osattu odottaakin.

Lentoyhtiöiden tiukat ja sinänsä hyvät SOPit eivät juurikaan anna mahdollisuutta käsin lentämiseen, joka oli ennen kaikille enemmän kuin tuttua. Muinoin, kun tuli ongelmia lentämisessä, otettiin autopilotti irti ja jatkettiin käsin lentämällä. Nyt, jos tulee ongelmia, yritetään käyttää automaatiikkaa niin paljon kuin mahdollista. Kun kaikki automaatiikka pettää, uhkaa koneessa olla pelkkiä matkustajia. Pitkällä aikavälillä melkoinen haaste lentoyhtiöiden koulutusosastoille, jos sellaisia enää on.

Yksi kauneuspilkku tilaisuudessa oli. Sinänsä hyvän ja valaisevan esityksen Finnairin reititiliikenteen lyhyen ajan tulevaisuudesta piti johtaja Petteri Kostermä. Jostain syystä sen keskeytti tiedotusjohtaja Haglund. Asia, joka ei jäänyt huomaamatta tarkoilta toimittajilta. Mikä olikaan Vehviläisen viesti henkilöstön osalta?



Finnairin johtajiin kuuluva Petteri Kostermä esitteli Finnairin reititiliikenteen lähitulevaisuutta.

FPA isännöi kesällä IFALPAn turvallisuuskoulutusta

Kesäkuun 2010 "Safety Week" on eräs suurimmista Suomessa järjestetyistä IFALPA-tapahtumista. FPA:n turvatoimikunnat saavat erinomaisen mahdollisuuden omien jäsenten kouluttamiseen.

Eräs liikennelentäjien kansainvälisen keskusjärjestön IFALPAn toimintamuodoista on koulutustoiminta, jonka tarkoituksena on kohottaa lentäjäyhdistysten edustajien tietopohjaa ja antaa parempia valmiuksia lentoturvallisuustyöhön.

Koulutus kerää kansainvälisen osallistujajoukon

IFALPA-koulutuksia järjestetään vuosittain eri puolilla maailmaa. Kattojärjestömme FPA haki viime syksynä mahdollisuutta isännöidä koulutusta kesällä 2010. Tammikuussa IFALPA myönsi Suomeen viikon mittaisen koulutuspaketin "turvallisuuksiin" (Safety Week) nimikkeellä. FPA toimii tapahtuman isäntänä ja järjestäjänä. Koulutettavia pilotteja saapuu ympäri maailmaa ja kouluttajina toimivat IFALPAn omat kouluttajat koulutusvastaava Brian Greevesin johdolla.

IFALPAn tapahtumia on järjestetty Suomessa aiemminkin. Suomi (SLL) on isännöinyt kaksi kertaa IFALPAn suurinta tapahtumaa, vuosikokousta (1959 ja 1989). Tuleva koulutusviikko lienee seuraavaksi suurin Suomessa isännöity IFALPA-tapahtuma. Viimeksi IFALPA oli täällä vuonna 2005, jolloin AGE- ja ATS-komiteat järjestivät kokouksensa Helsingissä.

Järjestävä yhdistys hyötyy myös itse

IFALPA-tilaisuuden isännöinti on majoituksineen ja kaikkine kokousjärjestelyineen mittava prosessi. FPA on nimennyt tapahtumalle järjestelyorganisaation, jonka pääkoordinaattorina toimii turvatoimikunnan jäsen, EMJ-kapteeni Sami Simonen. Kokous- ja majoitushotellina toimii hotelli Radisson Blu Royal



Tomi Tervo

FPA:n turvatoimikunnan pj.
E170/190-kapteeni, Finnair

Kampissa.

Hyvin järjestetty kokous tai koulutus on aina meriitti järjestävälle yhdistykselle. Suurin hyöty koulutuksen isännälle lienee kuitenkin erinomainen tilaisuus saada koulutusta omille jäsenille. Kotipesässä kouluttautuminen on yhdistykselle aina helpointa ja edullisinta. 7. kesäkuuta alkava viikko tulee olemaan mit-

tava koulutuksellinen harppaus kaikkien FPA-yhdistysten turvatoimikunnille. Useille edustajillemme saadaan rutkasti uusia valmiuksia mm. kiitotieturvallisuusasioihin.

IFALPA järjestää koulutusta monenlaisiin tarpeisiin

IFALPAn repertuaariin kuuluu lukuisia erilaisia koulutuspaketteja. Peruskoulutukseen kuuluu mm. LRST-kurssi sekä ISS (IFALPA Safety School). Koulutuspolun ylemmät tasot kouluttavat lentäjiä mm. paikallisten turvatoimikuntien perustamiseen ja johtamiseen. Korkeimman tason kursseilta valmistuu eri alojen spesialisteja, jotka voivat toimia IFALPAn omina kouluttajina sekä edustajina kansainvälisissä tehtävissä. Lisätietoja IFALPAn koulutustoiminnasta osoitteessa www.ifalpa.org/ifalpa-training.html.

Helsingin Safety Weekiin kuuluvat seuraavat koulutusmodulit:

LRST (Local Runway Safety Team), joka antaa tietopaketin kiitotieturvallisuuden perusasioista ja antaa valmiudet toimia paikallisissa LRST-teameissa.

I-ALR (Intermediate Airport Liaison Representative), joka on jatkokoulutusta LRST:n käyneille, ja syventää kiitotieturvallisuus- sekä lentokenttien suunnitteluun ja rakenteeseen liittyvien asioiden tuntemusta. Antaa valmiuksia toimia asiantuntijana lentokentän suunnitteluun liittyvissä kysymyksissä.

SMS (Safety Management System) antaa perustietämyksen ilmailun SMS-järjestelmästä, turvallisuuden ja riskienhallinnan metodeista ja menetelmistä, joihin kuuluvat mm. LOSA ja FOQA (toiselta nimeltään mm. FDM).

TASC (Setting up and leading a Technical and Safety Committee), joka antaa valmiudet perustaa ja johtaa yhdistyksen turvatoimikuntaa. Se sisältää mm. kokousten johtamis- ja neuvottelukoulutusta sekä tietopaketin tämän hetken merkittävimmistä lentoturvallisuusasioista maailmalla.

Perusasiat kunniaan

Liikenneilmailun tekninen kehitys tuntuu jossain määrin sumentaneen ilmailualan ja viranomaisen näkemystä lentoturvallisuuden tilasta. Uusimpien liikennekonemallien toinen toistaan hienommat ja turvallisuutta parantavat järjestelmät saavat aikaan valheellisen hyvän olon tunteen teknologian kaikkivoipaisuudesta.



Heikki Tolvanen
B757-kapteeni, Finnair

jaamoautomaatiosta.

Suurin osa kyselyyn osallistuneista piloteista oli lentänyt perinteisillä mitareilla varustetuilla liikennekoneilla, kuten DC-9 ja B727, sekä lasiohjaamokoneilla, kuten A320 ja 747-400. Yleinen mielipide oli, että automaatio lisää turvallisuutta, mutta se luo vääränlaisen turvallisuuden tunteen varsinkin kokemattomissa piloteissa. Pilotit kertoivat, että heillä on epävarmempi olo automaatiavikojen aikana sekä houkutus hylätä perusmittari-informaatio ja seurata vihreää/magentaa näyttöä.

Kaikkein huolestuttavinta kummin-kin oli, että pilotit kokivat kollegoiden tulleen välinpitämättömiksi ja luottavan liikaa automaatioon, johon heidän mukaansa löytyy syy lentoyhtiöiden tiukoista automaatio SOPeista.

Vuonna 2000 USA:n ilmavoimien majuri Charles Spencer Jr. teki tutkimuksen koskien ohjaamoautomaatiota sekä siitä aiheutuvia sekaannuksia moodiviidakossa. Hänen mukaansa automaatioon liittyvät inhimilliset virheet ovat suurehko ongelma, sillä ohjaamoergonomia ole pysynyt teknisen kehitysvauhdin perässä. Pilotit ymmärtävät automaation luonteen väärin, josta ei normaalisti seuraa mitään vakavaa, mutta pahimmillaan tilanteet päättyvät katastrofiin. Majuri Spencer ehdottaa ohjaamoihin mm. uutta neljätasoisia oraalivaroitusjärjestelmää.

Lentotaito vai taitolento?

Airbusin koulutusosaston varajohtaja Jacques Drappier toteaa: "Automaatio maksimoi turvallisuuden, mutta sen pitää 'lentää puljassa' peruslentotaidon kanssa. Pilottien peruslentotaidoista ei voi tinkiä ja ne saavutetaan vain koulutuksen kautta."

Tästä käyköön esimerkkinä EU:n mustalla listalla oleva lentoyhtiö, joka sai luvan operoida Eurooppaan, jos lennot suoritetaan yhtiön uudella 777-koneella. Etelä-Kalifornian yliopiston professori ja lentoturvallisuusasiantuntija Najmedin Meshkati kokee, että liikenneilmailuteknologian nykyiset "gizmot" naamioivat peruslentotaidon huonontumisen ja riskinä on, että vuosikymmenien aikana opitut tur-

valliset toimintatavat saattavat rapautua uusissa lentäjäsukupolvissa.

Automaation auvoisuus

NASA Research Centerin kattavassa tutkimuksessa hyödynnettiin RAF Institute of Aviation Medicine -osaston vuonna 1995 tekemää tutkimusta, jossa haastateltiin kahdenkymmenen lentoyhtiön yli tuhatta liikennelentäjää koskien asenteita ja kokemuksia oh-

Drappier kyseenalaistaa vähäisen kokemuksen, jolla perämiehistä tehdään kapteeneita: "Onko neljä vuotta ja jopa alle 3000 tuntia lentokokemusta riittävästi nuorelle ihmiselle hallita kapteenin tehtävien haasteet? Oppiminen, joka perustuu vain kokemukseen, ei ole mielestämme riittävä ja alan täytyy luoda spesifimpi koulutus vastaamaan tähän haasteeseen. On totta, että nämä nuoret lentäjät läpäisevät testit ja tarkastukset, mutta meidän olisi mietittävä kokonaan uusiksi mitä ja miten me heille koulutamme. Painopiste pitäisi saada pois perinteisistä tarkastuksista ja arvosanoista kohti lentäjien jatkuvaa ja kokemuspohjaista koulutusta nykyaikaisella kalustolla nykyaikaisessa ympäristössä", Drappier lataa ja jatkaa: "Useat viimeaikaiset onnettomuudet näyttävät johtuneen lentotaidon puutteesta, mutta kun niihin mennään syvemmälle, löytyy niiden taustalta kokemuksen puute. Pyrimme painottamaan tätä Boeingin ja Flight Safety Foundationin kanssa tekemässämme Training and Qualification Initiative-ehdotuksessa, jonka fokus on tässä päivässä eikä 30 vuoden takaisessa lentämisessä."

Tekniikka ja tieto avuksi

Ohjaamoteknologian merkitystä lentoturvallisuuden parantumiselle ei voi kiistää. Tästä erinomaisena esimerkkinä toimii EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System). Vuoden 1996 jälkeen on tapahtunut 40 CFIT

(Controlled Flight into Terrain) -onnettomuutta, joihin joutuivat pääsääntöisesti liikennekoneet, joissa ei ollut EGPWS-järjestelmää. Vuonna 2008 tapahtui seitsemän CFIT-onnettomuutta, joista viidessä tapauksessa oli kyse EGPWS koneesta.

Viimeisen kolmen vuoden aikana kuolemaan johtaneiden lento-onnettomuuksien määrä väheni 0,23:sta 0,18:aan / miljoona lentoa. Sen sijaan ei-fataalien onnettomuuksien (hull loss) määrä on ollut jatkuvassa kasvussa vuodesta 2006 alkaen (0,65 -> 0,81/miljoona lentoa). Tilastot näyttävät itäkaluston osalta vieläkin synkemmiltä, sillä niitä menetetään maailmanlaajuisesti 12,11/miljoona lentoa, puhumattakaan Lähi-idästä ja Afrikasta, joissa lukema on huihma 112,68/miljoona lentoa.

Flight Safety Foundationin johtaja Bill Vossin mukaan viimeaikaiset onnettomuudet eivät keskity vain kehitysmaihin. Hän nostaa esiin Spanairin MD-80-onnettomuuden Madridissa ja Colgan Airin Dash 7 onnettomuuden Buffalossa. "Nämä ovat onnettomuuksia, jotka meidän olisi pitänyt kyetä estämään nykytiedollamme ja paremmalla tiedon jakamisella" Bill Voss toteaa.

NASA:n Aviation Safety Reporting-järjestelmästä löytyy viimeisen kymmenen vuoden ajalta 55 virheellisellä asulla tapahtunutta lentoonlähetyritystä MD-80 kalustolla. Tämän inhimillisen virheen epäillään olevan myös syynä Spanairin onnettomuuteen, jossa menehtyi 154 ihmistä. Detroitissa tapah-

tui 1987 aivan vastaavanlainen onnettomuus Northwest Airlinesin MD-82-koneelle, jossa menehtyi täsmälleen sama määrä ihmisiä.

Tilastotiedettä

Vuoden 2008 turvallisuusdata antaa tukea niille, joiden mielestä lentotaidon ja -kokemuksen puute on lisääntynyt. IATA:n mukaan toissa vuoden sadastahdeksästä lento-onnettomuudesta 38 % johtui puutteellisesta lentotaidosta ja 33 % SOPien noudattamattomuudesta. Niinkin oleellinen asia kuin puutteelliset call-outit olivat osallisena 13 % onnettomuuksia.

Afrikan osalta lentomiehistön virhe oli lento-onnettomuuksien suurin osa-alue. Puutteellinen lentotaito oli osana 43 % onnettomuuksissa ja SOPien tahallinen noudattamatta jättäminen oli syytä 28 % onnettomuuksissa.

IVY-maiden alueella korostuivat samat ongelma-alueet – kymmenestä lento-onnettomuudesta yli puolet johtui SOP-rikkeistä ja niistä 60 % oli tahallisia rikkomuksia. IATA:n raportin mukaan 80 prosentissa IVY-alueen onnettomuuksista oli vaikuttavana tekijänä lentoyhtiöiden huono turvallisuusjohtaminen. Yhdessä fataalissa onnettomuudessa 737–500 miehistö menetti asentotajunsa yöllisen mittarilähestymisen aikana. Pilotit olivat siirtyneet vasta hiljan länsivalmistaiseen kalustoon ja ilmeisesti keinohorisontin tulkinta tuotti heille vaikeuksia.

Edes Eurooppa ei saa puhtaita papereita tällä saralla, sillä lähes puolessa alueen seitsemäsatoista lento-onnettomuudessa oli pääsyy miehistön virheellisessä toiminnassa ja lähes kolmanneksessa SOPien noudattamatta jättäminen.

USA:ssa tapahtui vuonna 2008 kaksikymmentäneljä lento-onnettomuutta, joista 45 prosentissa tapauksista oli osasyynä koneen taitamaton käsittely ja 18 prosentissa rikottiin SOPia.

Tällä hetkellä IATAN tärkein turvallisuusprioriteetti on kiitotieltä ulos päätyvien laskeutumisten (rwy excursion) estäminen. Järjestön mukaan ne olivat vuonna 2008 suurin lento-onnettomuuksien syy (28 kpl). Yli puolessa tapauksista kone meni lunastukseen ja 14 % johti ihmishenkien menetykseen. Jostain syystä kiitotielle joutuminen il-



SOP:in ansiosta on helppo tietää mitä PF tekee seuraavaksi, tai jos poikkeaa normaalista. Kuvat: Miikka Hult

man selvitystä (rwy incursion) on saanut leijonanosan koulutushuomiosta, vaikka kiitotieonnettomuudet muodostuvat lähes täysin kiitotieltä ulos päättyvistä laskeutumisista ja 80 % kuolonuhreista tulevat niistä. Vertailun vuoksi vuoden aikana tapahtuu keskimäärin alle yksi luvaton kiitotielle eksyminen, joka aiheuttaa lento-onnettomuuden.

ATSB:n (Air Transport Safety Board) tuoreen raportin mukaan lähes puolet laskeutumisonnettomuuksista johtui päätöksestä jatkaa epästabiilia lähestymistä, tai päättämättömyydestä tehdä ylösveto, joka olisi ollut turvallinen ratkaisu.

Viranomaisen rooli

Professori Meshkatin mukaan liikenneilmailualan pitäisi mennä peilin eteen ja muuttaa ajatusmalliaan lentoturvallisuuden suhteen. Alalla on kolme pääpeluria – valmistajat, lentoyhtiöt ja viranomainen. Meshkatin mukaan voimavarat on jo pitkään keskitetty kahteen ensimmäiseen, mutta nyt olisi aika suunnata huomio viranomaiseen. Valtioiden rooli viranomaisten turvallisuuskulttuurin parantamisessa on ensiarvoisen tärkeää, jotta koko alan turvallisuus parane. Professorin mukaan tämä voisi olla seuraava ”Graalin pyhä malja” maailmanlaajuisen turvallisuuskulttuurin edistämisessä.

Tätä näkemystä tukee myös IATAN 2009 Turvallisuusraportti. Siitä käy ilmi, että viranomaisen puutteellinen valvonta oli osasyynä 69 prosentissa lento-onnettomuuksista. Samainen syy on myös suurin tekijä Afrikassa, Aasiassa, Latinalaisessa Amerikassa ja jopa USA:ssa tapahtuneissa lento-onnettomuuksissa.

Professori Meshkati kehottaa viranomaisia suunnannäyttäjän rooliin lentoturvallisuudessa, jotta myös perusairmanship paranisi - teknologia ei voi itsessään ratkaista tai poistaa inhimillisiä tekijöitä turvallisuusyhtälöstä. Hän lainaa Yalen yliopiston emeritusprofessori Charles Perrowta: ”Vaaralliset onnettomuudet piilevät järjestelmässä, eivät sen osatekijöissä, ja onnettomuuden mahdollisuus kasvaa huonosti suunnitellussa ja johdettussa organisaatiossa.”

Lyhyt johdatus lennonjohdon lyhenteisiin

Liikennealentäjien ja lennonjohtajien keskustelufoorumilla ovat viime aikoina sinkoilleet CTOT, REA, FLS ja DLA-viestit. Keskustelua ovat herättäneet myös TAXITIME, TIS ja TRS. Mistä oikein on kyse?



Manne Koponen
Lennonjohtaja, Helsinki ATC

ICAO:n EUR-alueella toimii keskitetty ilmaliikenteen säätelyjärjestelmä. Tästä palvelusta huolehtii Eurocontrolin alainen, Brysselissä toimiva ilmaliikennevirtojen keskus-säätely-yksikkö CFMU (Central Flow Management Unit). Suomessa mahdollisesti tarvittavien ilmaliikenteen säätelytoimien toteuttamisesta huolehtii aluelennonjohdossa FMP (Flow Management Position), joka on mahtipontisesta nimestä huolimatta aluelennonjohdon vuoronesimies muiden tehtäviensä ohella.

Miten homma toimii?

Kun tarve ilmaliikenteen säätelyyn syntyy vaikkapa siksi, ettei Helsinki-Vantaa pysty ottamaan vastaan normaalia määrää liikennettä sakean sumun takia, aloittaa FMP säätelytoimet pyytämällä säätelyä CFMU:lta. CFMU lähettää ilmaliikenteen säätelyn alaisille lennoille SAM-sähkeellä (Slot Allocation Message) lähtöaikaan liittyvän rajoituksen, eli SLOT-ajan. Aika ilmaistaan laskettuna lento-olähtöaikana CTOT (Calculated Take-Off Time).

Liikennöitsijä on velvollinen noudattamaan saamaansa CTOT-aikaa, joka on itse asiassa 15 minuutin aikaikkuna (-5 / +10 min). Lähtökentän lennonjohto on velvollinen seuraamaan CTOT-aikojen

noudattamista. Lennolta, joka ei noudatta saamaansa CTOT-aikaa, voidaan evätä lennonjohtoselvitys. Toisaalta lennonjohto pyrkii myös avustamaan CTOT-aikojen noudattamisessa päästämällä mahdollisuuksien mukaan kiireisimmät slottikoneet jonon ohi, eikä vähäisten rullausviiveiden takia lento-olähtöä estetä.

Taxitime

TAXITIME eli rullausaika on tärkeä parametri slottien allokoinnissa. Jokaiselle lentoasemalle ja kiitotielle on määritetty vakiorullausaika, eli aika, joka lentokoneelta keskimäärin kuluu siirtymiseen asematasolta kiitotielle. Helsinki-Vantaalla tämä aika on kymmenen minuuttia kaikille kiitoteille. Jos lento saa ”aikatauluslotin”, se muodostuu siis kaavalla EOB+ TAXITIME.

Rullausajan tilapäisellä muuttamisella voidaan joskus ratkaista lentoaseman operoinnissa syntyviä ongelmia laskematta kapasiteettia tai pyytämättä jatkoaikaa slotin takarajaan. Helsinki-Vantaalla on satunnaisesti lumisadepäivinä käytetty 20 minuutin rullausaikaa, kun on huomattu, etteivät lennot jäänpöiston ja kuormauksen viivästymisen takia pääsääntöisesti ehdi slotteihinsa.

Viime hetken muutosten estäminen CTOT-aikoihin

Sekä liikennöitsijöille että lennonjohdolle ovat ajoittain aiheuttaneet hankaluuksia viime hetkellä tulevat muutokset CTOT-aikoihin. Siksi käytössä ovat suojaparametrit TRS ja TIS.

TRS (Time to Remove from the Sequence) on suoja-aika, jonka sisällä estetään viime hetkellä tulevat huononnuksiset CTOT-aikaan. Suoja-aika lasketaan voimassa olevasta CTOT-ajasta taaksepäin seuraavalla kaaval-

la: CTOT - TAXITIME - TRS-parametri. TRS-parametriksi on Suomen osalta asetettu 20 minuuttia, joten kun Helsinki-Vantaalla CTOT-aikaan on 30 min, ei huononnusta CTOT-aikaan enää tule.

TIS (Time to Insert in the Sequence) tarkoittaa suoja-aikaa, jonka sisällä estetään viime hetkellä tulevat parannukset CTOT-aikaan. Suoja-aika lasketaan nykyhetkestä eteenpäin seuraavalla kaavalla: NYKYHETKI + TAXITIME + TIS-parametri. TIS-parametriksi on Suomen osalta asetettu 10 min, joten Helsinki-Vantaalla nykyhetkestä 20 min eteenpäin on suoja-aikaa, jonka aikana ei parannusta slottiin voi tulla. Seuraavaksi käsiteltävän REA-sähkeen lähettäminen kumoaa TIS-parametrin kyseisen lennon kohdalta, jonka jälkeen ai-
noa "suoja-aika" on MINLINEUP- tai TAXITIME-aika.

REA-menettely

Lennolle, jolla on slot, ja joka on valmis lähtöön ennen CTOT-aikaa (ovet kiinni ja valmiina lähtöön), voi lentoyhtiö tai ohjaaja pyytää lennonjohtoa lähettämään REA (Ready)-viestin. REA:n lähettää lähtökentän lennonjohto siksi, että näin sillä on tiedossaan ne lennot, jotka mahdollisesti saavat parannuksen slottiinsa, ja jotka joudutaan sovitamaan lyhyellä varoitusajalla lähtösekvenssiin.

REA voidaan lähettää EOBT - 30 min ja CTOT välisenä aikana. Mikäli slotin parannus on mahdollinen, CFMU lähettää SRM:n (Slot revision Message).

REA-viestiin voidaan sisällyttää MINLINEUP-aika kuvaamaan sitä aikaa, mikä koneelta kuluu rullaamiseen nykyisestä paikastaan lentoonlähtöä varten. Mikäli mitään aikaa ei lisätä, CFMU käyttää laskennassa kyseisen kiitotien vakiorullausaikaa. CFMU pyrkii löytämään lennolle uuden CTOT:n mahdollisimman lähelle nykyhetkeä + MINILINEUP tai TAXITIME.

On tärkeää mieltää, että mikäli MINLINEUP-aikaa käytetään, tulee sen olla realistinen: viiden minuutin MINLINEUP-aikaa voi hyvin käyttää, jos kone on moottorit käynnissä valmiina odotuspaikalla. Mikäli kone on vielä lumikinoksen alla ja kilometrien päässä lähtökiitotiestä, on mahdollista, että lyhyen MINLINEUP ajan käyttäminen johtaa "liian hyvään" slottiin ja ko-

ne myöhästyy uuden slotin takarajasta. REA:n käyttö kumoaa aiemmin mainitun TIS-parametrin kyseisen lennon kohdalta.

Lentosuunnitelman päivittäminen

Kun lento myöhästyy lentosuunnitelmassa annetusta liikkeellelähdejasta (EOBT) enemmän kuin 15 minuuttia, on lentosuunnitelmaa korjattava myöhästymis- eli DLA-sanomalla (Delay). Lentosuunnitelman päivittämisestä vastaa lennon operaattori. Toki DLA:n voi asiakkaan pyynnöstä lähettää myös lennonjohto, mutta oma-aloitteisesti se ei sitä tee, sillä lennonjohto ei tiedä milloin kunkin lennon lastaus ja pesut valmistuvat.



REA:n lähettää lähtökentän lennonjohto siksi, että näin sillä on tiedossaan ne lennot, jotka mahdollisesti saavat parannuksen slottiinsa, ja jotka joudutaan sovitamaan lyhyellä varoitusajalla lähtösekvenssiin. Kuva: Miikka Hult

Eurocontrolin Flight Activation Monitoring (FAM) tarkkailee lähtevätkö koneet ajallaan, vertailukohtana ETOT- tai CTOT-aika. Se myös seuraa lentojen edistymistä tutkatiedon perusteella mahdollistaen tarkat lyhyen aikavälin liikenne-ennusteet. Mikäli lentosuunnitelma menee vanhaksi, eikä FAM havaitse lentoa lähteneeksi, siirtyy lennon paikka järjestelmän tilannekuvassa aluksi portaittain myöhemmäksi ja lopulta lennosta tulee FLS-viesti (Flight Suspension Message). Tämä tarkoittaa, ettei lento saa lähteä, ennen kuin lentosuunnitelma on päivitetty DLA:lla.

Tarkkuutta suunnitelmiin

Lento menee FLS-tilaan aikaan CTOT + 30 min. Mikäli slottia ei ole, vastaava aika on EOBT + TAXITIME + 30 min, eli Helsingissä 40 min lentosuunnitelman lähtöajan jälkeen. Kun operaattori on päivittänyt lentosuunnitelman DLA-sähkeellä ja CFMU on siihen vastannut SAM-/SRM- tai DES-sähkeellä (Desuspension Message), on kone taas vapaa lähtemään joko uudella slotilla tai ilman.

Joskus on sattunut tapauksia, että lento on lähtenyt portilta aikataulussa, mutta jäänpoistossa ja rullauksessa on vierähtänyt sen verran aikaa, että lentosuunnitelma on lipsahtanut vanhaksi koneen ehtiessä odotuspaikalle. CFMU:sta on tullut FLS-sähke ja kun lentosuunnitelma on päivitetty DLA:lla ajantasalle, on lennolle tullut CTOT pitkälle tulevaisuuteen ja matkanteko on pysähtynyt odotuspaikalle. FAM:n näkökulmasta lento ei ole aktivoitunut niin kauan kun kone on maassa, joten ohjaamossakin kannattaa kantaa huolta siitä, että yhtiö pitää lentosuunnitelman ajan tasalla.

Lentosuunnitelmien täsmällinen päivittäminen ja todellisten lähtöaikojen seuraaminen on tärkeää siksi, että Euroopan lentoasemien ja ilmatilan kapasiteetti pystytään täysimääräisesti hyödyntämään. Myöhässä oleva lento, jonka lentosuunnitelmaa ei ole päivitetty varaa turhaan tilaa niiltä lennoilta, jotka olisivat oikeasti valmiita lähtöön. Ne lentoyhtiöt, jotka pystyvät toimimaan aktiivisesti ja täsmällisesti CFMU-järjestelmän ehdoilla, kokevat harvoin ikäviä yllätyksiä odotuspaikalla. Slotti voi olla jopa mahdollisuus!

Halpalentoyhtiöt – Norwegian



Kuva: Mariusz Basiak

Tom Nyström

E70/E90-kapteeni, Finnair

Soderin ja Flying Finnin vastakohtina voidaan mainita Ryanair, joka ilmeisesti on saanut Tampereen operaationsa tuottamaan, Air Berlin ja Easyjet. Vaikeista ajoista huolimatta, tai ehkä juuri siksi, uusia on kuitenkin tyrkylly. Air Baltic panostaa vahvasti Suomeen, mutta mukaan on nyt tulossa myös Norwegian.

Pieni taipuu, sopeutuu ja uudistuu

Norwegian Air Shuttle ASA perustettiin vuonna 1993. Se teki tiivistä yhteistyötä Braathensin kanssa lentäen paikallislentoja Norjassa. Alussa liikenne hoidettiin kolmen Fokker F-50 koneen voimin, vajaa kymmenen vuotta myöhemmin käytössä oli jo kuusi konetta. Riippuvaisuus Braathensiin oli suuri: Norwegianilla oli yksi ainoa "oma" reitti Stavangerin ja Newcastle'n välillä. Braathens yhdistyi SAS:iin vuoden 2001 lopussa. Puolisen vuotta myöhemmin SAS:n silloinen johtaja ilmoitti, ettei Norwegianin sopimusta Braathensin kanssa tultaisi uusimaan. Sopimus oli katkolla syksyllä 2002.

Norwegian reagoi nopeasti, mistä on itse asiassa tullut yhtiölle tunnusomaisista, ja päätti panostaa omaan liikenteeseen Norjan sisällä. Edellytykset sii-

hen olivat olemassa, Norjan topografia ei suosi autoilua. Mm. kaksi Euroopan kymmenestä suurimmasta reitistä ovat Norjan sisäisiä: Oslo-Bergen ja Oslo-Trondheim. Lisäksi elettiin laskusuhdanteen aikaa, minkä johdosta lentokoneita oli tarjolla halpaan hintaan. SAS:n monopoliasemasta johtuen halpoja lentolippuja ei kuitenkaan juuri löytynyt.

Miten markkinoidenvaltaus tehtiin

Vuoden 2002 lopussa liikenne aloitettiin kuuden leasatun 737-300-koneen voimin hyökkäyksellä suoraan Norjan neljälle kannattavimmalle reitille. Vuotta myöhemmin reittejä oli jo 13. Yhtiö pannonsti halpalentoyhtiöille ominaisiin asioihin, kuten alhaisiin kustannuksiin ja lentokoneiden tehokkaaseen käyttöön. Netti oli jo alusta lähtien yhtiön tärkein myyntikanava. Norwegian Air Shuttle ASA pörssinoterattiin vuoden 2003 lopussa. 2006 Norwegian perusti tukikohdan ja oman tytäryhtiön Varsovaan panostaen vahvasti Puolan kasvaviin markkinoihin.

Kolme vuotta sitten Norwegian solmi Boeingin kanssa merkittävän leasing-sopimuksen tilaamalla 42 uutta 737-800 konetta. Näiden jatkoksi on vielä sovittu viiden lisäkoneen leasauksesta (vuoden 2014 keväällä, kun vanhemmista koneista on päästy eroon, lai-

Monet kotimaiset ja ulkomaiset halpalentoyhtiöt ovat yrittäneet menestyä Suomessa. Maamme sijainti Euroopan reunalla on kuitenkin osoittautunut haasteelliseksi. Useimmat ovat poistuneet yhtä nopeasti kun tulivatkin, muutamat konkurssien kautta.

vaston koko tulee näillä näkymin olemaan 58 konetta). Pari vuotta sitten yhtiö perusti internet-pankin, josta 20 % säilyi omassa omistuksessa. Vuotta myöhemmin perustettiin puhelinyhtiö. Suunnitelmissa on tarjota nettiyhteys uusissa koneissa.

Useimmat muistavat Finnairin omistaman FlyNordicin myynnin muutama vuosi takaperin, jonka yhteydessä Finnair sai 5 % Norwegianin osakkeista. Finnairilla oli osakeannin yhteydessä myöhemmin mahdollisuus tuplata omistus, osakkeen silloinen hinta oli kuitenkin niin alhainen ettei optiota kannattanut käyttää.

Voimakasta kasvua

Vuonna 2007 Norwegian kuljetti liki seitsemän miljoonaa matkustajaa olleen Euroopan viidenneksi suurin halpalentoyhtiö, viime vuonna asiakkaita oli 10,8 miljoonaa. Kasvua edelliseen vuoteen verrattuna oli 18 prosenttia. Matkustamokäyttöaste oli 78 prosenttia ja voittoa yhtiö teki 446 Mkr (56M€). Verrattuna edelliseen vuoteen yksikkökustannukset laskivat myös.

Tänään kohteita on 85 kahdessa kymmenessä seitsemässä eri maassa. Kaukaisimmat kohteet löytyvät Kanariansaarilta ja Arabiemiraateista. Jo Tukholmasta pääsee aika moneen kohteeseen suoraan. Jos yhtiötä pitäi-



si johonkin toiseen halpalentoyhtiöön verrata, ensiksi mieleen tulevat Easyjet ja Air Berlin. Kuten edellä mainitut yhtiöt, Norwegian käyttää päälentokenttiä, eikä Ryanairmaisesti kaupunkien "lähellä" sijaitsevia. Lisäksi lisähintaan on tarjolla kaikenlaista. Air Berlinillä rajallisen tarjoilun sisältyessä hintaan Norwegianilla kaikki tarjoilu on maksullista, olkoonkin että hinta on kohtuullinen.

Mitä kuuluu lipun hintaan

Jos on ostanut halvimman mahdollisen lipun, myös matkalaukuista joutuu maksamaan, samoin jos haluaa selvittää itsensä suoraan yhtiön jatkolennoille. Yhtiö on selkeästi point-to-point-operaattori ja jatkolentomahdollisuuksia on vain tietyille lennoille. Jos kuitenkin on varannut koneen vaihtoon yli kaksi tuntia eikä vaihto Norwegianin takia onnistu, yhtiö siirtää sinut seuraavaan koneeseen, edellyttäen että siellä on tilaa... Jos taas jatkat muiden yhtiöiden koneilla norjalaisyhtiö ei takaa mitään (se tosin tuntuu olevan liki vallitseva käytäntö myös perinteisten yhtiöiden joukossa, ainakin jos vaihtaa allianssia seuraavalle lennolle).

Vaikka internet on Norwegianille tärkeä, yhtiö ainakin mainostaa panostavansa palveluun, sekä kentillä että koneissa. Koska allekirjoittaneella ei

ole kokemusta yhtiöstä, on vaikea sanoa pitääkö tämä paikkansa, vai onko siinä enemmän Ryanairista otettu mallia. Irlantilaisilta on ainakin otettu mallia oheismyynnin suhteen, hotellit ja autot ovat selkeästi tarjolla kotisivuilla.

Lentojen mainoshinnat tuntuvat hyvinkin kohtuullisilta, satunnainen otanta kesäkuun alusta välillä HEL-ARN paljasti, että silloin ainakin tuntuu löytyvän vielä halpoja lippuja. Lopullinen hinta, johon sisältyy kaikki verot, on ilahduttavan selkeästi merkittynä. Lisäpalvelut on sitten asia erikseen. Lippuhinnoissa pätee kuitenkin sama melkein kaikissa yhtiöissä nykyään, niin kauan kun koneissa on paljon tilaa, liput ovat halpoja.

Onneksi olkoon Norwegian!

Euroopan neljänneksi suurin halpalentoyhtiö on onnistunut strategiassaan ja on Skandinaviassa jo varteenotettava kilpailija. Finnairin onkin viisasta hakea yhteistyötä Norwegianin kanssa, molemmilla kun löytyy voitettavaa. SAS:lla on hyvin vähän kaukolentoja Tukholmasta Aasiaan, eikä edes sitäkään Oslost, joten suomalaisyhtiöstä voisi tulla oivallinen linkki kaukolentoille haluaville. Se tosin vaatii hieman kaupallisen strategian muuttamista, askel pois päin puhtaasta point-to-point-toiminnasta. Jatkolentojen mahdollista-

minen toiselle yhtiölle saattaa siten olla liiankin suuri askel. Finnairille yhteistyö sopinee mainiosti, koska se näin saisi lisäsyöttöä Aasian "aaltoihin", eikä tarvitsisi huolehtia siitä että kone saattaa olla tyhjä toiseen suuntaan.

Suomalaisten kannattaa kuitenkin olla varuillaan. Sitoutumattomana ja ketteränä yrityksenä yhtiön liikkeet ovat usein nopeita ja yllättäviä. Norjalaisyhtiön nopeista liikkeistä paras esimerkki löytyy vuodelta 2008. Kilpaileva tanskalaisyhtiö joutui konkurssiin. Alle vuorokauden sisällä Norwegian ilmoitti uuden tukikohdan perustamisesta Tanskaan ja vielä samana päivänä nousi jo ensimmäinen lento taivaalle.

Tästä yhtiöstä kuullaan vielä

Vaikka Norwegian on halpalentoyhtiö, lentäjien palkat on kuitenkin kohtuullisella tasolla. Yhtiön toimitusjohtaja kertoo maksavansa mielellään hyvää korvausta niin kauan kun työmäärät ovat suuret. Tärkeää on saada tuntimäärät lähelle viranomaisrajoituksia.

Suora vertailu on tietenkin vaikeata erilaisen palkkarakenteen takia (Norwegianilla kiinteä kuukausipalkka), allekirjoittaneen kanssa samaa virkaikää oleva kapteeni näyttäisi kuitenkin tienaavan saman verran. Tämä edellyttää toki että työmäärä Finnairilla pysyy nykyisellään.

Aloittavan perämiehen palkka on suunnilleen 3.000€ kuukaudessa. Jos kuitenkin omaa aikaisempaa kokemusta tai jopa tyyppikelpuutuksen, parhaimmillaan pääsee suoraan palkkaluokkaan 5. Kiinteän palkan lisäksi muita eroja on erittäin hyvä korvaus vapaapäivätoista ja vain kolmetoista palkka-askelta. Näin siis Norjassa, Ruotsissa palkat ovat jonkun verran alempia, toisaalta taulukossa on 19 palkkaluokkaa. Ylitöistä korvataan myös, mutta paljonko täytyy olla töissä sitä korvausta saadaakseen, tarina ei kerro. Norwegianin kotisivuilla työhakemuksia otetaan vastaan sekä perämiehiltä että kapteeneilta, siellä voi myös tutustua minimivaahtimuksiin.

Halpalentämistä pohjoismaisella mausteella, voisi olla Norwegianin määritelmä. Yhtiö on tälle ja tuleville vuosille asettanut kovat tavoitteet, nähtäväksi jää jatkuuko menestys.

Ilmailun lintuinfluenssa



Kuvat: Miikka Hult

Ensimmäinen rekisteröity lentokoneen ja linnun välinen törmäys juontaa aina vuoteen 1905, kun Orville Wright jahtasi lintuparvea Wright-Flyerillaan osuen yhteen lintuun. Orville pääsi turvalisesti maan pinnalle, mutta lintupolo joutui taivaalliseen parveen. Tuosta hetkestä alkoi lentokoneiden ja lintujen vaarallinen yhteiselo, joka on vaatinut satoja ihmis- ja lukemattomia lintuhenkiä.

Heikki Tolvanen
B757-kapteeni, Finnair

Reilu vuosi sitten kapteeni Chesley Sullenberger onnistui pelastamaan hanhiparven rampauttaman US Airwaysin A320 koneen LaGuardiasta lähdön jälkeen. Noin kilometrin korkeudessa koneeseen törmänneet hanhet tuhosivat molemmat moottorit, mutta kapteeni Sullenberger ohjasi koneen Hudson-jokeen ja suoritti lähes täydellisen pakkolaskun. "Ei ole epäilystäkään, että US 1549 oli onnettomuus, joka odotti tapahtumistaan," toteaa Richard Dolbeer, Bird Strike Committee USA:n ornitologi. "Lintulajien ja ennen kaikkea suurten lintuparviin määrä on kasvanut dramaattisesti. Vuosien 1990–2007 välisenä aikana on tapahtunut peräti 1000 lintutörmäystä, jossa linnut ovat osuneet kumpaankin moottoriin", hän jatkaa. Vuoden 1988 jälkeen lintutörmäyksissä on menetetty 219 ihmishenkeä ja ne ovat maksaneet maailman-

laajuisesti siviili-ilmailulle lähes miljardi euroa.

Tiputilastoa

FAA:n arkistoista löytyy vuodesta 1990 alkaen raportit yli sadastatuhannesta villieläintörmäyksestä, joista 85 % tapahtui liikennekoneille. Suuri tilastollinen lukema on tulosta pilottien aktiivisemmasta raportoinnista sekä suuremmista lintukannoista. Vuonna 1990 FAA sai 1900 lintutörmäysraporttia ja vuonna 2008 lukema oli jo 8000. Sekin on vielä jäävuoren huippu, sillä FAA arvioi, että ainoastaan 20 prosenttia matkustajakoneita ja viisi prosenttia yleisilmailukoneita kohdanneista lintutörmäyksistä päättyy raporttipaperille. "Me tarvitsemme tarkemman raportointijärjestelmän, sillä emme saa tarpeeksi spesifiä tietoa nykyraportoinnin avulla", Dolbeer toteaa.

Lintutörmäysten määrä ei tule yllätyksenä Dolbeerille. Pohjois-Amerikassa kanadanhanhikanta on

nelinkertaistunut neljään miljoonaan hanheen vajaassa kahdessakymmenessä vuodessa. Vuodesta 1990 alkaen USA:ssa on raportoitu 1400 kanadanhanhitörmäystä, joista 40 % oli useamman linnun törmäyksiä. Dolbeerin mukaan törmäykset myös muiden isojen lintujen (7-10 kg), kuten valkohanhiin, kurkien, kalkkunoiden, pelikaanien (aikuisten oikeasti... Toim. huom.) ja merikotkien kanssa ovat lisääntyneet. Hänen mukaansa kantojen voimakas kasvu voidaan selittää hyönteismyrkyjen, kuten DDT:n käyttökielloilla, eläinlajien suojelulla ja suoja-alueiden lisääntymisellä.

Lintututka

FAA:n tilastojen mukaan lintutörmäysriski kasvaa mitä lähempänä lentokenttää aluetta ollaan, sillä 73 % törmäyksistä tapahtuu 500 jalan alapuolella. Tämän vuoksi viranomaiset ovat keskittäneet lintutörmäyksiä ehkäisevät toimenpiteet noin 10 km säteelle lentokentiltä.

Lennonjohdon ASR-9 Doppler-tutkat ja meteorologien WSR-88D-säättutkat ovat peilanneet taivaanranta lintuparvien havaitsemiseksi, mutta kustannus-, ylläpito- ja resoluutio-syyt ovat toistaiseksi hidastaneet niiden hyödyntämistä. Lintututkat kehittyivät 1990-luvulla, kun halvat X- ja S-aallonpituuksilla toimivat meritutkat modifioitiin ilmailukäyttöön lentokoneiden ja lintuparvien seuraamiseksi. Vuonna 2000 FAA alkoi tutkia, voisiko halpakustanteisilla tutkilla havaita lintuparvia tarpeeksi luotettavasti. FAA valitsi yhteistyökumppaniksi Accipiter-tutkavalmistajan, jonka tutkimus- ja kehitystyö on jatkunut jo 40 vuotta.

Accipiter-yhtiön lintututkat ovat laajalti käytössä Yhdysvaltojen laivaston, merijalkaväen ja ilmavoimien lentokentillä, joten niistä löytyy paljon käyttökokemusta. Yhtiön toimitusjohtaja Tim Nohara uskoo, että uusista malleista on paljon apua alimiehityville lentosäätöalueen seurantaan ja lintuparvien karkottamiseen. Uusien tutkien resoluutiokyky on Noharan mukaan ”hyönteisestä lentokoneeseen” ja niiden avulla voidaan luoda luotettava 360° kolmiulotteinen kuva lintuparvien sijainnista, korkeudesta, liikesuunnasta ja –nopeudesta. Vaikka tuote on hyvä, Nohara ei usko, että sitä kannattaa jatkojalostaa lentokoneiden ohjaamoihin, kuten julkisuudessa on ehdotettu. Hänen mielestä nykyiset lentokentät ovat niin ruuhkaisia, että ohjaamotutkan avulla tehty väistöliikkeet voisivat sekoittaa pahemman kerran pienillä porrastuksilla ja rinnakkaisille radoille operoivien koneiden operoinnin.

Myös Euroopasta löytyy jo pitkään lintututkia valmistanut yhtiö. TNO on kehittänyt puolustusvoimille valmistetusta Robin-mallista siviililentokentille soveltuvan Robin Lite-mallin. Sotaväen tutkan avulla lintutörmäysten määrä on vähentynyt 50 % kahdenkymmenen vuoden aikana. Yhtiön kehitysjohtaja Andy Borstin mukaan Robin Liten kyky tunnistaa lintulajeja on erinomaisen tärkeää, sillä esimerkiksi pelikaanit ja lokit eivät osaa väistää lentokoneita.

Mutta kuinka paljon tietoa lentokenttäalueella lentelevistä linnuista lennonjohtajien ja pilottien pitäisi saada? Lintututkat eivät kehityksestä huolimatta ole vielä ”sateentekijöitä”, koska ne eivät kykene erottelemaan poten-

tiaalisesti vaarallisimpia lintuparvia. Lintututkien kehittymistä ”state-of-the-art” -laitteiksi saadaan siis vielä hieman odottaa, aivan kuten windshear-tutkien kehitystyökin vei oman aikansa.

Valoa lentokoneen päässä

Onneksi pakasta löytyy muitakin kortteja kuin lintututkat. Pulsalite on cd-ase-man kokoinen laite, joka saa laskuvalonheittimen sykähtelemään 45 kertaa minuutissa. Järjestelmä kehitettiin alun perin pienkoneisiin näkyvyyden parantamiseksi, sillä se erottuu jopa 70 kilometrin päähän. Pulsalite voidaan myös yhdistää koneen TCAS-järjestelmään, jolloin se aktivoituu TA-tilanteessa, kunhan koneen strobe-valot ovat päällä.

Pulsalitea valmistavan Precise Flight-yhtiön johtaja Scott Philiben kertoo: ”Sykähtelevän valon spektrimuutos

ton tehokkaammilla laskuvaloheittimillä. Koejakson jälkeen Qantas päätti varustaa koko 737-laivaston Pulsalite-järjestelmällä ja yhtiön esimerkkiä ovat seuranneet useat Tyynenmeren alueen lentoyhtiöt.

Eikä tässä vielä kaikki: laskuvalonheittinlamppujen elinikä lisääntyy kolmikertaiseksi, sillä sykähtelyn vuoksi lamppujen lämpötila pysyy alempana säästämällä niitä. Ja kun kerran vauhtiin päästiin, niin Qantas hyödyntää Pulsalitea modifioimalla myös 737-laivastonsa logo-valonheittimet runway incursion -turvallisuutta parantamaan.

Qantasin positiiviset kokemukset ovat kantautuneet myös Eurooppaan asti. Ryanair on kiinnostunut ostamaan Pulsaliten laivastoonsa, sillä yhtiön 737-800 meni Ciampinossa marraskuussa 2009 lunastuskuntoon. Koneeseen



Jo Wrightin veljekset joutuivat lintutörmäykseen.

kiinnittää lintujen huomion ennen kaikkea vähäisen päivänvalon olosuhteissa, jolloin suurin osa lintutörmäyksistä tapahtuu. Pulsalite on tietysti kaikkein tehokkaimmillaan yöllä, jolloin on 7,2 kertaa todennäköisempää osua lintuun 500 jalan ja 3500 jalan välisellä korkeudella.”

Qantas testasi menestyksekkäästi vuoden ajan Pulsalite-järjestelmää 737-400/800- ja Q400-koneissaan. Yhtiön mukaan lintutörmäykset vähenivät Q400-laivastolla 50 prosenttia, 737-400-kalustolla 40 prosenttia ja 737-800-laivastolla 66 prosenttia. 737-laivastojen 30 % ero selittyi uudemman kalus-

osui 200 jalan korkeudella kottaraisparvi, jolloin se menetti tehon molemmista moottoreista. Pilotit saivat koneen vaivoin kiitotielle, jossa siitä petti vasen päälaskuteline kovan laskun vuoksi. Koneen nokasta, siivistä ja moottoreista löydettiin lähes sadan kottaraisen iskeytymät.

Näy ja tule kuulluksi

Ornitologi Dolbeer valistaa meitä lintujen käyttäytymisestä: ”Linnut eivät omaa itsemurhaviettiä, vaan ne pyrkivät väistämään lentokonetta, jos ne vaan näkevät tai kuulevat sen. Nykykoneet ovat

hyvin hiljaisia ja linnut eivät yksinkertaisesti kuule niitä varsinkaan laskeutumisvaiheessa. Tutkimusten mukaan 60-luvulla tapahtui selvästi vähemmän lintutörmäyksiä, koska silloiset turbiinimoottorit olivat niin meluisia ja niitä oli usein siiven alla neljä kappaletta.”

Dolbeerin mukaan biologien ja ilmailuteollisuuden välillä on valitettava kommunikaatiokatkos: ”Ilmailualalta puuttuu selkeä käsitys lintujen elintavoista. Kun lintua uhkaa esimerkiksi törmäys, se yrittää aina sukeltaa alaspäin hyödyntäen painovoimaa. Useita koneita on menetetty kiitoradalla tapahtuneissa lintutörmäyksissä, koska hyvin harva pilotti tietää, että linnut seisovat maassa vastatuuleen päin eivätkä sen vuoksi havaitse takaa tulevaa lentokonetta. Pilotit vain olettavat, että lintu havaitsee heidät ja lentää pois”, hän valistaa.

Dolbeerin mielestä pilotit ja lennonjohtajat tarvitsisivat enemmän koulutusta lintujen elintavoista. Sen lisäksi Dolbeer kaipaa tarkempaa raportointijärjestelmää, sillä nykyisen avulla lintutörmäysongelmaa ei kyetä ratkaisemaan. ”Lisäksi me tarvitsemme tarkemman raportointijärjestelmän, sillä emme pysty ratkaisemaan lintutörmäysongelmaa nykyraportoinnin avulla”, hän toteaa.

Kiitotiellä kököttävästä linnusta on allekirjoittaneellakin omakohtaista kokemusta, kun onnistuin ”poimimaan” lähtökiidossa Ahmedabadissa Intiassa kiitotiellä istuneen kotkan B757 koneen vasempaan moottoriin. Muistan vielä, että ihmettelimme perämiehen kanssa lähtökiidon aikana, miksei kotka tehnyt elettäkään lentääkseen pois ja sitten olikin liian myöhäistä. Nykyisen tiedonvälityksen myötä kyseinen keissi löytyy myös Youtubesta matkustajan videokameralla ikuistamana...

Heikki Silvennoisen Kummelisketsi ”Pelikaani turbiiniin” jaksaa naurattaa, mutta tosi tilanteen tullessa vastaan voi hymy hyytyä aika pian. Niinpä muistetaan ennen kaikkea lintujen muuttoaikana järkevät lentonopeudet matalalla sekä pidetään valot kirkkaina ja silmät auki, ettei tarvitse soitella kotiin pelikaanin ja lumisateen yllättämältä Las Palmasin keikalta.

Bosse lentää Libyassa

Näinä päivinä moni lentäjä haaveilee vihreämmästä ruohosta aidan tuolla puolen. Ruotsalainen Bosse Engberg kuuluu niihin harvoihin jotka myös tekevät asialle jotain. Viime syksynä SAS:n perämies pakkasi tavaransa ja suuntasi etelään, maahan joka ei useimmille tule ihan ensimmäisenä mieleen.

Tom Nyström

Puoli vuotta myöhemmin hän on monta kokemusta rikkaampi ja pystyy vastaamaan kysymykseen onko se ruoho vihreämpää.

- Ruoho ei ainakaan ole vihreämpää täällä, hän hymähtää, itse asiassa täällä ei ruohoa näy edes golfkentällä.

Virkavapaalla olevan Engbergin sopimuksesta on puolet jäljellä eikä hän suunnittele uusivansa sitä. Vaikei SAS:lla hyvin menekään, Bosse suunnittelee kuitenkin palaavansa sinne. Välillä näköjään vaan täytyy olla pois kotoa huomatakseen kuinka hyvin asiat siellä ovat. Ruotsalaista ei kuitenkaan kaduta, kotiin hän aikanaan tulee monta kokemusta rikkaampana.

Mutkien kautta matkaan

Bosse on Ruotsin ilmavoimien kasvat, joka aloitti Linjeflygillä 1988. Hän siirtyi 1993 SAS:lle yrityskaupan myötä (kauppa synnytti yhtä paljon pahaa mieltä kun Karair/Finnairin sotku

täällä. Toim. huom.). Bosse oli jo heti vuonna 1994 lähdössä Time Airille Tristaria lentämään, muttei lopulta lähtenyt kurssille. Silloinen elämäntilanne, pitkät poissaolot ja epävarma yhtiö saivat hänet vetäytymään hankkeesta. Talven 2008 Engberg lensi relief-pilotina A340-konetta Air Mauritiusella, mikä olikin erinomainen paikka talvea ajatellen.

Ennen Libyaa ja Air Afriqiyah-pestiä Bosse, innokas golfaaja, haki 330-förstin töitä Euroflylta, siitä ei kuitenkaan tullut mitään ammattiyhdistysten (myös SPF:n) sekaannuttua asiaan. Kyseisessä tapauksessa haluttiin suojella italialaislentäjien työpaikkoja. Air Arikille Bosse haki myös, mutta siihen aikaan yhtiöllä oli tukikohita Lagosissa, eikä hän tuntenut itseään niin epätoivoiseksi, kuten asian itse ilmaisee. Tänä yhtiön tukikohita on Lontoossa eikä kuulemma olisi hullumpi työpaikka.

Air Namibialle ruotsalainen haki myös, kävi haastatteluissa ja teknisessä kokeessa, jotka sujuivat hyvin. Hän oli jo postittanut viisumihakemuksen,



Normiliikennettä Tripolissa.



Bosse lähtövalmiina. Kuvat: Bo Engberg

kun koko homma pysähtyi kuin seinään. Bosse on myöhemmin saanut tietää, ettei yhtiö koskaan palkanneet ulkomaalaisia lentäjiä, groundasi koneen sen sijaan. Niinpä sassilainen sitten päätyi Libyaan ja Tripoliin.

Tiukkoja aikatauluja

Air Afriqiyah on suhteellisen uusi yhtiö, noin kuuden vuoden ikäinen. Yhtiön ideana on tarjota aika halpoja lippuja Euroopassa asuville afrikkalaisille ja Tripoli on tukikohtana. Melkein kaikki kapteenit ovat tulleet yhtiöön Libyan Arab Airlinesilta, eikä Engberginkään tiedossa ole upgreidauksia kapteeniksi.

Yhtiön koneet lähtevät aamulla Eurooppaan (A330-kohteet ovat Pariisi, Gatwick ja Kairo. Pikkubussin kohteet ovat Düsseldorf, Bryssel, Amsterdam, Rooma ja Dubai). Paluu on iltapäivällä neljän aikaan. -Tai niin ainakin aikataulut väittävät, lisää Bosse.

Tämän jälkeen koneet lähtevät illalla eri puolille Afrikkaa. Sieltä ne tulevat takaisin aikaisin aamulla. Afrikan kohteita ovat Cotonou, Douala, N'Djamena, Naimey, Lagos, Accra, Bangui, Ougadougou, Lome, Kinshasa ja Abdijan. Käsi ylös, jotka tietävät missä kaikki kohteet ovat...

Eksotiikkaa sen osalta ainakin riittää.

Pariikin kaukoreittiä löytyy, Dhaka ja Johannesburg, joihin lennetään pari kertaa viikossa. Kaukoreitit olivat yksi syy, miksi Bosse Libyaan hakeutui, niistä vaan piti olla enemmän. Dhakassa on yöpyvä, mutta Johannesburg lennetään päiväpysäkinä, mikä tekee siitä tosi raskaan. Kone laskeutuu 0430 ja paluu on samana iltana 2130. Finnairin kaukoliikenteen yhden vuorokauden yöpyvät tuntuvat tässä yhteydessä aika ruhtinaallisilta.

Afriqiyhin operaatioiden ongelma on se, että myöhässä olevaa konetta on odotettava jatkojen takia. Eurooppaan ei ole mitään iltapäivä/iltalähtöjä ja Libyaan jäämiseen tarvitaan viisumi. Jatkomatkustajilta ei vaadita viisumia. Eurooppalaiset saavat valvonnan alaisina jopa yöpyä, afrikkalaiset taas eivät. Tätä sääntöä ei Bosse oikein ymmärrä, koska hänen on vaikea kuvitella kenenkään hakevan turvapaikkaa Libyaasta.

- Kuitenkin, myöhästymiset ovatkin enemmän sääntö kuin poikkeus, hän jatkaa. Pari viikkoa sitten lähdimme ensimmäistä kertaa täällä ollessani ajoissa. Ilmassa täytyy kutsua lennonseurantaa ja kertoa off block, airborne, matkustajalukumäärä, ETA ja myöhästymisen syy. Koska emme syy-

tä maininneet, seuranta kyseli rutiininomaisesti syytä, ja hämmästyti suuresti kuullessaan olevamme aikataulussa, vanha hävittäjälentäjä nauraa.

Ainakin polttoaine on halpaa

Yhtiön taloudesta ruotsalainen ei osaa sanoa oikein mitään. Hän kertoo sen olevan valtionyhtiö, joten olettaa että saavat rahaa tarvittaessa, muttei itse oikein usko yhtiön kannattavuuteen. Polttoaine on halpaa Libyassa, koska maa itse tuottaa sitä, 1 USD/gallona (n. 4 litraa) kuulostaa kieltämättä aika halvalta. Halvan polttoaineen takia yleensä aina tankataan läpi, tai ainakin niin paljon kun mahtuu. Engberg kertoo lentäneensä yhden ensimmäisistä lennoista Dhakaan:

- Seitsemän matkustajaa, 104 tonnia polttoainetta, perillä sitä oli vielä 50 tonnia paluuta varten, hän sanoo. Melkein MTOW Tripolista ja melkein MLW Dhakassa. Takaisin oli kuitenkin melkein tupa täynnä vierastyöläisiä, jotka itse asiassa tätä maata rakentavat.

- Maaliskuun lopulla on tarkoitus aloittaa Pekingin lennot, taas. Liikenteen piti alkaa jo marraskuussa mutta yhtiö oli ilmeisesti unohtanut vaadittavat ylilentoluvat ja slotit... Venäjän ylilentomaksut ovat ilmeisen kalliita, joten tarkoituksena on kiertää se mahdollisuuksien mukaan. No, polttoainehan on halpaa, ruotsalaisförsti lisää. Manilaan on jo pitkään ollut suunnitteilla reitti mutta se on ilmeisesti edelleen vasta suunnitteluvaiheessa.

Entä muut työolot?

- Perämiehenä työskentely täällä tuntuu siltä, kuin olisimme siirtyneet 30-40 vuotta taaksepäin ajassa, mitä CRM:ään tulee, Bosse kertoo. Oman kannan jo esille saaminen on hankalaa, vaikka tietäisikin olevansa oikeassa. - Minulla on mielestäni aika joustava asenne, niin kauan kun kyse ei ole turvallisuudesta. Sen suhteen en tingi patkääkään, hän jatkaa.

Ulkomaalaisia lentäjiä yhtiössä on n. 30 yhteensä. He työskentelevät kuukauden ja ovat vapaina 8 päivää. Juuri nyt yhtiössä kiistellään siitä, onko siirtyminen mukana noissa päivis-

sä. Bosse ja muut ulkomaalaiset eivät tietenkään ole sitä mieltä koska silloin kotona olemiseen jää vain kuusi päivää. Välitysyhtiö, tässä tapauksessa Brookfield, loistaa ruotsalaisen mukaan poissaolollaan, eikä tukea näin ollen siitä suunnasta ole odotettavissa.

- Työvuorolista on vitsi. Se tehdään excelillä ja ilmestyy yleensä pari päivää ennen kuun vaihdetta, hän jatkaa. Muutoksia tulee paljon, usein joku paikallinen perämies ei halua lentää tietyn kipparin kanssa, tai sitten hänellä on joku kaveri jollain lennolla ja hän haluaa sen. Tai sitten hän vain soittaa miehistönkäytölle, että haluaa vuoroni ja minä saan hänen.

Ruotsalaislentäjä kertoo ensimmäisestä lennostaan kouluttajan kanssa.

- Itse olin sitä mieltä että lento sujui hyvin, joskin jouduin tukeutumaan enemmän SAS:n prosedureihin kuin Airbusin. Harjoituslogiin hän kirjoitti "Good flight but needs to practice SOP more". Sitten hän antoi minulle SOP:n jota en ollut sitä ennen edes nähnyt. Muutamat täällä muuten uskovat sen tarkoittavan Suggested Operating Procedures, hän lisää.

Onko mamulla helpoa Libyassa?

Engberg kertoo että ulkomaalaisia lentäjiä kohdeltiin alussa ihan hyvin ja useimmat vieläkin tekevät niin. Pikkubussissa on aika paljon kadetteja, joten siellä olevat expatit lentävät useimmiten safety-pilottina. Heillä on aika vähän lentoja, koska heitä on liian siellä, neljä lentoa kuukaudessa ei ole mikään harvinaisuus.

-Tiettyä "rasismia" on huomattavissa, hän kertoo. Expateista vastava henkilö ei ikävä kyllä helpota oloamme, sen takia hän onkin saanut nimen Chief of Human Errors.

Viisumeja ei ole, minkä takia passit on joka kerta maahan tultaessa luovutettava rajalla. Paperityö ei ihan helpoa ole, ja useimmiten passin saaminen ennen kotimatkaa on hankalaa.

- Jotkut ovat jopa missanneet koneensa sen takia, Bosse sanoo. Passinsa saadakseen on maahantuloviranomaisille näytettävä kotimatkan saliliva kirje yhtiöltä. Tämän kirjeen saa Afriqiyahin pääkonttorilta. Jos sen ti-

Air Afriqiyah (sana Afriqiyah tarkoittaa afrikkalaista) perustettiin palvelemaan Afrikan Unionia. Tämän johdosta koneen värit ovat punainen, vihreä, keltainen ja musta: Afrikan värit. Lisäksi pyrstöön on maalattu Unionin perustamispäivä 9 syyskuuta 1999.

Yhtiön perustamispäätös tehtiin 2001. Aluksi yhtiön omisti Libyan valtio, siitä tehtiin kuitenkin osakeyhtiö jonka osakkeiden valvonnasta vastaa Libya-Afrikka sijoitusyhtiö (käytännössä siis sama asia. Toim. huom.).

Kotisivujen mukaan yhtiön päätavoitteena on toimia linkkinä Afrikan, Euroopan ja Aasian välillä tarjoten luotettavaa ja huokeata matkustamista Afrikan kansalaisille. Asiakaspalvelun tulee olla kilpailukykyistä aidossa Afrikan hengessä. Matkustajien lisäksi yhtiö kuljettaa myös rahtia.

Reittikartan mukaan kohteita Afrikassa on 17, joista suurin osa sijaitsee länsirannikon tuntumassa. Itäsuunnassa kohteita on neljä, joista Dubai on lähimpänä. Euroopassa kohteita on seitsemän.

Laivasto:

A330	3 kpl (MTOW 233.000kg, istuimia 30 + 200)
A319	3 kpl (MTOW 75.500kg, istuimia 16 + 96)
A320	5 kpl (MTOW 77.000kg, istuimia 16 + 126)

Kotisivujen mukaan laivasto olisi vielä laajenemassa viidellä koneella, lisäksi neljään löytyy osto-optio.



Osa lennon miehistöstä lähtövalmiina.

laa maanantaina, he sanovat sen olevan valmiina keskiviikkona ja sen voi saada sunnuntaina. Engberg muistuttaa että arabimaissa perjantai on pyhäpäivä, ei sunnuntai.

Sama rumba koskee lentolippua kotiin. Expatit saavat yhden menopaluulipun joka kuukausi mihin tahansa yhtiön kohteeseen, Bosse itse lentää

yleensä Pariisiin, josta hän sitten pääsee jatkamaan kotiin. Poikkeuksellisesti hän otti lipun Johannesburgiin uudeksi vuodeksi ja vietti tyttärensä kanssa siellä viikon.

Työskentely on muuten aika rankkaa. Käytännössä ainoa mahdollisuus käydä kotona on niiden aiemmin mainitun kahdeksan päivän ai-

kana. Ruotsissa odottavat tyttöystävä ja 19-vuotias tytär, joten Libyaan palaaminen tuntuu välillä vaikealta. Bosse kertoo että hän yrittää kuitenkin nähdä tilanteensa siltä kantilta, ettei Libyassa ole pakko olla. Se on oma valinta ja täysin vapaaehtoista. Lisäksi hän pääsee muutaman kuu-kauden kuluttua kotiin, toisin kun useimmat muut siellä lentävät. Heillä ei ole työpaikkaa kotona odottamassa ja joutuvat siksi metsästämään jatkuvasti sitä parempaa työpaikkaa. Monella on myös perhe jossain puolella Eurooppaa, sillä perheen tuominen Libyaan ei ole vaihtoehto. Välillä kaipuu kotiin on kova, mutta onneksi näin tietokoneaikaan yhteydenpito on helppoa.

- Skype on tärkeä, Engberg sanoo.

Entäpä asuinolot?

Kaikki ulkomaalaiset lentäjät ovat asuneet hotellissa syyskuusta lähtien, mikä Bossen mukaan on tappavan tylsää. Vapaa-aikana ei löydy juurikaan tekemistä, mutta hän yrittää käydä ulkoilemassa joka päivä. Toisesta hotellista löytyy uima-allas ja kuntosali, jota he saavat käyttää. Muuten paikalliset tuntuvat enimmäkseen istuvan juomassa kahvia, tai siltä se ainakin näyttää. Maaliskuun alussa pilotit muuttavat Tripolin ulkopuolella sijaitsevalle alueelle, jossa jokainen tulee saamaan oman bungalowin. Bosse odottaa sitä kovasti. Se on myös lähempänä hänen bongaamaansa "golfkenttää". 9-reikä hiekkagreenillä tai browneilla, kuten hän sen itse ilmaisee. Bosse on kuitenkin innoissaan kuin lapsi karkkikaupassa saadessaan mahdollisuuden hieman huijailua mailalla ja hukata muutaman pallon.

Kerroppa nyt rehellisesti...

Komennuksen huonoimpia puolia kysyttäessä Bossen ensimmäinen spontaani vastaus on painokelvoton. Libyassa on paljon kehitettävää. Ilmeisesti univormu, oli se sitten mikä tahansa, oikeuttaa ylimielisyyteen ja pomottamiseen. Maassa vallitsee diktatuuri mikä on aiheuttanut hälläväliä mentaliteetin, organisointi on vähän niin ja näin eikä kukaan ota vastuuta.



Bosse haravoimassa, ei bunkkeria vaan greeniä...

Myös lentäjäyhteisön sisällä on selkeitä erimielisyyksiä, useimmiten vastakkainasettelu on vanhat vastaan nuoret. Se on tietyissä tapauksissa mennyt jopa niin pitkälle, etteivät kaikki edes juttele keskenään. Aasian ilmailusta tuttu toisten syylistämisen ja henkilökohtaisten raporttien tekeminen on täälläkin johtanut luottamuksen puutteeseen. Yhtä lailla tähän kulttuuriin kuuluu omaan pusiin pelaaminen. Esimerkiksi lentäjien poikia lähetetään lentokouluihin, halusivat itse tai ei, ovat sitten alalle soveltuvia tai ei. Jos he jossain koulussa epäonnistuvat vaihdetaan koulua, kunnes löytyy joku jossa he pääsevät läpi, koska heistä kerta kaikkiaan tehdään lentäjiä. Meille laajan syynin läpikäyneille ajatus on kieltämättä hieman pelottava.

Päästettyään pahimmat höyryt Engberg myöntää ehkä hieman liioitelleensa. On välillä raskasta olla pois kotoa niin pitkän aikaa. Paikalliseen kulttuuriin totuttautuminen vaatii kuitenkin aikansa, Afrikassa mennään eri mentaliteetilla. Lasse Libyalainen on kuitenkin perusluonteeltaan utelias ja ystävällinen, yllättävän moni osaa itse asiassa englantia. Bosse on muutaman kerran, kahvilla käydessään, joutunut syvällisiinkin keskusteluihin paikallisten kanssa.

Viisumin puute rajoittaa kuitenkin liikkumista, muutaman päivän

piipahtaminen kotona ei onnistu. Välitysyhtiöltä Bosse kaipaa tukea, varsinkin nyt kun on hieman sopimuskiistoja. Siinä Parc Aviation oli paljon Brookfieldiä parempi, hän sanoo.

- Ulkomailla työskentely, varsinkin pienemmissä yhtiöissä, paljastaa miten hyvin meillä asiat kotona on, Bosse sanoo. Esimerkiksi SAS:lta tarjolla oleva tuki on tähän verrattuna loistava!

Ruotsalainen uskookin olevansa kiitollisempi kotiin palatessaan, eikä toivon mukaan ota niin paljon itseltään selvänä.

- Lentämisen kannalta on myös mielenkiintoista olla ulkomailla. Saa tehdä muutakin kuin lentää autopilottilla ja ILS lähestymisiä, hän jatkaa. Täällä VOR, LOC ja visuaalilähestymiset ovat arkipäivää. Oma lentotaito kehittyy.

Lopuksi kysymys joko paikallinen kielitaito on karttunut?

- Eipä tosiaankaan. Se on vaikea kieli. Olen oppinut sanomaan hei, näkemiin, kiitos ja huomenta. That's it. Nyt täytyy lähteä Johannesburgiin, Bosse Engberg päättää.

Liikennelentäjälehti tulee jatkossa seuraamaan Bossen edesottamuksia Libyan taivailla ja julkaisemaan parhaat palat hänen blogistaan. Blogi löytyy kokonaisuudessaan osoitteesta: <http://bosseengberg.blogspot.com>



Kuvat: Petri Suomenkorpi

Petri Suomenkorpi

Elämään Skotlannissa tottuu nopeasti ja pienet eroavaisuudet tuntuvat tasoittuvan ajan myötä. Jaamme monia samoja ideologisia oppeja ja tapoja skotlantilaisten kanssa.

Työreissuilla aika kuluu nopeaan. Kotiin Suomeen pääsee muutaman viikon välein aina nurmea leikkaamaan ja lunta luomaan ja muutakin kotihommaa tekemään. Lyhyimmillään olen ollut kerrallaan Skotlannissa kaksi viikkoa ja pisimmillään viisi viikkoa. Skotlanti on maa, joka ehdottomasti on kokemuksen väärä. Elämä Skotlannissa on verkkaista, hulinää ja stressi näyttäisivät puuttuvan kokonaan. Ihmiset ovat kärsivällisiä, ystävällisiä ja huumorintajuisia. Miljöö muistuttaa hieman 70-luvun maisemaa. Modernit rakennukset puuttuvat täysin ja maantietkin ovat kapeita ja pilkottu liikenneympyröin. Näköalat

muuten ovat kyllä jylhiä: merta ja vuoria hieman kuten Norjassa.

Tyypillinen lentopäivä alkaa ajoissa

Pari minuuttia vaille viisi otan laukunni ja käyn alakertaan portaita pitkin. Ala-aula on tyhjillään ja kävelen ravintolan puolelle, jonne David on kattanut meille aamupalaa. Muita hotellivieraita ei näy tähän aikaan. Kymmenen minuutin ajomatkan jälkeen Nairn-nimisestä kylästä pohjois-Skotlannissa saavumme Invernessin lentopaikalle. Pysähdymme hetkeksi tulostamaan viimeisimmät säät ja bulletiinit mekaniikkojen toimistolla. Tämän jälkeen ajan auton parkkiin puomin taakse ja kävelemme noin 30 metriä koneelle.

Platalla seisoo muutama Royal Mailin punainen postiauto rullakot ulkona. Ovat siellä valmiina lastaamaan niiden sisällöt koneeseen. Tervehdimme hyväntuulisina toi-

siamme ja saan kilomäärät kouraani. Pyydän load masteria aloittamaan lastauksen Benbeculan posteilla. "270kg to C2 and all the rest to B1 for Bennie, please." Hetken kuluttua tuon hänelle loading instruction -lappusen ja vaihdan vielä pari sanaa. Samalla reissulla kierrän koneen taskulampun kanssa. Öljyä on molemmissa vaihdelaatikoissa ja suodattimen nastat sisällä.

Vanha uskollinen Saab 340A täyttyy kirjekuorista ja polttoaineesta. Polttoainetta otin 2000 kiloa. Sillä pärjää koko päivän. Saabi on melko pieniruokainen masiina. Ei se kovaakaan kulje, meteliä pitää ja vanhakin on, mutta jotenkin siihen on vain kiintynyt. Vanha kunnon pikku-Saabi! Lastit on lastattu, laskelmat laskettu, nimiä kirjoiteltu ja nyt laitellaan "lävet lukkoon ja lähetään". Invernessin torni aukeaa 6.30, joten start-uppi kysytään sekunnilleen.

Kone käyntiin ja rullauksen aikana saadaan selvitys: "Cleared to

Stornoway via W6D, climb and maintain Flight level 125, Squawk 6177, after departure it's a procedural service." Koko litanian kuitataan ja saadaan line-up ja lähtölupa heti perään. Invernessistä luoteeseen Stornowayhin on reilut 90 mailin etäisyys ja se tahtuu keskimäärin puolessa tunnissa kiemuroineen.

Nousun aikana vaihdamme tutkan jaksolle ja saamme uuden 'kuokan'. "Good morning Logan 778, Scottish control, de-confliction service". Tarkoittaa tutkapalvelua suomeksi. Sitten vaihdamme taas jaksoa Stornoway APP:n jaksolle. Ei siellä mitään tutkaakaan ole ja palvelu muuttuu takaisin menetelmälennonjohtopalveluksi. Atis vaihtuu niin tiuhaan, että juuri kun olemme saaneet kuunneltua uusimman Atiksen ja kerroimme, että India on, niin lennonjohto sanoo, että "Information J is current". Aksenttina jaksolla kuuluu pohjoismaalaisesta RTF:stä vahvasti poikkeava skottilaismurre.

Laskun jälkeen rullataan asematasolle. Stornowayssä on kaksi ristikkäistä kiitotietä, joista lyhyempi noin kilometrin. Kovilla tuulilla joutuu joskus sitäkin käyttämään.

Kauniita maisemia saarelta toiselle

Stornowayn saari on päivänvalossa kaunis näky. Korkea ja äkkijyrkkä penger laskee mereen eteläisellä rannalla. Saari on melko tasainen, loivia kumpuja siellä täällä. Saaren pohjoispuoli on suota kymmenine pienine järvineen. Itse kaupunki on pieni, mutta idyllinen. Pikku puoteja viiri vieressä. Rakennustapa poikkeaa muutoin Skotlannissa melko yleisesti esiintyvistä harmaan ruskeasta Ryvita-näkkileipämaisesta tyylistä. Talojen ulkopinnat ovat Stornowayssa selvästi viimeistellymmät. Stornowayn posti pois kyydistä ja uudet säät saadaan. Parfyymien tuoksu pysäyttää hetkeksi matemaattisen tuumailun ohjaamossa, kun viehättävä skotti-neito Jillian luovuttaa sääpaperit. Ohjaamotyöskentelyn keskeytyminen ei haittaa ja hänen poistuttua jäljelle jää vain häivähdys parfyymiä.

Kierros koneen ympäri, nimet kirjaan ja kopiot kuormajille ja lävet luk-

Petri Suomenkorpi on saanut lentokoulutuksensa Helsingin Ilmailuteorian 4. kurssilla. Koulutuksen jälkeen hän työllistyi lentämällä mm. C402, PA31 ja muita pikkukoneita, työnantajia joukossa oli Interflight ja Turku Air, jonka kirjoissa hän itse asiassa vieläkin on. Petri kävi myös Golden Airilla lentämässä Saabia perämiehenä 2000-luvun alussa. Väliin mahtuu myös lentotauko, jonka aikana hän työllistyi Helsingin briefingissä ja Avia Collegessa.

Air Ålandin ja Avitransin kautta tie vei nykyiselle työnantajalle, Avion Expressille, jossa hän lentää Line Training Captain -nimikkeellä. Yhtiön kotimaa on Liettua ja se operoi neljää Saabia, joista kolme on rahtikoneita. Rahtia lennetään Norjassa, Ruotsissa ja Skotlannissa, matkustajia Ruotsissa. Petrin kontrolle on langennut matkustajaliikenne Ruotsissa ja rahdit Skotlannissa. Talven pakkasennätys on muuten Ruotsista, Sturmanista, jossa oli aamulla -38 astetta. Postiljooni Suomenkorven mukaan hieman oli tiukassa potkurien pyöriminen, varsinkin kun lämpöpari oli hajonnut yöllä... Puhelinsoitto Saabin tehtaille varmisti kuitenkin että ruotsalaiskone kestää ja eikon taipaleelle.

Skotlannin saarilla on kevät jo pitkällä ja talven myrskyt jo unohdettu, vaikka se välillä haasteellista olikin. Petri kertoo ettei Skotlantiin lähdön takana ollut oikeastaan muuta kun että kysyntä ja tarjonta kohtasivat, he kysyivät että lähdetkö ja hän vastasi että kyllä. Näin yksinkertaista se välillä on.

koon. Taas mennään. Lähdestä suoraan kohti Benbeculan vorria, lounaaseen, pinnalle 60. Noin 17 minuutin päästä saa jo jarrutella vauhteja pois määräkentällä.

"Taxi to the end of the runway, enter taxiway Alpha and self parking in the north-west corner of the apron. Wind forecast 160-200 degrees 16 knots. Recommended parking direction south".

Ensi kerran käydessäni Benbeculan saarella nojasin 26 solmun tuuleen ja ihmettelin ääneen sen voimakkuutta maahenkilökunnalle. He totesivat hy-

myillen, että tähän on vain tällainen hento "summer breeze" ja että vasta sitten tuulee kun tuulipussi katoaa tolpan nokasta. Parhaimmat puuskat ylittävät 60 solmua.

Benbeculassa on aikaa kuutisen tuntia, ennen kuin iltapäivän posti ajetaan kentälle. Käytössämme on huoneisto pienkerrostalossa. Kaikki rakennukset muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta näyttävät samanlaisilta piparakku- tai näkkileipätaloilta, myös tämä majoituksemme. Siellä vietämme aikamme kuka mitenkään. Itse otan mukavat pikku tirsat, noin neljän tunnin mittaiset.

Benbeculassa ei ole oikeastaan mitään. Se on puuton saari. Taloja siellä täällä ja loput saaresta on lampaiden laidunta. Alueena melko mielenkiinnostonta. Vain tuulta ja sateita riittää ympäri vuoden. Vanha Spar näkyi olevan ja pari muuta pikku ruokakauppaa. Asioita, joita mielestäni olisi hyvä välttää Benissä ovat: juomavesi hanasta, Stinky Bay, The Dark Island Hotel. Vesi maistuu ja haisee pahalle, Stinky Bay on nimensä veroinen mädäntyvän merilevän lahti. "Hotelli" taas... en ole moiseen aiemmin törmännyt, vaatimaton on lievä kuvaus. Ihmiset sen sijaan ovat erittäin ystävällisiä ja kohteliaita. Huomaavainen käytös on ensimmäinen asia, joka tulee esiin.



Skotlantilaista tehokkuutta koneen kuormauksessa...



Ben Beculan lentokenttä. Kuva kertoo enemmän kuin tuhat sanaa.

Töissään ovat ahkeria ja napolisematta täyttävät paikkansa säässä kuin säässä. Esimerkillisiä ihmisiä!

Saari kaiken kaikkiaan on melkoinen paikka, vanha Naton tukikohta. Meritorjuntaohjusasema sieltä löytyy myös, ampuma-alueella D701 mm. ruotsalaiset käyvät ampumassa Jas Gripeniellään. Paikallinen väki kertoo, että pikku ohjus maksaa 40.000 punttaa kappale ja isompi tuplat. Ammuntoja suoritetaan melko useasti. Ei se sodan harjoittelu ihan halpaa hommaa ole.

Levon jälkeen taas lentämään

Iltapäivällä alati hyväntuulinen Rhoda Macaulay noutaa meidät autollaan takaisin lentokentälle. Matkalla olen säättänyt auton ilmastoinnin päälle ja laittanut puhaltimen nollasta ykköselle, kertonut, että näitä vehkeitä autossa tulisi käyttää. Paikallinen väki kun ajelle ikkunat auki kelillä kuin kelillä saadakseen ne kirkkaiksi. Humoristinen Rhoda ei ohjeista perusta, vaan sanoo, että ilmastointi vain kuluttaa liikaa polttoainetta. Viikko viikon jälkeen yhä laittelen vaivihkaa ilmanvaihdon päälle autossaan. Yleensä vasta perillä hän huomaa pikku kepposen ja huuataa perääni:

- Petrie! Leave my buttons alone or I chop your fingers. I promise, ja nau-raa sydämellisesti perään. Joskus saan saman tekstiviestinä kännykkääni.

Rhoda ja muut maahenkilökuntaan kuuluvat ovat tulleet hyviksi tutuiksi ja ystäviksi. Usein nautimme yhdessä kupposet kahvia ennen lähtöä ja kerromme toisillemme mitä huikeimpia tarinoita milloin mistäkin aiheesta. Toimistossa vallitsee hyvä ja veljellinen henki.

Kun taas tulee aika lähteä koneelle, käymme turvatarkastuksessa, jossa joskus seitsemän virkailijaa ottaa meidät kaksi pilottia vastaan. Yksi skannaa laukut ja takit, toinen lukee kuluvat ja loput yleensä pelaavat korttia tai lukevat päivän lehtiä. Rauhaista menoa.

Heidän suuri lukumääränsä johtuu siitä, että Iso-Britanniassa tietty turvallisuushenkilöiden lukumäärä lentopaikoilla on pakollista. Kentälle on myös useita säännöllisiä reittilentoja päivittäin. Yksi tulee Glasgowsta, toinen Stornowaystä ja eräs erikoinen lento lennetään Barran lentopaikalle. Barran lentopaikka on käytössä aina kun laskuvesi paljastaa altaan tasaisen hiekkarannan. Se sijaitsee South Uist -saariryhmän eteläisessä osassa.

Twin Otter ajaa tätä liikennettä kyseiselle rannalle aina kun kelit ja vesi sallivat.

Matkamme takaisin kohti Stornowaytä ja Invernessiä alkaa ja teemme samat judanssit käännettyssä järjestyksessä. Parkkipaikalla olemme 16.00 jälkeen. Varsinaista kiirettä ei reitillä pääse syntymään, sillä aikataulu on melko löyhä. Näillä saarilla ei asioita muutenkaan tehdä sekuntiaikataululla. Posti otetaan, kun se tulee ja sitten lähdetään. Eräs ruotsalainen kollegani Jan Andersson (EvL evp.) sanoi kerran osuvasti tuumiessamme hommiemme helppoutta: "Miksi stressata, jos ei tarvitse?" Se on tervettä filosofiaa.

Home Sweet Home

Olemme viiden jälkeen hotellissamme. Hotelli on nimeltään Newton Hotel. Alkuperäinen rakennus oli maalaistalo, joka rakennettiin uudelleen vuoden 1650 paikkeilla. Rakennus oli ennen käytössä yksityisasuntona Finleyn suvulla. Robert Finley osti kiinteistön 1887 ja se säilyi suvulla aina vuoteen 1919. Linnamainen olemus korkeine torneineen ja terävine kattoineen tekee vaikutuksen si-

tä katsellessa. Hotelli siitä tuli 1951. Hotellia on jatkettu uudella puolella ja siellä me asustamme.

Hotelliin liittyy eräs tarina. Omistajaperheen tytär oli menossa naimisiin ja häät tultaisiin viettämään tässä rakennuksessa. Kävi kuitenkin niin, ettei sulho koskaan saapunutkaan, josta Lady Finley kovasti suivaantui. Epätoivoissaan avasi hän tornihuoneiston oven katolle ja hypäsi katolta monta kerrosta alas kiviportaille ja kuoli. Sittemmin hänen haamunsa kerrotaan ilmestyneen hotellissa lukuisia kertoja. Eräs Fly Ben kapteeni rouvineen oli herännyt keran huoneessaan yöllä siihen, että joku kävelee siellä. Kertoivat, että tati marssi suoraan huoneen poikki ja seinästä läpi. Itse en ole törmännyt Lady Finleyyn. Toki toivottaisiin hänet kernaasti tervetulleeksi vaikka öiseenkin aikaan, odottamatonta naisseuraa yöllä kun ei koskaan saa liikaa.

Hotellin väki on tullut kovin tuetuksi ja läheiseksi. Kaikki kutsuvat meitä vakioasiakkaita etunimillä. Baarimikko Tom Crowden on sitten hieno mies. Kävimme kesällä vapaa-päivillämme kalassa Lossie Mouthin takana rannalla. Hänellä oli ylimääräinen vapa, kela ja koukut minua varten. Nostelimme pikkusinttejä muutama minuutin välein ja heitimme ne heti takaisin. Yksi kampelakin saatiin, mutta ei otettu sitäkään. Erikoisin saalis, jonka sain, oli käden kokoinen ra-

pu. Oli vain tarttunut syöttiin saksilaan ja piteli itsepintaisesti kiinni, kunnes oli kuivalla maalla. Rapukin lensi takaisin mereen. Halusimme vain nautiskella heittelystä ja siitä kuinka kala tarttuu koukkuun.

Muutenkin on mukavat oltavat

Ruokapuoli on sitten oma lukunsa. Jos pitää friteeratusta ruuasta, on Skotlanti silloin ihanne ruuan suhteen. Ruokat ovat yleensä melko rasvaisia, ja vihanneksia ei ravintola-annoksissa paljon esiinny. Ranskalaisia perunoita sen sijaan tulee joka annokseen. Kerran halusin tarkoituksella välttyä saamasta ranskalaisia ja tilasin lasagnea. Sain lasagnea ranskalaisilla... Ajan myötä olen löytänyt ruokapaikat, josta saa myös ihan kelvollista syötävää.

Kaupassa käynti on Skotlannissa edullista. Siellä ei leipä maksa kymppiä, eikä siellä muustakaan rokoteta ylihintaa. Alkomahoolia, myös väkeviä, saa kaupasta tavalliseen tapaan, kuten kaikissa muissakin Euroopan maissa, muutamaa pohjoista nimeltä mainitsematonta maata lukuun ottamatta. Apteekkituotteetkin löytyvät tavallisesta ruokakaupasta.

Skotlannissa riittää nähtävää ja koettavaa. Kesällä kävimme kiipeämässä Ben Mur -nimiselle huipulle lähellä Ullapoolia ja Summer Islandia. Reppu selässä, jossa vettä ja evästä sekä rin-

noissamme poikamaista intoa rop-pakaupalla. Monen tunnin urakka ja upea reissu. Myöhemmin kävimme eräällä kukkulalla katsastamassa Wind Parkin, jossa komeili kolmat-kymmenettä tuuligeneraattoria. Tämä sijoittui lähelle Dingwallin kylää. Näköalat ovat sanoin kuvaamattoman upeita.

Kelitkin kohdallaan

Talvisaikaan ei Skotlannissa paljon lunta näy, paitsi tietysti vuonna 2009. Sitähän sitten tulikin parikymmentä senttiä ja se vielä pysyi maassakin. Lumi on sikäläiselle average-Jolle melko tuntematon luonnonvara. Jopa paitahihasillaan kuljetaan pitkin katuja ja ihmetellään, kun on kylmä. Ei siellä hirveästi teitäkään aurailla... suolataan vain rutkasti. Jos ei lumi lähde, niin suljetaan tie. Lähikoulukin Nairnin kylässä suljettiin lumen tulon takia. Paikallinen autoväki ajelee kesäkumeilla koko vuoden ympäri. Eräältä taksikuskilta kyselin, että joko kohta pitäisi nastat laittaa alle, kun kelikin oli kuin Suomessa tammikuussa. Mies totesi vain, ettei ole tarpeen, ajellaan jäillä vähän hiljempaa!

Lentotoiminta takkuu lumenpoistokaluston puuttuessa. Viisi senttiä lunta aiheuttaa jo sellaisen katastrofin, ettei pahemmasta väliä. Kenttiä suljetaan, kun suola ei tepsii. Sellainen kuiva talvinen, osin luminen kiitotie neljänkymmen kilometrin pituisella on siellä melkoinen huolen aihe. Sanovat, ettei sellaiselle voi laskeutua, eikä siitä voi nousta... pituuttakin sikäläisillä kentillä piisaa. Kyllä me Mikkeliin ajettiin talvella ja Seinäjoan ja muille "valtaville" lentopaikoille.

Ben Beculan kenttä oli talven tulen yksi ensimmäisistä lentopaikoista, joka päätettiin kylmästä sulkea, koska kiitotien pinnassa oli kuuraa. Paikallista nitraattia oli kyllä, jolla kuuran olisi saanut pois, mutta kun se on niin kallista. Päätivät odottaa, että aurinko nousee ja sulattaa jään. Aamulla lämpötila oli oikein miinus kaksi ja auringon nousun jälkeen päivällä plus kaksi.

Säästöä syntyi heti, sillä jään sulatti ilmainen aurinko! Väliäkö lentoliikenteestä? Kulkeehan ne laivat saarten väliä.



"Petrie, leave my buttons alone or I'll chop Your fingers off, I promise!"

Audiovisuaalinen vaikuttajayksilö

Sakari Nikkola

Kun puhelin soi, oli rouva Kerttu Koskikartio lopettelemassa tiskiään.

- Han-nuu! huusi Kerttu, puheli-meen! Tero Mustakallio kysyy!

Kapteeni Koskikartio heitti lehden syrjään ja kalpeni. Mutta vaikka hän ei voinutkaan muistaa mitään sellaista törmäilyä, joka olisi saattanut aiheuttaa lentotoiminnan johtajan soiton, hän nosti kuulotorven hyvin varovaisesti korvalleen.

- Heipä hei, Hannu, sanoi Mustakallio. Täällä Tero. Mahtaisiko sinulla olla mitään erityistä tänä iltana?

- E-ei minulla mitään...

- Sepä mainiota. Nimittäin tunnin kuluttua alkaa Tv:ssä pääohjaajan ja ilmailuhallituksen miehen välinen keskustelu lentoturvallisuuskysymyksiä. Suora lähetys.

- Tiedän, huokaisi Koskikartio hel-pottuneena. Olenkin ajatellut katsoa sen.

- Mutta tilanne on nyt sellainen että Juuso ei pääsekään tulemaan. Kone on vielä Kööpenhaminassa. Niillä on siel-lä renkaanvaihto. Ohjelmaa emme kuitenkaan voi enää peruuttaa. Meidän on ehdottomasti saatava joku hänen tilal-leen.

- Vai niin vastasi Koskikartio kiinnos-tuneena. Ketä olet ajatellut?

- Sinua!

Kapteeni Koskikartio kalpeni jo toi-sen kerran mutta ennenkuin hän ennät-ti torjua ehdotusta Tero jatkoi:

- Nimittäin olemme jo soittaneet kai-kille mahdollisille. Sinä olet viimeisenä listalla... tarkoitan... olet ainoa joka tulee kysymykseen...

Hannu Koskikartio oli mielissään. Häntä olikin jo alkanut ihmetyttää. mik-sei häntä enempää käytetty tämänkal-taisissa edustushommissa. Ja nyt...pääoh-jaajan sijaisena...ainoa mahdollinen...

Ennenkuin kapteeni Koskikartio huomasi, hän oli jo antanut suos-tumuksensa.

Vaikkei Hannu Koskikartio ollut tullut kysyneeksi miten pukeutua tilaisuuteen, niin itse hän arveli, että univor-

mu olisi televisiomaisin. Näin katso-jillekin kävisi ilmeiseksi, kumpi edus-taisi ilmailuhallitusta, kumpi käytän-nön lentotoimintaa. Onneksi hänen vastavalmistunut uusi virkapukunsa oli vielä kotona hohtaen ryhdikkäänä vaatekaapissa. Ja koska tilanne olisi eräällä tavalla juhlallinen. Hän päät-ti pukeutua oikein juhlaunivormuun – siis valkoiseen paitaan ja hansikkai-siin ja lisäksi kiillottaa kengät.

- Taram-taram-ta-taa! hyräili kaptee-ni Koskikartio solmiotaan kiristäessään. Kerttu Koskikartio pyyhki viimeiset pö-lyt, tarkasti kunniakomppanian ja nyök-käsi hyväksyvästi.

- Katselen sinua kyllä sitten televisi-osta. hän sanoi rohkaisevasti ja työnsi miehensä ulos kovaan maailmaan.

Kapteeni Koskikartion auto ei lähte-nyt käyntiin. Juhlaunivormu yllä ja esiintyminen 35 minuutin päässä es-ti Koskikartiota tunkeutumasta kovin-



kaan syvälle konepellin alle. Rystyset valkoisina hän käänsi starttiavainta, mutta se oli hyödytöntä. Tuo nöyrä olento oli nyt itsepäinen kuin muuli. Lopulta Hannu Koskikartion oli hei-tettävä käynnistysyritykset. Hän ryn-täsi vuokra-autoasemalle. Pieni jo-no tyhjällä asemalla katseli juhlauni-vormua peittelemättömän uteliaana. Kaikki, mikä vei Koskikartiota edes televisiostudioitten suuntaan oli nyt kultaakin kalliimpaa, ja kun raitiovau-

nu samassa lähestyi, kiiruhti Hannu Koskikartio tietenkin pysäkillä ja hyp-päsi vaunun takasillalle. Hetipaikalla viisi matkustajaa näytti hänelle mat-kalippunsa.

Työmatkoillaan kapteeni Koskikartio ei yleensä koskaan tavannut ketään, mutta tietenkin juuri nyt, kun hän juh-launivormussaan ja ympärillään pie-ni tyhjiö seiso raitiovaunun takasillal-la, hän huomasi etusillalla koulutove-rinsa Valdemarin. Hannu Koskikartio seiso aivan liikkumatta toivoen, että Valdemar ei huomaisi häntä, mutta nuo merkilliset aivoaallot saivatkin Valdemarin kohta vilkaisemaan taak-seen.

- No ei mutta Hannu! hän huhuili etusillalta.

Raitiovaunuyleisön päät käänty-i-vät.

- Han-nuu! huusi Valdemar. Mitä kuuluu? Miksi sinulla on univormu yl-läsi? Oletko menossa l-e-n-t-ä-m-ä-ä-n?

38 silmäparia tuijotti odottavasti Koskikartiota suoraan silmien väliin. Hannu Koskikartio nosti sormen suul-leen, suhisi epätoivoisesti ja yritti pii-loutua aivan liian lyhyen takinkään-teen taakse.

- Hannu! Miksi et vastaa? Millä linjal-la sinä nykyisin lentelet? Mitä sinä suhi-set? Lennätkö suihkukonetta?

Kapteeni Koskikartio näki yhtäai-kaa useita asioita, nimittäin että a) vau-nu oli lähestymässä pysäkkiä, että b) va-paa taksi oli lähestymässä samaa pysäk-kiä ja että c) Valdemar oli lähtenyt etusil-lalta kompuroimaan takasillaa kohden. Niinpä siis kun raitiovaunun ovet vä-hän raottuivat, Hannu Koskikartio loik-kasi syntyneestä aukosta ulos aivan piit-taamatta rahastajan huudosta: "Hei seis seis, malttakaa kunnes se seisoo!" ja hyp-päsi suoraan taksiin.

- TV-studioille! karjaisi hän. Ja husch husch, niinkuin olisitte jo!

Tyttö sitä uutta tehotyyppiä, jonka ym-pyräsankaiset silmälasitkin olivat suu-ret kuin hän olisi katsellut killiin, oli vastassa ulko-ovella. Koskikartio mak-soi kiireesti taksin ja yhdessä he kii-ruhtivat sisään rakennuksen aulaan.

Lähetyksen alkuun oli aikaa viitisen minuuttia. He astuivat hissiin ja samaan hissiin astui myös tarmokkaan näköinen nuorimies. Hissi oli pieni. Kolmistaan he melkein täyttivät sen, mutta vielä näyttäytyi oviaukossa odottava äiti. Hissin väki vetäytyi pienempään kokoon ja yritti tehdä tilaa, mutta odottava äiti sanoi:

- Menkää vain. Odotan kaksosia.

Hississäolijoiden suut aukenivat hämmästyksestä ja jopa itse automaattihissikin yritti vetää oviaan enemmän ammolleen. Odottava äiti osoitti punastuen portaikossa vielä kompuroivaa kahta lasta ja sanoi:

- Tarkoitan, odotan noita kahta!

Hissi huokasi helpotuksesta, ovet sulkeutuivat ja hissi lähti. Lähetyksen alkuun oli kaksi minuuttia.

Kun Hannu Koskikartio hoveineen astui TV-studioon, ilmailuhallituksen mies ponnahti pystyyn ja kalpeni.

- Mi-mitä tämä on? änkytti hän. Missä kapteeni Gulin on?

- Pääohjaaja Gulinille tuli este viime hetkellä, selitti ohjelman juontaja, juuri sama tarmokkaan tuntuinen nuorimies, joka oli ollut hississäkin. Kapteeni Mustakallio lähetti tilalle parhaan mahdollisen miehen. Tässä on kapteeni Koskikartio. Mutta nyt on kiire. Lähetys alkaa!

- Tämä ei voi olla totta! huohotti ilmailuhallituksen mies. Kapteeni Koskikartio hymyi ylimyksellisesti kuin kameli.

- Hiljaisuus, kuvaus, kamerat! hihkui ohjaaja.

- Ja olkapäät lautaan kiinni, hengittämättä, valmis, mumisi Koskikartio vierustoverilleen. Ilmailuhallituksen mies tuijotti häntä synkät aavistukset mielessään. Studion seinällä olevaan valotauluun syttyivät sanat: "IN THE AIR". Ohjelmanjuontajan kasvoille levisi totuneen televisioesiintyjän rauha:

- Hyvät katselijat! aloitti hän. Tässä suorassa lähetyksessämme "Kaksin aina kauniimpi" olemme saattaneet vastakkain kaksi suomalaisen siviili-ilmailun edustajaa, ilmailuhallituksen miehen (ilmailuhallituksen mies kumarsi kohti kameroita), joka ilmailuviranomaisena edustaa teitä kaikkia, ja kirjaimellisesti teidän luottamusmiehenänne valvoo, että kaikkia lentämisestä annettuja ohjeita ja määräyksiä tarkoin noudetaan. Hänen ansiostaan lentoturvalli-

suus maassamme säilyy ja jopa lisäänty - niinpä esimerkiksi lentovaurion tai lento-onnettomuuden sattuessa hän ensimmäisenä kiiruhtaa tapahtumapaikalle ja ryhtyy etsimään syytä samankaltaisten tapahtumien estämiseksi vastaisuudessa - sekä tässä vierelläni lentäjä, mies ohjaamon oven takaa, kulisseista niin sanoakseni...

- Ohoo, nuori mies! huudahti kapteeni Koskikartio. Kuka tässä oikein kulisseissa liikkuu? Kyllä vain asia on niin, että ensisijassa lentoturvallisuudesta huolehditaan lentokoneen ohjaamossa. Ja mitä kulisseihin tulee, niin haluan huomauttaa, että esimerkiksi onnettomuus-



paikalle saapuvat ohjaajat aina ensimmäisinä ja vasta sen jälkeen nämä ilmailuhallituksen herrat astuvat esiin kulisseistaan!

Juontajan paperit tuntuivat sekoavan. Ilmailuhallituksen mies työn si uhmaavasti leukaansa eteenpäin. Kotikatsomossa Temmeksen silmät kapenivat viiruksi. Mustakallio jäykistyi nojatuolissaan. Myös Koskikartio huomasi käyttäneensä liian voimakasta kieltä. Lieventääkseen sanontansa terävyyttä hän huomautti:

- Mutta kyllä ilmailuhallitus on paljon kehittynyt minun aikanani. Kun kaksi kertaa vuodessa käyn uusimassa lupa-kirjaani Hakaniemen torilla, tunnen nykyisen ilmailuhallituksen muodostavan minulle aivan toisenlaisen viitekehyksen kuin aikanaan toimiessaan ilmailuostas-tona Aleksanterinkadulle!

Ilmailuhallituksen miehen mitta alkoi olla täysi. Väritelevisioista saattoi selvästi havaita kiukun punan kohoavan hänen otsalleen - mustavalkoisissa vastaanottimissa sama ilmeni kuvan vääristymisenä, kun kuvaputken sisäinen paine kasvoi.

- Torimummuiltako te merkintöjä lupakirjaanne käyttö hakemassa, hän kysyi

sihisten. Ohjelman juontaja vääntelehti vaivautuneena. Kapteeni Koskikartio vaistosi että keskustelu oli luisumassa pahasti pieleen ja päätti vaihtaa radikaalisti puheenaihetta, että jos se sitten ottaisi paremmin tulta. Keskusteluryhmän ympärillä pyöriviin kolmeen TV-kameraan viitaten hän huomautti juontajalle:

- Nämä TV-koneethan kaartelevat ympärillämme kuin koneet ennen Karjalan taivaalla!

Nyt oli juontajan vuoro kalveta, kun hän ajatteli kaikkia niitä kamalia ulkopoliittisia seuraamuksia, joita tällä lausumalla tulisi olemaan ohjelmaneuvoston seuraavassa kokouksessa.

- Te-teillä, teillä on kadehdittava ammatti, kapteeni, hän sanoi kiireesti. Tiedätekö, monet kadehtivat teitä. "Teräslintunen taivaan sinessä keulansa kääntää rantahan kaukaiseen", niinhän laulussa sanotaan.

- Voi voi, nauroi kapteeni Koskikartio. Joka meitä kadehtii, se ei varmaan koskaan ole nähnyt, kun esimerkiksi DC-8-koneen ohjaajat saapuvat kotitanhuville. Käsivarret venyneinä matkalaukkujen kantamisesta, selässä paha skolioosi ohjaamon lepoistumella istumisesta, kapteeni vasemmalle, perämies oikealle ontuen kun ilmastointilaite on puhaltanut polvilumpioon kahdeksan tuntia yhteen menoon... todella, "unrasiert und ferne Heimat", se laulu paremmin sopisi meihin, voi meitä raukkoja, eksyksissä ja vieraalla maalla...

Kapteeni Koskikartio ojensi pitkän käsi-vartensa ja otti pöydältä keksin.

- Hm. Niin tosiaan, eksyksissä. Lentoturvallisuuteen palataksemme, miten paikantaisitte itsenne, jos olisitte keskellä Pohjanmerta ja eksyksissä ette-tekä saisi suuntimia mistään ja ulkona raivoaisi myrsky ja...

- Jos asiat todella olisivat näin hullusti, niin silloin me tietenkin olisimme keskellä Pohjanmerta!

- Kapteeni täällä vain viisastelee! puuttui ilmailuhallituksen mies keskusteluun. Hän oli päättänyt ryhtyä rakentamaan sovintoa, vaikka puhe viitekehyksistä vielä kismittikin. Ja eihän ollutkaan kovin tyylikästä kinastella ehkäpä satojentuhansien ihmisten silmien edessä. Hän jatkoi:

- Arvoisat katselijat eivät ehkä tiedäkään, että kapteeni Koskikartio on kokeneimpia suomalaisia liikennelentä-

jiä. Meilläkin ilmailuhallituksessa on erityinen kansio, mihin keräämme hänen kokemuksiaan. Kansiolle on nimikin: "Kapteeni Koskikartion tapaus"...

- Oo... Kapteeni Koskikartion tapaus... Kapteeni Koskikartio files... Kapteeni Koskikartion jälkeensä jääneet paperit... Kapteeni Koskikartio, jättäläinen taivaalla... juontaja imeskeli sanoja unelmoiden. Miten jännittävää. Voisimme tehdä aiheesta ohjelman ...

- En tiennytkään, että keräätte niitä, virkoi Koskikartio kiinnostuneena. Oletteko saanut kokoelmiinne jo viimeisimmän raporttini?

- Tarkoitatteko lentoanne Oulusta Agadiriin?

- Sitäpä juuri!

- Kyllä. Paperi saapui meille eilen. Haluaisinkin puhua joskus tuosta lennosta kanssanne.

- Kysykää pois vain! Nythän on mitä sopivin hetki. Mitä nimenomaan haluaisitte tietää?

- Niin todella, ilahtui juontajakin. Ehkä tällaisen konkreettisen asian yhteydessä myös lentoturvallisuuteen liittyvät aspektit tulevat parhaiten illustroitua...

Ilmailuhallituksen mies horjui hetken kahden vaiheilla, mutta kohautti sitten olkapäitään ja päätti tarttua härkää sarvista:

- Vaikkapa aluksi varakenttäkysymys. Olette merkinnyt lentosuunnitelmaanne varakentiksi Casablancan Marokossa ja Bergenin Norjassa. Nyt kysymys kuuluu, miksi valitsitte juuri Bergenin? - Määräysten mukaan nelimoottorisella koneella on oltava varakenttä myös lähtökenttää varten, jos sää on niin huono, että se estää paluun takaisin lähtökentälle mahdollisen moottorihäiriön tapahtuessa. Määräysten mukaan tällaisen kentän on oltava 720 NM etäisyydellä määräkentästä. No nyt kaikki Pohjois-Euroopan kentät Oulu mukaanluettuna olivat sumun peitossa. Kaikki muut paitisi Bergen...

- Mutta Bergenin on Oulusta 749 NM päässä...

- Niin on, nimittäin siinä tapauksessa, että teillä on tapana lentää Oulusta Bergenin pitkin lentoväyliä R13, FW17 ja G3 - eli siis Vaasan, Sundsvallin, Brattforsin ja Osloon kautta. Mutta mepä ajattelimmekin lentää Bergenin Kokkolan, Uumajan ja Trondheimin kautta sekä sitten alas pitkin Norjan ran-

nikkoa. Tällöin matkaa kertyykin vain 721 NM!

- Mutta onhan sekin enemmän kuin määräysten sallima 720 NM! huudahti ilmailuhallituksen mies. - Katsotaanpa, aloitti Koskikartio kärsivällisesti. Asiat eivät aina ole sellaisia kuin miltä ne puusta katsoen näyttävät. Käytössä ollut kiitotie Oulussa oli rata 30. Lähtökiidon pituus on noin 1800 metriä eli yksi merimaili. Entä miksi yleensä tarvitsemme 720 NM päässä olevaa varakenttää? Ainoastaan mahdollisen moottorihäiriön varalta. No jos nyt moottorihäiriö sattuu ennen V-1:tä, keskeytämme lento-onlähdön ja olemme kuin olemmekin edelleen Oulussa. Mutta jos moottorihäiriö sattuu V-1:n jälkeen, olemme Bergenistä



720 NM etäisyydellä jo ennenkuin ylitämme lentokentän hirviäidan. Välillä on ehkäpä 500 metrin pituinen riskialtis matka lähtökiidon aikana. Päätin ottaa tämän harkitun riskin.

- Ajattelisitte vähän! Kuka teille on antanut luvan ajatella! puuskahti ilmailuhallituksen mies. Jos kansa aikaa säveltää omia sovituksiaan, niin tilannehan luisuu käsistämme...

- Myönnän, että olette oikeassa. vastasi Koskikartio auliisti. Ei mitään omia sävellyksiä. Mutta ehkä jokin cadenza silloin tällöin...

- Te joudutte helposti liukuvalle pinnalle. Miten silloin suu pannaan?

- Minun sallittaneen tässä sanoa, että käytän suomalaisia Nalle-Karhu lasikuitusuksia sekä epoksiliisteriä...

Ilmailuhallituksen mies korskui, mutta saavutti pian itsehillintänsä.

- Sitten toinen asia. Teillä oli reversseissä jotakin hämminkiä...

- Aivan. Itse asiassa molemmat sisäreverssit olivat epäkunnossa. Mutta koneen lentokäsikirjan kohdan 1.1.4.5. mukaan saatoimme lähteä. Meillähän oli kaksi symmetristä reverssiä, nimittäin ulkoreverssit, kunnossa. Tosin AFM:n kohdat 1.1.-1.5. ja 1.5.4.16.1. ovat jonkin

verran ristiriitaisia keskenään, ei kuitenkaan tässä suhteessa...

- Mutta katsoen siihen, mitä lennolla myöhemmin tapahtui, teidän olisi tullut erityisesti ottaa huomioon FOM:in kohdan 1.1.7.3. johdantokappale ja olla pidättyväinen ratkaisuisanne ...

- Harkitsin luonnollisestikin asiaa FOM:in kohdan 2.1.5. valossa ja tietenkin otin tarkoin huomioon AFM:n kohdan 4.3.1.4. tähän asiaan liittyvät rajoitukset. Mutta nokittaisin TES:in kohdilla 3.1.1., 3.1.2. ja 3.6. sekä luvulla 9 kokonaisuudessaan...

- Hetkinen! Bingo! hihkaisi juontaja väliin.

- TES:in yhdeksäs luku kokonaisuudessaan muodostaa eräänlaisen takaseinän lentotoiminnalle. jatkoi Koskikartio häiriintymättä. Jos jäämme kovin pitkäksi aikaa istumaan jollekin kentälle, tulevat lennon loppuvaiheessa työaika-rajotukset vastaan ja olisikin ollut fiksumpaa mennä suoraan hotelliin nukkumaan. Tällaista taustaa vasten meidän on tarkasteltava lennon suoritusmahdollisuuksia...

- Mutta lähditte silti Suomesta epäkuntoisella koneella...

- Lähdimme Oulusta, emme Helsingistä. AFM:n kohdan 1.3. mukaan vain Helsingistä lähtevän koneen on oltava aivan ehdottoman kunnossa. Muualta lähtiessä voidaan soveltaa harkiten minimivarusteluettelo. Mitä muuten koneeseemme tulee, niin se oli Kar-Airin "viirupyrstö"

DC-8-51, ei Finnairin DC-8-62. Mutta määräykset ovat samanlaisia kummallekin konetyypille...

- Onko näissä koneissa jotakin eroa? uteli juontaja.

- Matkustajien kannalta ei mitään, vastasi Koskikartio. Mutta ohjaajien kannalta eroa on kuin volkkarilla ja ukkomersulla. Esimerkiksi siinä missä DC-8-62-koneella ei ole mitään vaikeuksia, siinä DC-8-51-koneella jo laskupaino rajoittaa mukaan saatavaa polttoainetta, niin kuin juuri tälläkin Oulun - Agadirin lennolla ...

- Oliko siinä jotakin vaaraa...

- Ei mitään. Kun laskemme polttoainemäärän, otamme huomioon myös polttoaineen varakentälle, puolen tunnin odotuksen, reittireservimme edustaa tuollaista 40 minuutin ylimääräistä lentoaikaa ja niin edespäin. Yllättäviin tilanteisiin on siis varauduttu...

- Mutta sitten teiltä meni PTC epä-kuntoon, kuten raportistanne käy ilmi. Syntyi yllättävä tilanne. Kertoisitteko siitä? Ilmailuhallituksen mies oli valmistellessa uutta hyökkäystä.

- Niin, todellakin. Bordeauxin kohdalla koneen Pitch Trim Compensator meni jumiskoon. Tämä tilanne edellyttäisi sitä, että korkeutta olisi vähennettävä 25 000 jalkaan. Kun nimittäin myös molemmat sisäreverssit olivat epäkunnossa...

- Mutta ette kuitenkaan heti vähentänyt korkeutta?

- Sanokaamme, että lähdin alaspäin hieman tavallista loivemmin. En tien nyt joutuvani tällaiseen kuulusteluun.

- Ei tämä ole kuulustelu, oikaisi juontaja. Tämä on suora televisio-ohjelma "Kaksin aina kaunihimpi"...

- No niin. Jos olisimme heti laskeutuneet pinnalle FL 250, olisivat moottorit kuluttaneet yhteensä polttoainetta 1400 kg/tunnissa enemmän kuin pinnalla FL 350. Bordeauxin kohdalla on Agadiriin vielä matkaa 1015 NM. Se tarkoittaa, että lento perille alemmalla lentopinnalla olisi vaatinut 3500 kg enemmän polttoainetta. Polttoaine ei olisi riittänyt ... Harkitsin ...

- Määräysten mukaan teidän olisi tullut laskeutua pinnalle FL 250! sanoi ilmailuhallituksen mies tiukasti. Kysymys ei ole mistään harkinnasta. Haluaisinpa kuulla perustelunne, miksi viivyttelitte alaspäin lähtemisessä. Jos polttoaine ei sitten riittäisi määräkentälle, teidän olisi laskeuduttava jollekin kentälle matkan varrella. Mutta ehdoin tahdoin rikkoo annettuja määräyksiä...

- Tsot tsot, sanoi kapteeni Koskikartio. Onko kuokka päällä? En voinut laskeutua millekään kentälle. Koneen paino oli vielä liian suuri. Koneella olisi ollut suurin sallittu laskupainonsa vasta perillä Agadirissa, kun polttoainetta olisi kulunut. Ja alemmallakin pinnalla FL 250 lentäen kone olisi keventynyt suurimpaan sallittuun laskupainoonsa vasta Casablancan kohdalla. Mutta Casablancasta Agadiriin alemmassa korkeudessa se ei enää olisi riittänyt. Taas polttoaineen dumppaamiseen Biskajan lahden yllä en arvannut ryhtyä. Se olisi ollut tilanteen ylidramatisointia. Eurooppalaiset ovat muutenkin hukkua öljyyn.

- No niin. Te siis viivyttelitte alaspäin lähtemisessä. Mutta viidentoista minuutin kuluttua lähditte kuitenkin alakertaan ja sitten laskeuduitte Casablancaan. Miksi ette roikkunut ylhäällä vielä yhtä ylimääräistä puolta tuntia ja jatkanut suoraan Agadiriin?

- Tämäpä kummallista. Vielä äsken halusitte minun lähtevän heti alas. Nyt yllytätte minua roikkumaan yläkorkeuksissa, vaikka minulla on kaksi sisäreverssiä ja PTC epäkunnossa! Mitä laki sanoo yllyttämisestä?

- Kuulkaahan nyt Koskikartio... sanoi ilmailuhallituksen mies varoitavasti.

- Päätin tehdä välilaskun Casablancaan, koska noudatan mustasukkaisesti käsikirjojen määräyksiä. Mutta sitä varten minun oli laskeuduttava alemmas jotta polttoainetta kului enemmän ja kone ehtisi siis kevetä maksimumilaskupainoonsa ennen Casablancaa. Niin että sillä lailla. Tunnetteko käsikirjojen määräykset?

- Tunnenko! räjähti ilmailuhallituksen mies. Minähän hyväksyn käsikirjat!

- Katsokaahan sää oli Agadirissa hieman marginaalinen. Matalaa pilvää ja satoi. Rata märkä. Kun rata on märkä ja yksikin reverssi epäkunnossa, on sen vaikutus ratavaatimukseen 800 metriä. Agadirin radan pituus on 2910 metriä. Casablancan 3720 metriä. Kaiken lisäksi Maija Poppanen oli liikkeellä, koska tuuli kääntyi. Kylmä rintama oli ylittämässä Agadiria.

Juontajan mielenkiinto heräsi.

- Jokin uusi vapautusrintama? hän uteli, mutta Koskikartio jatkoi järkkymättä:

- Aikaisemmin olisimme päässeet ILS:llä vastatuuleessa sisään radalle 29. Nyt olisimme joutuneet NDB:llä yrittämään radalle 11. Toinen puoli asiassa on se, että Agadirin kenttä suljetaan puoli tuntia auringonlaskun jälkeen ja avataan vasta puoli tuntia ennen auringon nousua. No jos emme nyt olisikaan päässeet Agadiriin sään takia vaan olisimme yhden turhan yrityksen jälkeen joutuneet lentämään varakentälle Casablancaan, olisi aikaa kulunut niin paljon, että tankkauksen jälkeen uusi lähtö Casablancasta ei olisi ollut mahdollinen ennenkuin seuraavana aamuna. Mutta silloin myös sturttien ja lentoemäntien työaikaäärä-



ykset olisivat tulleet vastaan, ja olisimme niitten takia joutuneet odottamaan ainakin 15 tuntia. Kun nyt vapaaehtoisesti jo menomatkalla laskeuduimme Casablancaan, iskimme monta kärpästä yhdellä iskulla. Niin että ehkä tämä kelpaa vastaukseksi näin aluksi. Kansa vähän purnasi, mutta olen kuin jääkiekkoerotuomari. Kun vihellän pelin poikki ja sanon, että se on paitsio, niin se on paitsio, vihelsipä yleisö vaikka kuinka! Ei ollut minun syyntä, että sitten kuitenkin jouduimme viettämään koko yön Casablancassa. Polttoaine-yhtiöt...

- Hm, sanoi juontaja. Näyttää siltä kuin kapteeni Koskikartio olisi menetellyt joka suhteessa mallikelpoisella tavalla. Ainoastaan tuosta 500 metristä Oulussa voisimme laatia ohjelman. Mutta sanokaahan, oliko tämä sama lento, mistä oli kirjoittelua yleisönosastossakin? Joku matkustaja valitti...

- Ahaa, vastasi kapteeni Koskikartio. Tarkoitatte varmaan Miestä, Joka Halusi Juustosämpylää?

- Varmaan niin, niin juuri. Kirjoituksessa puhuttiin jotakin juustosämpylästä. Kirjoituksessa mainittiin, että kapteeni oli hyvin epäkohtelias...

- Epäkohtelias? Minäkö? Minä en ole koskaan epäkohtelias. Mutta enhän minä voi juustosämpyläksikään muuttua!

- Meillä ilmailuhallituksessa on sellainen käsitys, että voisitte tehdä jopa senkin, mutisi ilmailuhallituksen mies.

- Päinvastoin mies itse oli sangen epäkohtelias minua kohtaan, huudah-

ti kapteeni Koskikartio. Minun oli lopulta vedottava YK:n ihmisoikeuksien julistukseen, jossa sanotaan, että "ketään ihmisolentoa älköön kohdeltako alentavasti..."

- Mutta kuitenkin... matkustajathan joutuivat nukkumaan lentoaseman odotushuoneen pöydillä...

- Hotellit olivat täynnä, emmekä voineet päästää 186 matkustajaa Casablancan kujille yöllä... siinähan äkkiä kaksi kauneinta olisi myyty valkoiseksi orjiksi jonnekin ja loppu porukka olisi pistänyt koko Casablancan tasaiseksi. Mutta emännät ja stuertit tekivät kaikki mitä voitiin. Huopia jaettiin koneesta, samoin juotavaa, kahvia ja teetä, lapsista pidettiin aivan erikoista huolta... ja sitten tämä mies tulee pyytämään juustosämpylää!

- Sehän on aika kohtuullinen pyyntö...

- Ajatelkaa nyt. Kaukaa Pohjolasta ryhmä suomalaisia laskeutuu Atlasvuoriston juurelle, Saharan autiomaan laitaan. Erämaakoirat haukkuvat mutta karavaani kulkee. Kuu nousee Saharan ylle. Valkoisiin verhoutunut beduiini ti-



kari vyöllään kulkee ohi. Casablanca, synnin pesä (tässä vaiheessa Marokon kunniakonsulin Suomessa otsa vetäytyi uhkaaviin ryppyihin), kansainvälistä rikollisuutta, vakoilua. Humphrey Bogart... Suuri Seikkailu, juuri se jota etelästä ollaan lähdetty etsimään. Tämähän on kuin tuhannen ja yhden yön sadusta, matkustajat Saharan autiomaassa viehättävien naisten huolenpidon kohteena - ja sitten tämä olento

kehtaa tulla vaatimaan juustosämpylää. Sanoin sen hänelle...

- Kirjoituksen mukaan sananvalintanne ei miellyttänyt miestä?

- En minä mitenkään erityisesti valinnut sanoja. Mutta kysyin, mitä hän arvelisi amiraali Byrdin sanovan etelänaparetkikuntansa jäsenelle, joka kesken lumimyrskyn tulisi pyytämään häneltä juustosämpylää!

- Mutta ette te kai olekaan mikään amiraali...

Kapteeni Koskikartio katsahti juontajaan arvoituksellisesti.

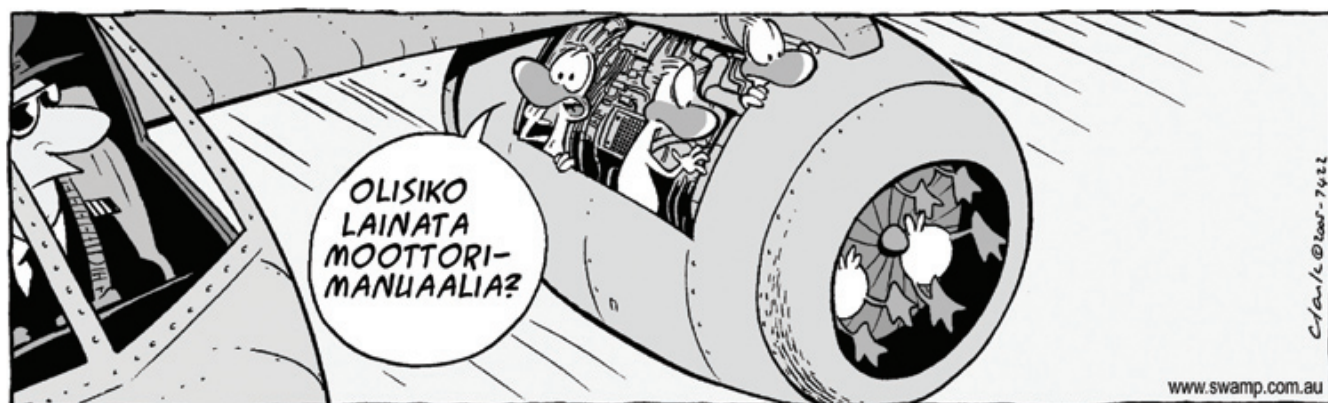
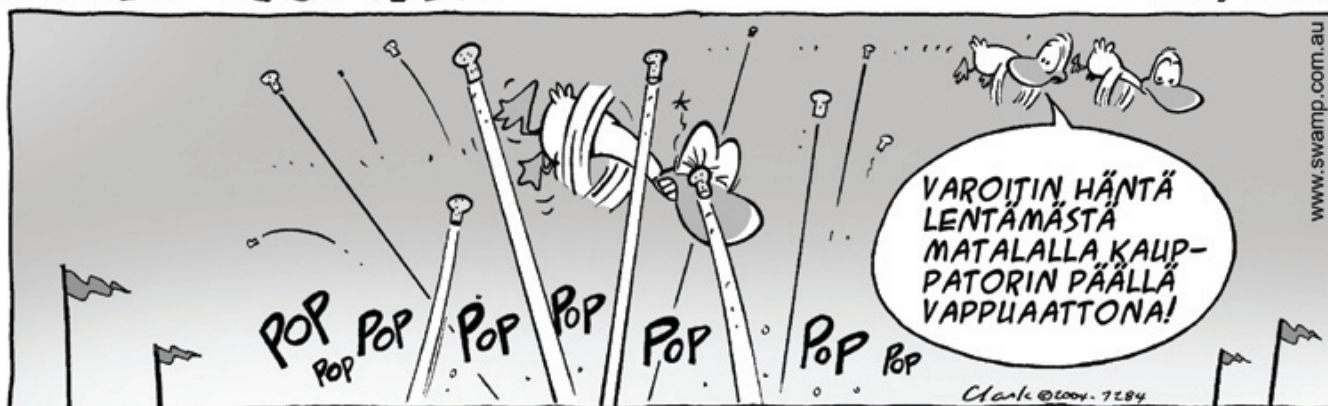
Yleisradion ohjelmapäivystäjät Annukka ja Lillemar istuivat puhelinhuoneessa.

- Kuulehan, Lillemar, sanoi Annukka. Täällä puhelimesta on joku Temmes, joka haluaa, että ilmailulaitoksen mies soittaisi hänelle heti kun ohjelma on päättynyt.

- Sepä kummallista, vastasi Lillemar. Täällä taas on joku Mustakallio, joka pyytää kapteeni Koskikartiota soittamaan hänelle heti kun ohjelma päättyy!

VILLE HÖYHEN

Gary Clark



Tulossa. Audi A1. Uusi suuri Audi.

Audi
Teknistä etumatkaa



Uutuusmalli on odotettavissa Suomen markkinoille alkusyksystä.



Audi Center Espoo

Suomenoja, Martinkuja 6
automyynti 010 5333 503

Automyynti palvelee ma-pe 8-18 ja la 10-15. Huolto ja varaosat palvelevat ma-pe 7.30-18 ▶ audicenter.fi

Puheluhinta 010-alkuisiin numeroihin lanka- ja matkapuhelimesta 8,21 snt/puh + 11,90 snt/min.



Audi Center Helsinki

Herttoniemi, Mekaanikonkatu 10
automyynti 010 5333 230



Audi Flamingo

Vantaa, Vantaanportti, Tasetie 8
Vaihe 010 5333 760

Automyynti palvelee ma-pe 9-18, la 10-15
▶ audiflamingo.fi

TAPIOLA

Etuja keskittämisen,
ei eurojen mukaan.
Reilua!

Mitä enemmän keskität pankki- ja vakuutusasioita meille,
sitä reilummin etuja saat. Kokonaisuus ratkaisee - ei
lainojesi, talletustesi tai vakuutusmaksujesi euromäärä.

Tervetuloa Tapiolaan, jonka tehtävä on ajaa asiakkaittensa
etua. Meiltä kuulet lisää. Katso myös tapiola.fi/omaetu

Palveluntarjoajat: Keskinäinen Vakuutusyhtiö Tapiola, Keskinäinen Henkivakuutusyhtiö Tapiola, Tapiola Pankki Oy, Tapiola Varainhoito Oy.

Tapiolan etuja sekä oman yhteyshenkilösi löydät SLL-jäsensivuilta

Gift Gourmet

PAREMPI HERKKUKAUPPA



PERSOONALLINEN LAHJAPALVELU



www.giftgourmet.fi

p. 09-737 737
info@giftgourmet.fi



Enemmän etuja ja
BONUSTA jopa 5 %
S-Etukortilla

Automaa - asiakasomistajan autokauppa

**Tervetuloa Automaa Vantaalle
koeajamaan ja tutustumaan uutuuksiimme!**



UUSI PEUGEOT 5008 - AUTO, JOKA EI LOPU KESKEN

Peugeot 5008 Trendy VTi 120 5-paikkainen hinta alk. 18.950 € + arvioitu autovero 6.043,67 €, kokonaishinta 24.993,67 € + toimituskulut 600 €. CO₂-päästöt EI 69 g/km, kesikilutus 7,3 l/100 km.



Monipuolinen Ford S-MAX

Hinta alk. 25.450 € + arvioitu autovero 9.209,70 €, kokonaishinta 34.659,70 € + toimituskulut 600 €. CO₂-päästöt F 189 g/km.

Feel the difference



Automaa Vantaa, Airport

Ohtolankatu 2
01510 Vantaa
puh. 010 765 6910

Palvelemme
ma-pe klo 7-20 ja
la klo 10-16
www.automaa.fi

