

01 / 2011

LIIKENNE LENTÄJÄ

Vuokralentäjästä
väännettiin
Vancouverissa

NORO-virusta ja tuhkaa
komitearaporteissa

Suomalaisia maailmalla



**JÄNNITTÄVIN
LENTOKOKEMUKSENI
SULJETUSSA ILMATILASSA**

Täysin uusi Saab 9-5. Nyt meillä.



SAAB 9-5
Business 1.6T

Hinta alk. **39.995 € ***

EU-yhdistetty kulutus alk. 5.3 l/100 km. CO₂ päästöt alk. 179 g/km. Kuvan auto erikoisvarustein.



KULJETTAJAKESKEINEN AJOYMPÄRISTÖ

Kuljettajan paikka muistuttaa hävittäjälentokoneen ohjaamoa, jossa kaikki hallintalaitteet ovat käden ulottuvilla. Lisävarusteena tuulilasiiin heijastuva tärkein ajoinformaatio auttaa pitämään katseen tiessä.



LISÄVOIMAA LUONNOSTA

Uuden Saab 9-5:n saat myös ympäristöystävällisellä BioPower-moottorilla, jossa voidaan käyttää uutta RE85-bioetanolia. Moottorin fossiilinen CO₂-päästö on aivan omaa luokkaansa tehon lisäyksestä huolimatta.

Kaukana tavanomaisesta.

Uusi Saab 9-5 on kaikkien aikojen edistynein Saab. Pääset autoon sisään ilman avainta ja käynnistät sen painamalla start/stop-painiketta. Nopeusmittari muistuttaa lentokoneen korkeusmittaria, turbomittari on tehnyt paluun ja tärkein ajoinformaatio heijastuu tuulilasin sisäpuolelle, joten voit pitää katseen herkeämättä tiessä. Vakionopeuden säädin korjaa itseään automaattisesti ajon edetessä ja sensorit auttavat sinua pysäköimään oikein. DriveSense-järjestelmän avulla voit säätää mm. auton jousitusta, ohjausta ja vääntömomenttia juuri omaan ajotyyliisi sopivaksi. Ja nopeaksi ajamisen sallimalla.

pääset autolla myös vauhdikkaasti. Saatavilla on näet useita bensiini-, diesel- ja BioPower-käyttöisiä turboahdettuja moottorivaihtoehtoja – alkaen 160 hevosvoimasta aina 300 hevosvoimaan asti.

Tutustu ja koeaja uusi Saab 9-5 nyt meillä!

SAAB
move your mind™

*Saab 9-5 Business 1.6T 180 hv 4D MT6 FWD: Autoveroton hinta alk. 29.821 €, arvioitu veron osuus 10.174 €.



LänsiAuto Oy Magneetti | Pakkalantie 15, 01510 Vantaa
Automyynti 046 714 6020 | Yritysmyynti 046 714 6050
www.lansiauto.fi

Chevrolet | Honda | Opel | Saab | Seat | THINK City

TURBULENSSIA MUUTOSTEN TUULISSA

Vuosi 2010 jäi historiaan yhtenä haasteellisimmista ajanjaksoista ilmailun alalla. Maailman talous kääntyi hallitsemattomaan syöksykierteeseen, horisontista tuprusivat tuhkapilvet taivaalle, tulivat työtaistelut ja tukilakot – vitsauksista vain heinäsiirakat ja meteoriitit puuttuivat. Vuosi saatiin kuitenkin pakettiin eikä maailmanloppua tullutkaan, vaikka kaikki merkit siihen viittasivatkin.

Suurten muutosten keskellä on sopiva aika liittyä odotuskuvioon ja hengähtää hetki niin mennyttä luodaten kuin tulevaankin tähyillen. Varsinkin tuhkapilvi asetti yhtiöiden talouden ja turvallisuuskulttuurin koetukselle. Oli mielenkiintoista ja pelottavaakin huomata, kuinka joissakin maineikkaissa ja suurissa mannereurooppalaisissa yhtiöissä turvallisuuskulttuuri romuttui parissa päivässä, ja kuinka tehtiin ratkaisuja, joiden perusteet eivät enää olleetkaan puhtaasti turvallisuuslähtökohtaisia. Vankkoiksikin luodut rakenteet voivat olla hatara kulissi.

FPA:n hallitus joutui pohtimaan omaa jatkuvuuttaan pitkäaikaisen puheenjohtajan Matti Allosen vetäytyttyä sivuun. Matti on tehnyt valtavan hienon työn rakentamassa FPA:n kansainvälisesti arvostetuksi asiantuntijaorganisaatioksi, joka edustaa kaikkien kotimaisten yhtiöiden liikennelentäjiä. Vuosikymmeniä jatkunut työ ei varmasti ole ollut helppoa – työsarkaa ja henkilökohtaisia uhrauksia on epäilemättä riittänyt, joten valtava kiitos Matille! Allekirjoittanut toimii muutaman kuukauden virkaatekevänä puheenjohtajana, mutta tätä kirjoitettaessa on FPA:lle onneksi löytynyt uusi erittäin pätevä puheenjohtaja, josta varmasti kuulemme vielä.

Myös FPA:n turvatoimikunta on luomassa nahkaansa puheenjohtajan vaihtuessa. Tervon Tomille kuuluu suuri kiitos hänen hienosta panoksestaan, mutta vetovastuun siirtäessä Korhosen Hannulle voidaan onneksi todeta turvatoimikunnan jatkavan hyvissä käsissä kohti uu-



Lasse Lehtonen
FPA:n puheenjohtaja
ATR42/72-kapteeni,
Finncomm Airlines

sia haasteita. Niitä todella riittää, ja olen silmämääräisesti havaitsevinani lukuisten CB-pilvien kohoavan horisontissa niin kotimaassa kuin muuallakin Euroopassa, vaikka automaattinen säähavainto ei niitä kykenekään havaitsemaan. Tämä näkymä johdattaa meidät suurempien ammattieettisten kysymysten äärelle. Turvallisuus on lentäjän työssä itsestäänselvyys, jonka takaamiseksi on poikkeustapauksessa ja tarpeen niin vaatiessa ohitettava jopa ilmailumääräykset. Myös FPA:n turvatoimikunta toimii puhtaasti lentoturvallisuuskäytännöstä, vailla poliittisia tai kaupallisia intressejä. Voidaanko samaa sanoa alan muista toimijoista? Moni turvallisuuden peruspilari on rapautumassa, eikä edes ns. non-punitive-kulttuuri raportoinninkaan osalta ole turvassa kaupallisten vaikutteiden puristuksessa ja lainsäädännön muuttuessa.

Suomessa ylpeilläään näin talven keskellä lumiosaamisella, mutta samaan aikaan säähavaintojärjestelmän luotettavuus on romutettu. Ainahan on helppoa mennä sieltä missä aita on matalin ja pyrkiä täyttämään vain

minimivaatimukset. Riittävästi kun höylätään turvaverkkoja, päädytään kestävämpään tilanteeseen jossa ennemmin tai myöhemmin kopsahtaa. Miltäpä tuntuisi esimerkiksi lähteä joka kerta lennolle vain vaadittavalla minimipolttoaineella? Haluaisitko kokeilla vaikkapa lennolla Lontooseen tai New Yorkiin? Tuskin kukaan meistä, sillä tiedämme että turvallista ja taloudellista lentoa ei saavuteta pelkillä minimivaatimuksilla. Varsinkin viranomaisen olisi syytä katsoa peiliin ja kantaa suoraselkäisesti vastuunsa, olla aidosti kehittämässä parempaa. Rahan tai resurssien puute ei ole hyväksyttävä syy kompromisseihin turvallisuudessa. Myös EASA:n suunnalla on havaittavissa samansuuntaista flegmaattista näköalatomuutta kuin kotimaassa. Siitä syystä FPA onkin valppaana ja panostaa kansainvälisessä toiminnassaan entistä aktiivisemmin myös eurooppalaisen kattojärjestönsä ECA:n toimintaan lentoturvallisuuskysymyksissä.

Matkalennossa yllä harmauden kajastaa kuitenkin jo ensimmäiset valonsäteet – myös vain kuuden kilometrin korkeudessa matkaa taittavan ATR:nkin ohjaamoon – joten pelkkään synkistelyyn ei ole varaa! Kuluva vuosi on täynnä mahdollisuuksia meille kaikille. FPA on äärimmäisen motivoituneen ja ammattitaitoisen joukkonsa voimin niin hallituksessa, turvatoimikunnassa kuin tämän lehden toimituksessa –kin valmiina rakentamaan meille kaikille parempaa huomista. Tehot on asetettu, lähtökiito aloitettu... V1, Rotate, seuraavat haasteet ratkotaan ilmassa! Turvallisia lentoja!

LIIKENNELENTÄJÄ

1 / 2011



■ HUPER-komitea

Vartaloskannereita, FRMS (voiko sitä syödä?), kuuden tunnin yöunet ja NORO-virus. Virus tarttuu muuten helposti, Antti Tuori kertoo kuinka helposti.

■ Jännittävin lentokokemukseni suljetussa ilmatilassa

Miten normaalista charterlennosta tuli valтатаistelun pelinappula? Ranska oli vallankaappausyrityksen kohteena, samalla kun Aeron Convair oli charterlennolla, matkalla Kanariansaarille. Oiva Bagge kertoo tuosta erikoisesta lennosta, joka tapahtui viisikymmentä vuotta sitten.

■ Suomalaisia maailmalla – Flyniki

Tuore lupakirja ja tyyppikelpuutus takataskussa kun lama iskee. Mitä tehdä? Neljä kaverusta löysivät työpaikan yllättävän läheltä, Wienistä. Pekka Lehtinen selvitti millainen vuosi heillä ollut.

Sisäsivuilla myös:

- 3 Puheenjohtajan katsaus
- 5 Päätoimittajalta
- 6 ADO-komitea
- 24 Datalinkistä apua onnettomuuksissa?
- 27 IND-komitea
- 35 Oneworldin lentäjäliitot
- 38 Suomen liikenneilmailun lentokoneet listattuna
- 40 Päivä Kapteeni Koskikartion elämässä

Liikennelehtäjä-lehden aineisto- ja ilmestymiskalenteri 2011

Nro	Toimitusaineisto	Ilmoitusaineisto	Lehti ilmestyy
1/2011	8.1.	15.1.	viikolla 8
2/2011	28.2.	15.3.	viikolla 16
3/2011	30.4.	15.5.	viikolla 25
4/2011	15.8.	31.8.	viikolla 40
5/2011	15.10.	31.10.	viikolla 49

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, Pekka Lehtinen,
Heikki Tolvanen, Matias Jaskari

Ulkoasu:

Heikki Pirinen

Toimituksen sähköpostiosoite:
toimitus@fpapilots.fi

Toimitusneuvosto:

Suomen Lentäjäliitto ry:n hallitus

Oikoluku ja kieliasu:

Proverbial Oy, Helsinki
p. 0400-471924

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 2011 ilmestyy viisi numeroa.

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

Kaikkien kirjoittajien mielipiteet ovat heidän omiaan, eivätkä ne edusta Suomen Lentäjäliitto ry:n virallista kantaa. Virallisen kannan ilmaisee lehdessä ainoastaan Suomen Lentäjäliitto ry:n puheenjohtaja.

Kansi: SLL:n arkisto



Huolimatonta lunta

Helsingin kentällä on nyt keksitty snow-hown myyminen, siitä saatiin kuulla jopa uutisissa. Hyvä että ilmailu mainitaan edes jossain positiivisissa yhteyksissä. Ei se Suomen lentokentiltä löytyvä tietotaito lumen suhteen mitään humpuukia ole, se on taas tänä talvena saatu nähdä ja ennen kaikkea huomata. Samalla kun kaupungit ja valtion raideyhtiöt ovat tuskailleet lumen kanssa vielä päiviä lumisateiden jälkeen, lentokentät ovat koko ajan olleet auki ja toiminnassa. Pesut ja au-raaminen tietenkin välillisesti hidastavat toimintaa, mutta yleisesti katsottuna homma on toiminut hyvin. Tietenkin, jos kaupungit ja muut liikennelajit budjetoisivat yhtä paljon lumihaittojen ehkäisemiseen ja poistamiseen kuin lentokentät ja yhtiöt, uskallan väittää, ettei ongelmaa olisi muuallakaan.

Tämä talvi on maailmalla myös ollut sangen haastava. Ei ole ollut vaikea huomata, missä ei ole panostettu lumenpoistoon. New York ja Euroopan suurkentät ovat olleet karmeita esimerkkejä kentistä, joilla ei käytännössä lumikalustoa löydy. Onko syy tähän saamattomuuteen vain se, että kaluston hankkiminen maksaa kenttää pyörittäville yhtiöille/viranomaisille (budjetissa iso miinus), kun taas kentän sulkeminen tai liikenteen rajoittaminen maksaa vain operaattoreille? Minne ne kaikki lentoalan maksamat eri verot menevät, eivät näköjään ainakaan ilmailun hyväksi?

Suomessa on tänä talvena puhuttanut huolimatonta lunta. Ilta- ja aamulehdet ovat saaneet herkutella, varsinkin



Tom Nyström
Päätoimittaja
E70/90-kapteeni, Finnair

kun kyseessä on ollut maamme suurin yhtiö. Huolimatonta lunta ohjaamon yhtä vähän kuin kiire. Kumpikaan ei ole hyväksyttävää. On osa työtehtäviämme pitää nuo ohjaamon ulkopuolella. Sekä kapteenilla että perämiehellä on tässä yhtä suuri vastuu valvoa kaveria, ettei virheitä pääse sattumaan. Taas yksi syy siihen, miksi ohjaamossa täytyy olla kaksi.

Olemme ihmisiä ja ihmiset tekevät virheitä. Ilmailun avoimen raportointikulttuurin ansiosta pääsemme kuitenkin käsiksi näihin virheisiin ja voimme niistä oppia. Nähtäväksi nyt jää olivatko nämä tapaukset sattumia vai onko kyseessä trendi. Varsinkin, jos kyseessä on suuntaus, niin asia on vakava.

Itselläni on teoria, toivottavasti olen väärässä. Lentoyhtiöt hakevat tänä päivänä joka välissä säästöjä (osit-tain maiden hallitusten ansioista, koska lentoalan verottaminen on trendikästä). Säästöjä haetaan myös asioissa, jotka eivät suoraan vaikuta turvallisuuteen, mutta pitkällä tähtäimellä kyllä. Aikatauluja kiristetään (myös

talvella, pesuista huolimatta) ja lisää painetta työnnetään ohjaamoon, sekä aikataulujen että lentojen suorittamisen suhteen. On luonnollista että kulkurista jatkuvasti puhuminen tarttuu myös ohjaajiin. Mehän luonnollisesti haluamme että yhtiömme menestyy. Siinä vain helposti sokaistuu tai antaa periksi paineille. No, eihän tuota pientä lumimäärää tarvitse pestä, rullataan vähän ripeämmin, ei tuota tarvitse vielä tällä lennolla korjata kun tekniikka kerran pyysi, jne. Kuulostaako tutulta? Päättäväiseltä kuitenkin vielä onneksi on ohjaamossa, joten ei jätetä aivoja narikkaan. Tässä tulee mieleen kaikkien poliisisarjojen äiti, Hill Street Blues ja kersantti Phil Esterhouse: "Hey, let's be careful out there!"

Tässä numerossa teemme hetkeksi retrohyppäyksen. Ennen kuin seuraavassa numerossa, uuden puheenjohtajan alla, esittelemme lehden uuden ulkonäön, siirrymme historiassa 50 vuotta taaksepäin. Oiva Bagge kertoo tässä lehdessä ensimmäistä kertaa kiehtovasta charterlennosta halki suljetun Ranskan ilmatilan. Vuosi oli 1961 ja Ranskassa kenraalit kapi-noivat.

IFALPA tekee monella rintamalla työtä lentäjän hyväksi ja FPA on aktiivisesti mukana vaikuttamassa. Tuttuun tapaan lehdessä taas tiiviit raportit viimeaikaisista puheenaiheista. Jos tunnet omaavasi erikoistuntemusta tai kiinnostusta johonkin lentoalan osa-alueisiin, kannattaa käydä liittosi tai FPA:n juttusilla. FPA:n edustaminen maailmalla on sekä mielenkiintoista että palkitsevaa ja juuri sinun apuasi tarvitaan!

"The new engines are far quieter than the prototypes, People living near the airports will hardly notice the aircraft."

— Henry Marking, British Airways, regards Concorde, 1975

Tuhkaa ja moottorivaurioita Balilla

ADO-komiteassa on pyritty tekemään kokouksiin osallistuminen houkuttelevaksi kokouspaikan valinnalla ja ympäristöllä, vaikka aiheet itsessäänkin ovat mielenkiintoisia.

Osallistuneiden määrä oli kuitenkin valitettavasti kutistunut johtuen useista samaan aikaan sattuneista koulutuksista sekä henkilöiden sairastumisista. Paikalla oli 17 jäsentä sekä kolme vierailijaa ympäri maailmaa. Mielenkiintoista oli huomata ADO osallistujien keski-ikä lasku lähelle 40 ikävuotta.

Lentokonevalmistajista paikalla oli Boeing-edustaja Frank Santorini, joka jää eläkkeelle ja tämä on hänen viimeinen ADO-kokouksensa.

Brian Greeves kävi läpi AGE-kokouksen antia ja kertoi vierailustaan Embraerin tehtaalla, jossa hän kävi kertomassa IFALPAN MLP-koulutuksesta ja tutustui tehtaaseen. Embraer on juuri luovuttanut 700. koneensa, joka meni British Airwaysille. Embraer on yksi suurimmista tekijöistä 70-120 -paikkaisten koneiden kokoluokassa. MLP eli Manufacturer Liasion Program, siinä koulutetaan osallistujista asiantuntijoita, jotka voivat tehdä yhteistyötä lentokoneval-



Sami Simonen
E70/90-kapteeni, Finnair

mistajien kanssa. Heille annetaan tietotaitoa eri osa-alueista ja erilaisista jo käytössä olevista sovelluksista. Brian kertoi MLP-koulutuksen rakenteesta kokouksen jäsenille ja se tuotti keskustelua. Ensimmäinen koulutus on ennen seuraavaa ADO-kokousta.

Tuhka

Carlos Garcia Royo antoi todella hyvän syväluotauksen tuhkaan, tuh-

kapilviin, tuhkan kemiaan ja vaikutuksiin moottoriin ja koneen muihin osiin. Aktiiviset tulivuoret syöksevät tuhkaa ja materiaalia ilmaan koko ajan jossain päin maailmaa. Säättöä ei havaitse tuhkaa, ellei siihen ole sekoittunut kosteutta, mikä on tuhkan havaitsemisen suurin ongelma. Tuhkapilven korkeus voi olla jopa 55 kilometriä, ja pilven vaikutukset saattavat kestää jopa kymmenen vuotta.

Ennustamismallit vaativat hioimista ja todentamista. Muun muassa purkautumispaikka vaikuttaa nousevan tuhkan koostumukseen. Vaikutus moottoriin, ihmisiin ja koneen runkoon ei aina ole samanlainen. Purkauksessa ilmaan nousevat silikaatit ovat usein teräväreunaisia ja jopa kovempaa materiaalia kuin moottorin osat, joten ne aiheuttavat hioutumista. Ne myös johtavat sähköä, mikä aiheuttaa sähkökemiallisia reaktioita ja heikentää materiaaleja. Tuhkahiukkaset keräävät staattista



A380-moottoririkkoa tutkitaan edelleen. Paljon on kysymyksiä järjestelmien toimintavarmuudesta, vikojen logiikasta ja haavoittuvuudesta. Kuvassa A380 laskutelineet. Kuvat: Miikka Hult



sähköä ja ne voivat aiheuttaa sähköpurkauksia. Mikäli sähköpurkauksia tapahtuu antureiden lähellä, se aiheuttaa vääriä indikaatioita ja häiritsee laitteita, esim. Fadecia.w

Polttokammiossa lämpötila on noin 1600 astetta ja tuhkan sulamislämpötila on noin 1260 astetta, joten tuhka nesteytyy ja roiskuu turbiinin siiville aiheuttaen tuuletusreikien tukkeutumista. Tuhkan elektrokemiallinen koostumus rapauttaa turbiinien pinnoitetta ja aiheuttaa korroosiota.

Tuulilasin hioutuminen tuhkan vuoksi on iso ongelma. Keskusteltiin mahdollisesta simulaattoriharjoittelusta hioutuneella ikkunalla. Nykyiset tuhkarajat ovat vieläkin ilman moottorivalmistajien todentamista, mutta ne ovat ainoa peruste tällä hetkellä. Tulivuoria on maailmassa paljon, joten asia on ajankohtainen koko ajan. Todettiin IFALPAn nykyisen kannanoton olevan ajan tasalla ja asiaa viedään eteenpäin. Tuhkasta on pidetty useita kokouksia ympäri maailmaa. Työ etenee toimikunnissa ja yhteistyössä muiden komiteoiden kanssa.

Vihreät arvot ja muita asioita

Kapt Robert Brons ei ollut paikalla esittelemässä asiaa. Hän on ADO-komitean "vihreä ritari" ja on osallistunut useaan kokoukseen ympäri maailmaa. Pää-ajatuksena on pitää vihreyden tavoittelu järkevällä tasolla, koska asian kimpussa on ihmisiä, joilla ei ole ymmärrystä lentoturvallisuudesta. ICAOn johtama Aviation and Environment summit on ICAOn johtama päästöjen vähentämiseen tähtäävä ryhmä, jossa mukana myös teollisuuden edustajat.

Biopolttoaine-testilentoja on tehty. Sertifiointi pitäisi tulla ensi vuonna ja reittilentoja myös. Kuulimme kapteeni Mildenbergeriltä, että Lufthansa on tekemässä jo ensimmäisen reittilennon biopolttoaineella tänä vuonna. (Finnairkin julkistanut samanlaisia suunnitelmia)

Biopolttoaineen laadusta ja sen vaikutuksesta moottoriin keskusteltiin. Boeingilla on hyviä asiantuntijoita ja heillä asiaa on käsitelty paljon. Kutsumme asiantuntijan



Lufthansa on tekemässä jo ensimmäisen reittilennon biopolttoaineella tänä vuonna.

kertomaan asiasta lisää Belgradiin. Kehitys etenee kovaa vauhtia ja ei aina turvallisella tavalla.

Uusia UAV-laitteita on käytössä ympäri Eurooppaa myöskin siviili-toiminnassa, mutta Euroopan poliittinen mielipide aiheesta on hukassa ja kovan paineen alla. Innokkaat kehittäjät tuntuvat tuottavan enemmän ongelmia kuin ratkaisuja. Aiheen laajuutta ja vaikutusta lentoliikenteeseen ei ole täysin ymmärretty, vaan yritys saada UAS ilmaan on ollut sokeana kohteena. Suurimpia kysymyksiä ovat koneiden, lentäjien (operaattorien), linkkien määrit-

telyt ja sertifiointit, sekä vastuu- ja luotettavuuskysymysten käsittely. Pääsääntöisesti maailmalla ei ole tällä hetkellä sallittua lennättää UAV:tä muun lentoliikenteen seassa, vaan niille varataan oma toiminta-alue.

Keskusteltiin jatkuvasta automaation lisääntymisestä tulevaisuudessa, ja siitä, miten ohjaajan päätäntävalta tulee pitää ohjaamossa, vaikka automatiikka yrittää vallata alaa. Aiheeseen liittyy jättöpyörteet, niiden havaitseminen ja pyörrevaraporrastuksen määrittäminen olosuhteiden mukaan porrastusjärjestelmällä.



Säättöä ei havaitse tuhkaa, ellei siihen ole sekoittunut kosteutta, mikä on tuhkan havaitsemisen suurin ongelma. Kuvan "normaali" pilvi näkyy kuitenkin tutkalla.

Niissä esimerkiksi lennonohjaus-tietokone lentokoneessa säättää etäisyyttä edellä menevään automaattisesti. Todettiin ohjaajan luopissa pitämisen äärimmäisen tärkeäksi (lähestyminen, pieni nopeus ym.).

Lyhenneviidakko: CDTI (Cockpit Display Traffic Information), ENAV (Energy NAVigation- potentiaali-energiaan perustuva navigointi lähestymisissä) ja Auto-SFS (automaattinen Slat/Flap System) ovat kehitteillä ja vaativat aiheeseen paneutumista.

Kiertolähestymisen ylösvetomenetelmä on herättänyt keskustelua. ICAO OPS- ja TERPs -eroavaisuudet ovat huolenaihe ja ohjaajien tietoisuus jo muutenkin harvinaiseksi käyvässä menetelmässä on vähentynyt huomattavasti. Asia laitetaan tutkintaan ja siitä tehdään esitys jo seuraavaan kokoukseen.

Koneiden datan lähetys maahan

oli yhtenä kestoaiheena. Riittävä suojaus tulee varmistaa ennen kuin linkkiä aletaan todenteolla käyttää. Datan määrä on järjetön (maailmassa noin 20000 konetta) ja sen hallinta, omistaminen ja väärinkäytösten estäminen on äärimmäisen vaikeaa. Samoin datalinkin vaatima taajuus-alue tulisi suojata, kuten data itsekin.

Suurta keskustelua aiheutti tietokoneiden sertifiointivaatimukset. Tietojärjestelmien suojaus ja haavoittuvuus ovat tulevaisuuden ongelma. A380:ssä on kytkin eli mekaaninen palomuuuri, jolla koneen ohjaamon tietokoneet eristetään muusta koneesta. Tämä on seurausta testistä, jossa koneen takaosassa lentokoneen tieto-järjestelmään kytkeytynyt nuori tietokone-nero pääsi käsiksi lentokoneen lennonhallinta-tietokoneeseen alle 20 minuutissa.

Richard Woodward piti esitelmän A380 moottoririkosta. Vika oli

öljyputken repeytymisessä, josta öljy pääsi valumaan laakeripesään ja syttyi aiheuttaen 2000-3000 asteen kuumuuden ja laakereista tuli yksi metallimöykky. Irti lähteneet osat aiheuttivat paljon vahinkoa ja viideltä ohjaajalta meni pelkästään ECAM-viestien läpikäyntiin noin 50 minuuttia. Tämän lisäksi kone oli pahasti pituus- ja kallistus-epätasapainossa ja siksi ohjaajat myös kokeilivat koneen hallintaa eri nopeuksilla. Kokonaisuudessaan lento kesti vähän yli kaksi tuntia, yksikään ihminen ei loukkaantunut. Koneita ei evakuoitu kapteenin päätöksen johdosta. Usea polttoainetankki oli vioittunut ja koneen alle kerääntyi nopeasti iso kerosiini-lammikko. Lisäksi yhtä moottoria ei saatu sammutettua johtuen sähkökaapelointien vioittumisesta vaan siihen tarvittiin kahden sammutusauton vaahdotus yhtä aikaa suoraan moottoriin.

Tutkimus on edelleen käynnissä ja herättänyt paljon kysymyksiä järjestelmien toimintavarmuudesta, viikkojen logiikasta ja haavoittuvuudesta. Keskustelua käydään myös vastaavan moottoririkon ehkäisemisestä automaattisella moottorin sammutuslogiikalla tai rakenteiden suojauksella. Kovin paljon lähemmäs onnettomuutta ei läheltä piti-tilanteessa ole mahdollista päästä.

Frank Santorini piti pitkän esitelmän Boeingin nykytilanteesta ja heidän koelentotilanteestaan. Heillä on viisi kappaletta B747:aa Kaliforniassa Palm Dalessä. B747-8 pidennetty malli M_{tow} 442000kg (+40000kg), 76m pitkä (+6m) 67m leveä (+3) 787-moottorit. 460 seats(+40), seat mile cost -13% kasvattamalla konetta. 8000 nm range (+800).

787 taasen on ensimmäinen Boeing, joka on suunniteltu kerralla optimiin/maksimiin eikä sitä ole mahdollista kasvattaa ilman kokonaisvaltaista suunnittelua.

Lisäksi näimme useita videoita 747:n ja 787:n koelentoista/testeistä. Sakkaus, vesiroisketestit, max jarrutustesti, V_{mcg} ja V_{mca} testejä ym. ym. Mielenkiintoista nähdä aktuaaleja testejä, mutta asioiden salaisuusluokituksen vuoksi en valitettavasti voi niistä enempää kertoa.

ADO (Aircraft Design and Operations)

ADO-komitea syvennyy lentokoneiden rakenetta, suunnittelua ja järjestelmiä koskeviin asioihin. ADO-komitean jäsenillä on kiinteät suhteet mm. lentokonevalmistajiin. Komitea tukee lentäjäystävällisiä, turvallisia ja järkeviä ratkaisuja ja tuo lentäjien äänen uusien järjestelmien ja koneiden kehitykseen. Tällä hetkellä ajankohtaisia aiheita ovat mm. monenlaiset lentokoneiden päästöjen minimoointiin pyrkivät ratkaisut, Airbus A380:n pyörrevana-asiat sekä miehittämättömien lentokoneiden kehitysvisiot. ADO-edustajanamme on Finnairin E70/90 kapteeni Sami Simonen.

Tiedossa väsyneitä ja skannattuja lentäjiä

Vuoden toinen IFALPAN HUPER-kokous pidettiin Hongkongissa.

IFALPA järjesti ensimmäistä kertaa työpajan liikennelentäjien koulutuksesta. Työryhmän tehtävänä oli vaatimattomasti antaa IFALPalle suuntaviivat siitä, mitä lentäjille tulisi opettaa ja mitä tarvitaan tullakseen lentäjäksi. Tulevaisuudessa lentäjistä tulee olemaan pulaa, jolloin on vaarana se, että lentäjäkoulutusta yritetään lyhentää nykyisestä. Lisäksi lentokoneet ovat jo kehittyneet ja kehittyvät edelleen, jolloin välttämättä aikaisempi "vanhoihin" koneisiin suunniteltu koulutus ei enää annakaan parasta mahdollista tulosta uusissa koneissa.

Työpaja jakaantui neljään eri työryhmään, joiden aiheet olivat: Mitä tarvitaan tullakseen hyväksi lentäjäksi? Mitä perustaitoja ja -tietoja tarvitaan ab-initio koulutuksessa? Mitä tietoja ja taitoja tarvitaan liikennelentämisessä? Sekä mitä tarvitaan recurrent-koulutuksessa?

Asiasta muokattiin IFALPAN ehdotus, joka lähetetään jäsenyhdistyksille. Työpaja oli myös lähtölaukaus IFALPAN omalle koulutusmanuaalille. Lisätietoja saa allekirjoittaneelta.

Body Scanners

Vartaloskannerien käyttö lisääntyy turvatarkastuksissa koko ajan, pelkästään USA:ssa tulee olemaan käytössä tuhat skanneria vuonna 2011. Skannerit jakaantuvat tällä hetkellä kolmella eri periaatteella toimiviin: matalaenergiseen röntgensäteilyyn, millimetri- tai terahertsiaaltoihin.

Röntgenbackscattereissa käytetään matalaenergistä röntgensäteilyä, jonka läpäisykyky on vain muutamia millimetrejä. Säteilyn määrä jää erittäin pieneksi, noin 0,1µSv/käyttökerta. Tämä vastaa noin kahden minuutin lentoaikaa tai 20-40



Antti Tuori
A330/340-perämies, Finnair

minuutin taustasäteilyn määrää. Keskustelua ovat herättäneet säteilyn kohdistuminen pääasiassa ihoon, lasten ja raskaana olevien turvallisuus sekä mahdolliset laiteviat. Röntgenbackscattereita on käytössä lähinnä USA:ssa.

Millimetriaallot ovat ei-ionisoivaa säteilyä eivätkä siis pysty muuttamaan kohteen molekyyliarakennetta. Nämä skannerit ovat todettu turvallisiksi. Amsterdamissa on ollut jo pitkään käytössä millimetriaaltoskannerit.

Terahertsiaallot ovat mikroaaltojen ja infrapunasäteilyn välissä. Ne ovat myös ei-ionisoivia, ja periaatteessa haitallisia vaikutuksia ei pitäisi olla. Yhdessä tutkimuksessa on herännyt epäily, että nämä aallot voisivat pullistaa DNA:n kaksoiskierrettä, mutta suoria todisteita tästä ei vielä ole. Terahertsiteknologia on vasta hyvin nuorta ja tutkimustietoa sen terveysvaikutuksista on vasta rajoitetusti.

IFALPA suosittelee, että miehistön turvatarkastuksiin ei käytettäisi röntgenbackscattereita ionisoivan säteilyn takia eikä terahertsiskannereita, koska niiden terveysvaikutuksista ei ole vielä riittävästi tietoa. Millimetriaaltoskannerit sen sijaan ovat hyväksyttäviä.

Vähintään kuusi tuntia unta

FRMS (Fatigue Risk Management System) hyväksytään ICAO

Councilin kokouksessa maaliskuussa 2011, ja se astuu voimaan marraskuussa 2011. IFALPalla on suunnitelmassa tehdä ja lähettää tiivistelmä FRMS:tä jäsenyhdistyksilleen, kunhan lopullinen versio FRMS:stä on hyväksytty ICAOssa. Melkein uskallan luvata erillisen artikkelin FRMS:stä kuluvaan vuoden aikana.

Australialaiset tutkijat seurasivat yli 300 lennon ohjaajien toimintaa Threat and Error Management (TEM) -mallin perusteella. He selvittivät myös lentäjien unen määrän viimeisen 24 ja 48 tunnin aikana sekä hereillä oloajan ennen reittilento- vaiheen alkua.

Alle kuuden tunnin uni edeltävänä 24 tuntina heikensi ohjaajien operatiivista toimintaa ja lisäsi virheitä merkittävästi. Alle viiden tunnin uni heikensi tuloksia edelleen. Yllättäen hereilläoloajalla ei ollut vaikutusta tuloksiin, mutta se selittyy sillä, että tutkimuksessa pitkiä hereilläoloaikoja (>12h) oli vain vähän, koska suurin osa lennoista oli aamulla tai iltapäivällä, mutta ei illalla tai yöllä.

Tulokset vahvistivat jo aiemmin tiedossa olevaa kuuden tunnin unitarpeen kriittisen arvon edeltävän vuorokauden aikana.

Väsymys osana listasuunnittelua

Jeppesen Boeing on ottanut Carmen työvuorolistan suunnitteluohjelmaan väsymyksen yhdeksi parametriksi. Boing Alertness Model (BAM) on matemaattinen malli, joka perustuu Karolinska Institutissa kehitettyyn Three Process of Alertness -malliin.

Boeing Jeppesen vertaili kolmen lyhyenmatkan operaattorin aikatauluista EU-OPS:lla, Yhdysvaltojen FAR:lla (Federal aviation Regulations) ja Kiinan siviililmailun työ- ja lepoaikamääräyksillä optimoituja työvuorolistoja vain väsymyksen suhteen optimoituihin työvuorolistoihin (BAM).

Tuottavuuden suhteen FAR antoi parhaimmat tulokset (johtuen että siinä rajoitetaan block-tunteja, ei työtunteja, sekä työvuorojen väli jopa vain kahdeksan tuntia), Kiinan määräykset saivat toiseksi parhaat ja EU-OPS huonoimmat tulokset verrattaessa työ- ja lepoaikamääräyksiä keskenään. Huomattavaa on, että BAM antoi näitä kaikkia paremmat tulokset myös tuottavuudessa. Vireystilan suhteen BAM oli ylivoimainen, seuraavaksi EU-OPS ja Kiinan säännöt FARin pidellessä perää.

Kirjoittajat lisäsivät työ- ja lepoaikamääräykset BAM-säännöillä tehtyihin vuorolistoihin saadakseen selville, mitkä säännöt työ- ja lepoaikamääräyksissä olivat kaikkein rajoittavimpia. Rajoittavin oli minimilepo työvuoron jälkeen, seuraavana lentotyövuoron pituus ja kolmantena työvuoron pituus.

Lopuksi kirjoittajat loivat uusia sääntöjä työ- ja lepoaikamääräyksiin (muuttivat kaikkein väsyttävimpiä rajoituksia ja toisaalta löysensivät rajoittavimpia sääntöjä) ja vertailivat näin luotujen uusien sääntöjen tehokkuutta ja väsyttävyyttä. Tehokkuus parani kuusi prosenttia ja vireystila parani 2,5-7 prosenttia verrattuna aikaisempaan työ- ja lepoaikamääräyksiin.

Vaikuttaa siltä, että listasuunnittelulla on mahdollista saada win-win-tilanne sekä tuottavuuden että vireystilan suhteen, kunhan vain oikeat työkalut ovat käytössä. Toisaalta näitä tutkimuksia lukiessa tulee huomioida, mitä vireystilan arvoa niissä on käytetty, koska jos arvo on lähtökohtaisesti liian alhainen, se luo liian ruusuksen kuvan mahdollisista parannuksista.

BAM on valinnainen parametri Carmenin ja ilmeisesti koekäytössä kolmella yhtiöllä.



Vartaloskannerien käyttö lisääntyy turvatarkastuksissa koko ajan, Helsingissä niitä ei ainakaan vielä ole. Kuva: Kari Voutilainen

Muita uutisia

Intia on aloittanut alkoholin yllätystestit. Kotimaan liikenteessä 50-60 % lentäjistä puhallutetaan, mutta ulkomaille suuntautuvassa liikenteessä puhallustestit ovat pakollisia ainakin intialaisten yhtiöiden lentäjille. Testit ovat valitettavasti tuoneet positiivisia tuloksia yllättävän paljon (18! kpl) intialaisilta lentäjiltä. Muidenkin yhtiöiden lentäjiä puhallutetaan satunnaisesti.

Norovirukset ovat yleisiä vatsataudin aiheuttajia talvisin meillä Suomessakin. Virukset ovat ajoittain

hyvin herkästi tarttuvia, mistä osoituksena Air New Zealandin seuraava tapausselostus: Noroviruksesta kärsinyt matkustaja oli oksentanut tuolilleen, ja sen seurauksena yhdeksän kymmenestä lentoemännästä sai tartunnan. Tartunnat eivät rajoittuneet ainoastaan tähän miehistöön, vaan myös seuraavat koneella lentäneet miehistöt saivat tartunnan. Epidemia talttui vasta viiden päivän kuluttua, kuin kone oli desinfioitu huolella. Norovirusta on paljon sekä oksennuksissa että ulosteessa.

HUPER (Human Performance)

HUPER-komitean jäsenet ovat inhimillisen suorituskvyn spesialisteja. Komitean agenda on kaksijakoinen: toisen puolen muodostavat ilmailupsykologiset ja toisen lääketieteelliset asiat. Psykologisen puolen kestoaiheina ovat mm. CRM (Crew Resource Management) ja sen jatkuva kehitys, työkuorman ja stressinhallinta ja lentäjien valintakokeet. Lääketieteellinen puoli pohtii mm. eri lääkkeiden vaikutusta suorituskvyn, medical-asioita ja lentäjien toimintaympäristön riskitekijöitä kuten väsymystä ja säteilyä. Komitea pyrkii vastaamaan mm. seuraaviin kysymyksiin: mikä olisi suorituskvyn kannalta oikea lentäjän eläkeikäraja? Voidaanko masennuslääkkeet sallia liikennelentäjille? Onko yläilmakehän säteilyllä vaikutusta lentäjien terveyteen ja elinikään?

HUPER-komiteassa psykologisen puolen edustajamme on Blue1:n MD90-perämies Juha Kivijärvi.

Lääketieteellisen puolen edustajana toimii Finnairin A330/340-perämies ja lääketieteen tohtori Antti Tuori.



DYNAMIIKKA KAUNEIMMASSA MUODOSSAAN. UUSI BMW 5-SARJA.

Uuden BMW 5-sarjan muotoilussa yhdistyy kiehtovalla tavalla voimakas dynaamisuus ja hallittu eleganssi. Uutuus asettuu muiden yläpuolelle innovatiivisten tilaratkaisujen ja korkealuokkaisen viimeistelyn suhteen. Suurimman vaikutuksen koet kuitenkin vasta sen ratissa. Uusi BMW 5-sarja tarjoaa luokkansa upeimmat ajo-ominaisuudet sekä ylivoimaisimman tehon ja kulutuksen suhteen.

NYT SAATAVISSA MYÖS xDRIVE-NELIVEDOLLA.

5-sarja alkaen

49.506 €

Vapaa autoetu 910 €/kk
Käyttöetu 745 €/kk

Autoveroton hinta 39.810,00 € + arv. autovero 9.695,49 € + toim.kulut 590 € = 50.095,49 €.

BMW EfficientDynamics

BMW 520d

5,0 l/100 km

129 g/km

184 hv (135 kW)

RAJOITETUN AJAN.

**1-SARJAN
LIMITED
BUSINESS EDITION**

Vapaa autoetu 600 €/kk
Käyttöetu 435 €/kk
EU-yhdistetty kulutus 6,1 l/100 km,
CO₂-päästö 143 g/km.

**Varuste-etusi jopa
5.063 €**

**3-SARJAN
LIMITED
BUSINESS EDITION**

Vapaa autoetu 720 €/kk
Käyttöetu 555 €/kk
EU-yhdistetty kulutus 4,5 l/100 km,
CO₂-päästö 118 g/km.

**Varuste-etusi jopa
9.252 €**

Kysy lisää myyjiltämme.



TULOSSA. TÄYSIN UUSI BMW AIRPORT.

Avaamme vuoden 2012 alussa täysin uuden BMW-toimipisteen Vantaan Veromiehenkylään. Täydellinen sijainti Helsinki-Vantaan lentokentän ja kauppakeskus Jumbon välittömässä läheisyydessä helpottaa asiointia. Uuden myymälän avautumiseen saakka toimimme Tikkurilassa Aamuruskontiellä. Tervetuloa!

→ HELSINKI-VANTAA



AUTOKESKUS

TIKKURILA

Aamuruskontie 6, Helsinki

Myynti 020 506 5701, ma-pe 8-18, la 10-15

**MUUT BMW
TOIMIPISTEEMME:**

TAMPERE
Hatanpään Valtatie 44-46

RAISIO
Haunistentie 15

HÄMEENLINNA
Uhrikivenkatu 11

MERKKIHUOLTO, Kaikki toimipisteet, ajanvaraus 020 506 5070, ma-pe 7-18, la suljettu.

0205-numeroiden hinnat: 8,28 snt + lankapuh. 7 snt min /matkapuh. 17 snt min. Ilmoituksen autojen kuvat erikoisvarustein.

WWW.AUTOKESKUS.FI

Tulossa.

Audi
Teknistä etumatkaa



Uusi Audi A6 Sedan – elegantimpi ja linjakkaampi.

Katso lisää www.audicenter.fi

Uusi Audi A6 Sedan -mallisto alkaen (2.0 TDI 130 kW/177 hv): Autoveroton hinta 39.320 €, arvioitu autovero* 9.575,36 €, kokonaishinta 48.895,36 €. *CO₂-päästöillä 129 g/km, keskimuutokseksi 4,9 l/100 km (EU-yhdistetty). Vapaa autoetu alk. 900 €/kk, käyttöetu alk. 720 €/kk. Hinnasto 21.1.2011 + jälleenmyyjäkohtaiset toimituskulut 600 €. Kuvan auto erikoisvarustein.

Audi Center Airport

Tikkurilantie 123, Vantaa
automyynti 010 5333 760

Audi Center Espoo

Suomenoja, Martinkuja 6
automyynti 010 5333 503

Audi Center Helsinki

Herttoniemi, Mekaanikonkatu 10
automyynti 010 5333 230

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 + pvm tai mpm.

www.volkswagen.fi

Uusi ISO Sharan.



Uusi Sharan voitti tila-autojen luokassa Auto Bild -lehden Kultaisen ohjauspyörän 2010 sekä Euroopassa että Suomessa.

Sulavalinjainen Sharan on iso tila-auto, jossa on istuimet kolmessa rivissä ja tilaa jopa 7 hengelle ja tavaroille. Kätevät liukuovet tekevät auton käytön helpommaksi myös isommille seurueille.

Sharan TDI -mallisto alk.: Autoveroton hinta 33.460 €, arvioitu autovero* 9.211,85 €, kokonaishinta 42.671,85 € Vapaa autoetu alk. 810 €/kk, käyttöetu alk. 630 €/kk. Sharan TDI DSG -mallisto alk.: Autoveroton hinta 34.450 €, arvioitu autovero** 9.704,10 €, kokonaishinta 44.154,10 € Vapaa autoetu alk. 840 €/kk, käyttöetu alk. 660 €/kk

Huolenpitosopimus alk. 50 €/kk
(3 vuoden sopimus, 15 000 km/vuosi)

*CO₂-päästöillä 146 g/km. **CO₂-päästöillä 149 g/km. Malliston yhdistelmäkulutus 5,5-5,7 l/100 km. CO₂-päästöt 146-149 g/km. Hinnasto 24.1.2011+ jälleenmyyjäkohtaiset toimituskulut 600 €. Kuvan auto erikoisvarustein.



Volkswagen Center Airport

Kiitoradantie 2, Vantaa
automyynti 010 5333 640
volkswagenairport.fi

Automyynti palvelee ma-pe 8-18, la 10-15

Volkswagen Center Espoo

Isonniitynkuja 2, Espoo
automyynti 010 5333 440
volkswagencenter.fi

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

Volkswagen Center Helsinki

Mekaanikonkatu 10, Herttoniemi
automyynti 010 5333 210
volkswagencenter.fi



Jännittävin lentokokemukseni suljetussa ilmatilassa

Kuvat: SLL:n arkisto

Ranskassa oli syttynyt vallankaappausyritys, jonka johdosta seuraavana kuvattuun tapahtumasarjaan liittyi poikkeuksellisia ilmiöitä, joita vasta myöhemmin voitiin yhdistää kokonaisuudeksi. Vuosi 1961 oli kansainvälisessä politiikassa kylmän sodan kuuminta aikaa.

Oiva Bagge

Luantaina 21.4.1961 minut oli määrätty suorittamaan tilauslento Helsingistä Palma de Mallorcan Convair-440-koneella. Miehistön muita jäseniä olivat lentoperämies Kyösti Silakivi ja lentoemäntä Laila Hakalax. Toisen lentoemännän nimeä en muista.

Olin lukenut sanomalehdistä, että Ranskassa Algerian poliittinen asema oli ollut vaikea kysymys, mutta ei tullut mieleenkään, että se saattaisi vaikuttaa rutiininomaiseen lentoomme. Tavallisella suomalaisella ei ollut tietoa Ranskan ja Algerian keskinäisistä selkkauksista.

Ranskan presidentti de Gaulle oli tarjonnut Algerialle täydellistä itsemääräämisoikeutta viiden vuoden siirtymäkau-

den jälkeen. Tämä ei poliittisille vastustajille sopinut. Presidenttiä vastaan suuntautunut kenraalien upseerikapina ja näiden järjestö OAS (Organisation de l'Armée Secrète) perustettiin 1960-luvun alussa pitämään Algeria ranskalaisilla. OAS ryhtyi erilaisiin tekoihin sekä Algeriassa että Ranskassa. Tämä sai Ranskassa mielipiteen muuttumaan itsenäisen Algerian kannalle.

Algerian sota, joka päättyi 31.3.1962, on kutsuttu unohdetuksi sodaksi. Sotaa koskeva sensuuri oli tiukkaa, vaikka Algeria sai itsenäisyyden jo 5. heinäkuuta 1962. Kuvaavaa on, että ranskalainen Paris Match -sanomalehti uskalsi julkaista totuudenmukaisimmat kuvauksensa vasta kymmenen vuotta sodan päättymisen jälkeen vuonna 1972.

Tehdessäni Aero Oy:ssä esimiehilleni

kirjallisen raportin miehistön toiminnasta lennon aikana myös minua pyydettiin vaikenemaan kaikesta lentoon liittyvistä tapahtumista. En tiedä, mistä kielto oli lähtöisin, mutta lupaus pidettiin. Epäilimme kiellon tulleen ulkoministeri Karjalaiselta. Toisena syynä saattoi olla saman vuoden alussa tapahtunut DC-3:n maahansyöksy Koivulahdessa, joka rasitti matkustajien luottamusta lentäjiä kohtaan. Pari vuotta kyseessä olevan Charter-lennon jälkeen Belgian Antwerpenissä toimiva Fenix-kustannusyhtiö esitti minulle lennon tapahtumiin liittyviä henkilökohtaisia kysymyksiä. En vastannut kysymyksiin, koska olin luvannut vaieta. Lisäksi kielteiseen päätökseeni vaikutti se lisäinformaatio oikeudenkäynnistä, joita olin lukenut sanomalehdistä.

Vasta nyt, 50 vuotta myöhemmin, keron ensi kerran tähän lentoon liittyviä kokemuksia julkisuuteen. Minulla on vielä jäljellä joitakin muistiinpanoja. Osan olen aiemmin luovuttanut Helsinki-Vantaan Ilmailumuseolle.

Tapahtumaketju alkaa

Charterlennon lähtö Helsingistä oli aamulla 21.4.1961 ja sen päivän lennon piti päätyä Palma de Mallorcalle illalla. Jouduimme tekemään yhden välilaskun Hampuriin polttoainetäydennystä varten. Matkalennon aikana, jossain Genev-järven yläpuolella, saimme radioviestin, jonka mukaan Ranskan ilmatila on suljettu ja kaikkien Ranskaan päin lentävien koneiden pitää laskeutua Zürichiin. Radioliikenne ei ollut millään tavalla poikkeuksellista, mutta käsky laskeutua Zürichiin oli ehdoton. Emme tietysti voineet käsittää, mistä oli kysymys.

Laskeutumisen jälkeen saimme Zürichin sveitsiläisiltä virkailijoilta tietää, että Algeriassa toimiva kapinaryhmä oli samana aamuna julkisesti ilmoittanut koodisanoman ”Palvelustytön huone on ryöstet-

ty”. Ranskassa oli viestiä pidetty merkkinä OAS-kapinakenraalin sotatoiminnan aloittamisesta Ranskan presidentti Charles de Gaullea vastaan. Kaikki Ranskan rajat suljettiin välittömästi.

Laskeuduimme Zürichiin. Tilanne lentokentällä oli hyvin sekava. Jatkolentojen mahdollisuuksista ei lentoviranomaisilla ollut mitään tietoa. Kentälle laskeutui jatkuvasti lisää koneita ja kenttä täyttyi matkustajista. Yön aikana matkustajien olosuhteet kehittyivät hyvin hankaliksi eikä lopuksi kaikilla ollut paikkaa, mihin päänsä kallistaisi. Yöajasta ja puhelinruuhkasta johtuen emme saaneet yhteyttä Aeron Helsingin toimistoon, joten tilanteen purkaminen jäi meidän oman ratkaisumme varaan. Toisaalta, siihen aikaan iltayöstä Helsingin toimistot eivät edes olisi olleet auki.

Jouduimme rauhoittamaan omia matkustajiamme hyvin paljon. Jossain vaiheessa aamupuolella yötä tuli luoksemme miesvirkailija, joka tuntui tietävän jotain Ranskan tilanteesta. Häneltä saimme tarkemmat tiedot siitä, että kapinoivat laskevarjokenraalit olivat ryhtyneet toimiin

Ranskan presidentti de Gaullea vastaan. Presidentti oli puolestaan määrännyt sulkeamaan kaikki Ranskan lentokentät, ja kiitoradoille oli ajettu esteeksi panssarivau-nuja. Tämä meille tuntemattomaksi jäänyt virkailija kertoi, että mahdollisuuksia jatkolentoon on ja antoi meille ranskalaisen puhelinnumeron lentoluvan pyytämiseksi. Käsitimme kyseessä olevan puhelinnumeron johtavan Ranskan viralliseen alueenjohtoon.

Poikkeava lentosuunnitelma

Sunnuntaiaamuna 22.4.1961 tilanne lentokentällä oli entistäkin sekavampi. Noin kello 7.00 aikaan soitin annettuun puhelinnumeroon ja pyysin lentolupaa lentää VFR-näkölentosääntöjen mukaisissa olosuhteissa yli itä-Ranskan. Tämä ehdotukseni perustui kokemuksiini vuoden 1952 Helsingin olympialaisten aikaisista lentoliikenteen kaaoksesta. Tällöin etelä-Suomessa ruuhkaantuneen lentoliikenteen tilanne oli ratkaistu niin, että Aeron koneet saivat lentää VFR:ssä eli näköolosuhteissa ainakin reittivälit Helsinki-Turku-Maarianhamina-Tukholma. Voisiko tätä



Kiinteistömaailma

KEHUVAT MEITÄ RIPEIKSI

Kysy meiltä asuntosi arvio

Kiinteistömaailma |

Helsingin Ykköskiinteistöt Oy LKV,
Malmi Kaupparaitti 13, 00700 Helsinki,
puh. (09) 350 727

Kiinteistömaailma |

Proveta Oy
Puistola Maatullinaukio 2, 00750 Helsinki,
puh. 020 776 9650



Kirsi-Maria Suvinen
040 594 8231



Jaakko Lehto
040 513 2669



Heidi Autio
040 545 8799



Tarja Haaranen
044 367 7747



Ville Heikkinen
040 175 7833



Veikko Huuskonen
050 597 5110



Eija Häkkinen
0500 704 618



Pertti Kanon
040 758 7596



Kristina
Kallander-Sinclair
040 577 2819



Tero Launila
0400 600 359



Kai Lehtola
044 514 0164



Timo Mikkonen
044 047 0300



Timo Nieminen
0400 885 662



Aili Pihl
050 544 3638



Kirsti Siivonen
050 358 7205



Minna Sundberg
046 812 5694



Marko Suvanto
040 564 3534



Helka Törnroos
040 595 8731



Riia Parviainen
sihteeri
040 767 4228

Puheluhinnat 0207-alkuisiin numeroihin lankapuhelimesta 0,0828 euroa/puhelu + 0,07 euroa/min ja matkapuhelimesta 0,0828 euroa/puhelu + 0,17 euroa/min (alv 23%).



Convairissa ei ollut autopilottia lainkaan. Käsien lentäminen vaati jatkuvaa keskittymistä. Mikään ulkopuolinen ei saa häiritä pilotin työtä.

keinoa nyt käyttää?

Meteorologilta saamamme tiedon mukaan säätila itä-Ranskan alueella oli hyvä. Lentämällä pilvien alla uskoimme pystyvämme turvallisesti lentämään yli Ranskan Välimerelle. Pyysimme puhelimessa myös Kaakkois-Ranskassa olevaa Istres-lentomajakkaa päälle lentomme ajaksi. Näihin pyyntöihimme suostuttiin. Tiesimme, että toimintamme on kuitenkin tavanomaisesta poikkeavaa. Meillä ei ollut tietoa, miten muut lentoyhtiöt suunnittelivat jatkolentonsa. Heidän edustajillaan Zürichissä ei ollut aikaa miettiä meidän pulmaamme.

Zürichin lennonjohto hyväksyi lentosuunnitelmamme ja lähdimme lentoon pikaisesti. Koko lento Mallorcalle sujui mutkattomasti, koska lähestyessämme Espanjan rajaa olimme ilmoittautuneet Espanjan lennonjohdolle lennon saapumisesta IFR-lentosuunnitelman mukaan normaalissa reittilentokorkeudessa.

Vielä tänä päivänä ihmettelen, kuinka Zürichin lennonjohto yleensä hyväksyi lentosuunnitelmamme lentää yli kielletyn Ranskan ilmatilan ja päästi meidät, myöhemmin tietoomme tulleen tiedon mukaan, ainoana matkustajakoneena lentämään Espanjan puolelle.

Meille kerrotun tiedon mukaan OAS:n kapinakenraalit, joista eräs oli Raoul Salan, olivat sijoittaneet ilmailusta vastaavan tukikohtansa Ranskan ja Sveitsin rajaseudulle Genevestä etelään. Oletimme, mistä emme olleet suinkaan varmoja, että Ranskan lennonjohtoon tarkoitamamme puhelu menikin kapinakenraalien hallitsemaan toi-

mielimeen. Tämä arvelu ei meitä askarruttanut, meidän tehtävämme oli viedä matkustajat perille. Puhelun positiivinen tulos aiheutti sen, että jouduimme toimimaan vastoin de Gaullen antamia määräyksiä. Emme tällöin vielä tienneet mitään ilmailuun liittyvistä sodan uhkauksista. Meistä tulikin yllättäen lentokiellon rikkojia eli tavallaan kapinakenraali Salanin tukijoita.

Kotiin pääsy aiheuttaa ongelmia

Perillä Palma de Mallorcan lentokentällä pääsimme lukemaan lennonjohtoon saapuneita kaukokirjoittimien tiedotuksia. Niiden sanoma oli selvä. Algerian itsenäisyysliikkeen ja Ranskan julistaman sotatilan takia kaikki lennot myös Atlantin puolella ja Välimerellä, Ranskan ja Algerian ilmatilassa, oli jyrkästi kielletty. Paluulento Suomeen oli kuitenkin suoritettava mahdollisimman nopeasti. Paikallinen matkatoimisto oli ottanut matkustajat haltuunsa. Aero Oy:llä ei ollut Palma de Mallorcassa edustajaa eikä saarella ollut Suomen konsulia. Ranskan sotatilanne vaikeutti myös Espanjan puhelinyhteyksiä. Puhelinyhteyttä Suomeen ei saatu, koska kaikki linjat olivat sodan takia tukossa. Myöskään puhelinyhteydet Mallorcaltä Barcelonan lennonjohtoon eivät tuottaneet tulosta.

Convair-440-koneissa ei ollut 1960-luvulla käytössä riittävää HF-radiovarustusta suoraa radioyhteyttä varten Helsinki-Vantaan Aeron lentokonehallille, vaan kaikissa ilmoitusasioissa käytettiin lentoasemien lankapu-

helinyhteyksiä. Aluelennonjohtojen tai sääasemien kautta kaukokirjoitussanomia ei ollut luvallista lähettää. Tätä rajoitusta emme kuitenkaan noudattaneet.

Koska emme saaneet selvitettyä kaoottista yleistilannetta pienellä Palma de Mallorcan kentällä, päätimme maanantaina 24.4.1961 lentää Espanjan ilmatilassa Barcelonaan löytääksemme Suomen konsulin. Sieltä ei konsulia löytynyt, joten jouduimme jatkamaan Madridiin. Siellä löysimme heti aluksi Helsingin Sanomien kirjeenvaihtajan osoitteen, mutta pahaksi onneksi hän oli lomalla Suomessa. Suurlähetystössä ei lähettiläs ollut paikalla. Lähetystön virkailija kuvasi meille yleistilanteen. Tämän mukaan Pariisi oli ollut hälytystilassa koko yön 23.4.-24.4.1961 odottaen laskuvarjojoukkojen hyökkäystä. Sekava tilanne jatkui, lähetystö ei meidän näkökannaltamme voinut antaa muuta apua kuin kaukokirjoittimen käyttööme sanoman lähettämistä varten. Suomeen lähetetyn viestin jälkeen meillä oli kiire takaisin Madridin lentokentälle, jossa meillä oli mahdollisuus lennonjohdossa lukea tuoreimmat ilmailun rajoittamiseen liittyvät kaukokirjoitussanommat. Olimme jo edellisinä päivinä lähettäneet eri kaukokirjoituslinjoilla tiedotuksia Aero Oy/Helsinki-osoitteella ja joku niistä olikin saapunut perille Helsinkiin. Maanantaina 24.4.1961 oli Ilta-Sanomiin painettu osa meidän lähettämistämme viestistä, johon Helsingin matkatoimisto oli lisännyt omat, myöhäissyntyiset päätelmänsä:

Aeron Pariisista aamupäivällä saama kaukokirjoitussanoma kehottaa tänään pysymään poissa Ranskan yli kulkevilta lentoreiteiltä. Tämä erikoisluvalla Zürichistä Palmaan lentävä kone on joutunut yöpymään Zürichissä ja aamulla tehtiin suunnitelma matkan suuntaamisesta Palman sijasta Italian Rivieralla sijaitsevaan Riminiin ja loman viettämisestä Italiassa. Kone oli juuri lähdössä kohti Italiaa kun Ranskan ilmailuviranomaisilta saatiin tieto Palman matkan järjestymisestä.

Seuraavana päivänä Ilta-Sanomien otsikoi uutisensa:

Aerolla lupa lentää "kuuman alueen" kautta: Aeron Mallorcalle matkalla ollut tilauskone sai kaikkien muiden liikennekoneiden tapanäköisesti lentokiellon, koska sen reitti olisi suuntautunut Algerian ja Ranskan välisen ilmatilan,

Välimeren yllä olevan "kuuman alueen" kautta, jolla partioivat ranskalaiset suihkuhävittäjät. Puolitoista vuorokautta myöhästyneenä saivat 44 Mallorcan matkalaista Ranskan viranomaisilta tänään aamupäivällä poikkeuksellisen erikoisluvan matkustaa lomakohteeseensa suunniteltua reittiä pitkin.

Tiistaina 25.4.1961 julkaistiin uutinen: Aeron Palman kone ei pääse palaamaan. Aeron maanantaina Palmaa Espanjan rannikolle lentänyt Convair ei tiistai-aamuun mennessä päässyt palaamaan takaisin kotimaahansa Ranskan asettamien lentorajoitusten johdosta. Koneen kapteeni Bagge ilmoitti varhain tiistai-aamuna Aerolle, ettei hän pääsyt aikataulun mukaisesti lähtemään klo 6.00 Suomen aikaa aamulla.

Tämän tilauslennon piti olla vain kahden vuorokauden mittainen, joten koneen miehistö ei ollut varautunut useamman päivän oleskeluun. Normaalisissa lentokentän rutiinotoiminnassa ei yleensä koskaan esiintynyt vaikeuksia. Lentokoneen polttoaineen saaminen Madridissa onnistui, vaikka Aerolla ei ollut mitään sopimuksia bensiiniyhtiöiden kanssa. Sen sijaan miehistön käteisvarat tuli käytettyä nopeasti. Siihen aikaan ei ollut luotokortteja, vaan hotellihuoneet ja ateriat maksettiin käteisellä.

Rahapulan poistamiseksi lentoemäntä Laila Hakalax ehdotti ratkaisua. Hän oli piilottanut Convairin sopukoihin Fenno-radion matkustajilta perittyjen ostosten myyntikassan. Kapteenin selvitellessä loputtomasti tulevaa kaukokirjoitinliuskaa ja mahdollisuutta lentää Atlantin kautta Iso-Britannian ilmatilaan, lentoperämies Kyösti Silakivi lähti lentoemännän kanssa noutamaan rahoja Convairista. Koska Convairin ovet oli lukittu, etuoven ja portaiden avaamiseen tarvittiin kaksi ihmistä. Toisen tehtävä oli nokkapyörän päällä seisten käyttää hydraalipumpun katkaisinta sillä aikaa kun toinen avaisi etuoven lukon ja edelleen saisi portaat ulos. Lentoemäntä oli tässä tapauksessa katkaisimen kääntäjä. Rahat löytyivät, mutta lentokentällä ollut vartija oli kiinnittänyt huomionsa epätavallisesti toimiviin ja vaati heitä mukaansa kuulusteluun. Kuulustelu ei ollut kovin pitkäaikainen ja hyvin pian he olivatkin mukana eri maista tulleita kaukokirjoitusviestejä lukemassa, molemmat tosin hieman pelästyneen tuntuksena.



Ensimmäisen Convairin OH-LRA lensivät Suomeen Olli Puhakka ja Olavi Siirilä, oltuaan tyypikoulutuksessa San Diegossa.

Espanjasta Italiaan

Keskiviikkona 26.4.1961 presidentti de Gaulle ilmoitti radiossa kansalaisilleen: *"Kaikki on ohi - menkää kotiin. Kapinalliskunraalit olivat paenneet ja Algerian kapina luhistunut"*. Olimme lennonjohdon kanssa toiveikkaita ilmatilan avautumisen suhteen. Iso-Britanniasta tulneiden tietojen mukaan oli joitakin Atlantin ilmoitusvelvollisuusreittejä (adr-advisory routes) avattu kaukolennoille. Välimeren alueesta, josta me odotimme lisätietoja, saapui hyvin sekavaa tekstiä, jossa oli runsaasti lyhennyksiä. Lyhennysten joukossa oli myös kirjainyhdistelmä "cma". Tutkittuamme paikallisten ilmailuviranomaisten kanssa sanomaa tulimme tulokseen, johon myös Madridin lennonjohtaja yhtyi, että kyseessä on lyhennys nimestä Central Mediterranean Area eli alue, johon kuuluu muun muassa Italia.

Tämän tiedon saatuaamme laadimme siirtolentoa varten lentosuunnitelman niin, että Ranskan aluetta kiertäen lentäisimme Välimeren yli Italiaan. Ranskan alueella oli edelleen lentokielto ja siksi emme käyttäneet normaaleja lentoväyliä, vaan Madridin

lennonjohto hyväksyi lennon normaaleja lentoväyliä käyttäen Välimerelle asti ja sen jälkeen näköolosuhteissa Välimeren alueella matalalla suoritettavan lennon Italian alueelle. Nähtävästi tutkat eivät nähneet niin matalalle. Ohjaaminen oli todella lentämistä, sillä Convairissa ei ollut lainkaan autopilottia.

Saavuttuamme Italian lennonjohdon radiokuuluvuusalueelle saimme lennonjohdolta ohjeet jatkaa lentoa Riminiin normaalin reittiväylien mukaisesti. Riminiin valitsimme välilaskupaikaksi, koska Aero oli suorittanut sinne joitakin lomalentoja. Oletimme sieltä löytyvän mahdollisesti tarvittavan avun. Italiassa kukaan ei kysellyt lentomme perusteita, vaan saimme asiat ja tankkaukset hoidettua. Saimme vihdoin puhelinyhteyden Aeron lento-osaston toimistoon Helsingissä ja pääsimme välittömästi jatkamaan lentoa Helsinkiin.

Olimme tällä charterlennolla toimineet vastoin Ranskan valtion asettamia määräyksiä. Tuntui helpottavalta, kun Aeron lento-osaston esimiehet, ja heidän kauttaan yhtiön johto, ymmärsivät meidän ratkaisumme. Pian todettiin, että lentämämme



Convair tekemässä laskua Tampereen Härmälän kiitotielle 09. Kiitotie sijaitsi melkoisessa montussa, ja lähestymiset aiheuttivat päänsäivää Convairille, joka oli nopeampi kone kuin DC-3, ja siten vaati enemmän ilmatilaa.

Convair oli ainoa, joka oli lentänyt Ranskan kielletyssä ilmatilassa näinä kiellettyinä päivinä. Lennon asiapapereiden luovutuksen yhteydessä tuli tarkasteltavaksi Madridissa esiin tullut kysymys lyhenteestä "cma". Aeron entinen radiosähköttäjä Kosti Uotila oli siirtynyt lennonsuunnittelijaksi (dispatcher), jolla oli tiedossa sähköttäjäien käyttämät lyhenteet kansainvälisessä liikenteessä.

Kerroin, että Espanjassa oli vaikea ymmärtää kaukokirjoitinsanomia lukemattomien lyhennysten takia. Espanjan virkamiehet antoivat kaukokirjoittimien suoltaa tekstiä suoraan lattialle. He eivät olleet ollenkaan niistä kiinnostuneita eikä he ainakaan lyhennyksiä ymmärtäneet. Uotila kertoi meille lyhennyksen todellisen merkityksen. Niin kuin asian lopussa on loppumerkki "stop", niin välimerkkinä on pilkku eli comma, jonka lyhennys sähköisessä viestinnässä on "cma". Tätä USA:ssa käytöön otettua, usein järjetöntä lyhennystä paa olen nykypäivänä siviilielämässäkin harmitellut.

Illallinen ilmailuklubilla

Jatkotapahtumat alkoivat Pariisin Orlyn lentokentällä noin pari vuotta myöhemmin. Olin siirtynyt Caravelle-koneen kapteeniksi ja usein lensin reittiä Helsinki-Pariisi-Helsinki. Miehistö joutui yöpymään Pariisissa. Erällä tällaisella vuorolenolla oli lentoperämiehenä Reijo Peltonen. Laskeuduttuamme Orlyyn luoksemme tuli eräs vieras mieshenkilö, joka kysyi, voisiko hän saada joitakin henkilötietoja kustannusliike Fenixin lentäjälouetteloon. Oletimme, että kyseessä oli jonkinlainen Orlyn lentokentän palveluja käsittelevä kysely. Sanoin nimeni, jolloin mies pyysi meitä vieraile-

maan Ranskan Ilmailuklubilla, Aviation Club de France, osoitteessa 104, avenue des Champs-Élysées.

Koska olimme Reijo Peltosen kanssa mielestämme rohkeita ja kiinnostuneita kaikkiin uusiin asioihin, menimme illalla käymään tässä klubissa. Huoneiston loistokkuus ja laajuus hämmästyttivät meitä, Jouduimme jättämään passit vahtimestarille. Hetken ihmeteltyämme luoksemme tuli vanhempi, tummiin pukeutunut mieshenkilö, joka kertoi esiintyvänsä klubin edustajana. Tarjoilija toi meille sherrylasit ja mies kertoi, että klubi tarjoaa meille illallisen. Ilmoitimme, että olemme tulleet ainoastaan tutustumaan ilmailuklubiin, emmekä ollenkaan illalliselle. Meille kuitenkin haluttiin tarjota illallinen, jota varten meille on varattu määrätty pöytä. Puolen tunnin odottelun jälkeen meidät ohjattiin arvokkaan näköiseen ruokasaliin. Yleisiä asioita jutellessa tuli ilmi, että aikoinaan Aviation Club de Francen jäsenenä oli ollut eräs suomalainen lentäjä, todennäköiseltä nimeltään Gerdt Wrede. Syötyämme tarjouduimme maksamaan illallisen, mutta se oli jo maksettu puolestamme, jota ihmettelimme. Lähtiessämme saimme passimme takaisin. Minun nimeni näytti olevan merkitty vahtimestarin pöydällä olevaan paperiin. Minulle sanottiin, että olen aina tervetullut vierailemaan tässä Ilmailuklubissa.

Pariisin keskustan Champs-Élysées-kadulla, toisessa kerroksessa oleva hieno klubihuoneisto oli varsin laaja lukuisine avareine huoneineen, kabinetteineen ja pelikasinoineen. Koska paikka osoittautui hyvin kiinnostavaksi, päätin joskus noudattaa saamaani kutsua. Myöhemmin minulle ei sattunut yhtään työvuoroa Pariisiin Reijo Peltosen kanssa, mutta en jättänyt tilaisuuksia käyttämättä. Muutaman kerran ohjasin

koko miehistön illalliselle tänne suojeaan Ilmailuklubin ravintolaan. Miehistön jäsenistä muistan ainakin lentoemännät Milla Peltueen ja Maija Niukkasen, jotka vielä jälkeenpäin kertoivat havainnoistaan klubin eri salien loistokkuuden ja naisväen hienon pukeutumisen suhteen.

Vaikka mukanani oli koko miehistö, tai niin kuin erään kerran joukko Aeron insinöörejä, ei minulle esitetty mitään laskua illallisesta, päinvastoin aina kehoitettiin tulemaan uudestaan. Erikoista oli se, että minulle jopa kerrottiin, että minun paikkani on aina saman, määrätyn pöydän keskiistuimella. Minun tai muidenkaan tekemiin kysymyksiin ylenpalttisesta kohtelun syistä ei saatu selvitystä. Oletimme, että minun oli jotenkin valittu klubin lentäjäjäseneksi.

Saatuani käsiini Ilmailuklubin hinnaston ryhdyin epäilemään, että on sattunut jokin nimivirhe. Käyntini loppuivat, kun luulin nähneeni, että minun nimelläni oli passien säilytyslaatikossa oma kortti. Tämä aiheutti pelkoa, että jonakin päivänä minulle esitetään suuri ravintolalasku, johon en ollut taloudellisesti varautunut. En ole käynyt Aviation Club de Francessa sen jälkeen kun siirryin lentämään DC-8-konetta Helsinki-New York-Helsinki-reitille.

Villaisella painettu

Myöhemmin, vuonna 1991, palasin ajatuksissani miettimään vuonna 1961 tapahtunutta Ranskan kapinan aikaista lentoa ja keskustelin entisten perämiesten, nykyisten kapteenien, Silakiven ja Peltosen kanssa edellä kuvatuista asioista. Aikomuksemme oli kirjoittaa seikkaperäinen kertomus tästä erikoisesta lennosta, mutta alkuperäisten dokumenttien puutteen takia kertomus ei koskaan toteutunut.

Aviation Club de Francen erikoislaatuinen käytös minua kohtaan antoi syyn yhdistää nämä lennon tapahtumat ja Ranskan kapinaliike toisiinsa. Yllytettiin minun komennossani ollut Convair lentämään Ranskan kielletyn ilmatilan yli, jonka johdosta tekemme de Gaullen vastustajien toimesta Aviation Club de Francen illallisilla palkittiin?

En kuitenkaan voinut tätä oletusta mitenkään todistaa Aero Oy:n lento-osastossa. Esimieheni, pääohjaajat Olli Puhakka ja Olavi Siirilä eivät halunneet keskustella koko tapahtumaketjusta, koska olimme lennon aikana toimineet kiitettävästi, mutta heidän laati- miinsa ohjeisiin nähden omavaltaisesti.

*Lentäessänne ulkomaille saatte Bostonia sekä Aeron
että Karhunen koneissa.*



—SEK—

Missä palavat eteenpäin-
menon ja menestymisen
kirkkaat valot, siellä
syttyy myös Boston. Jo
monia vuosia se on seu-
rannut menestyvää huo-
mispäivän miestä hänen
matkallaan eteenpäin,
ylöspäin.

Slirry eteenpäin — slirry

Yes Sir, Boston on
eniten poltettu
amerikkalaissavuke
maassamme — onhan
se puhtaampaa tu-
pakkaa, jota valmis-
tetaan eräissä maa-
ilman moderneim-
mista tupakkateh-
taista. Boston on as-
kel eteenpäin, se on
menestys.



AMER-TUPAKKA OY
HYVYLÄ

Oiva Bagge (kapteeni II lk = 3 nauhaa hihassa) poseeraamassa 1960-luvun tupakkamainoksessa. Tuolloin, kuten paljon sen jälkeenkin, ohjaa-
moissa oli tuhkakupit ja monet polttivat lennon aikana. Joskus emännätkin tulivat ohjaamon puolelle tupakkatauolle. Kuvassa lisäksi lentoemäntä
Ritva Oksanen (nykyisin Lundsten) ja perämies Tauno Rajakangas.



Liekö keskustelun haluttomuuden syynä ollut myös se, että samaan aikaan oli tekeillä 200 Aeron lentäjän, lentoemännän ja lentovirkailijan pakkolomauttaminen sekä Aeron lentomekaanikkojen lakkouhka, joka sitten toteutuikin kuukauden sisällä. Yhtiöön oli tullut vuosi aikaisemmin uusi pääjohtaja Gunnar Korhonen.

Kululaitosministeriön Ilmailuosasto ei koskaan vaatinut lentoomme liittyviä lisäselvityksiä. Suomen Ilmailumuseosta ei löytynyt juuri tähän vuoteen 1961 liittyviä Convair-koneiden lento-lokikirjoja. Lopullinen asian selvittäminen jäi roikkumaan vain oletusten varaan, johtuen siitä, että Ranskan ylilennon tapahtumia ei sallittu aikanaan tuoda laajemmalti esille.

Heinäkuussa 1961 oli sanomalehdissä luettavissa:

*"Sotilasvallankaappauksen kukistuttua las-
kuvarjosotilaiden kenraali Raoul Salan ja
seitsemän muuta kapinakenraalia pakeni-*



Sodan aikana saksalaiset pinnoittivat kenttiä teräsverkoilla. Kuvassa Convair Porin kentällä.

*vat maasta, mutta heidät tuomittiin poissa-
olevina."*

Oikeudenkäynnissä 23.5.1962 mm. kenraali Salan tuomittiin elinkautiseen vankeuteen. Ranskan hallitus piti tuo-

miota lievänä ja lakkautti sen vuoksi tuomioistuimen, joka oli käsitellyt juttua. Myöhemmin, 15.6.1968, de Gaulle armahti kaikki Ranskan vankiloissa olleet OAS-kenraalit ja aktivistit.

ILMAILIJAN TAVARATALO

**Isokokoiset, täysmuoviset, tukevat ns. matkatoimistomallit (1:100)
alkuperäispakkauksessa, vain meiltä!**

Boeing 757, pituus 48 cm.
Til.no: AYB757 Hinta 80,- eur

ATR-72,
pituus 27 cm.
Til.no: AYATR72
Hinta 45,- eur

MD-82, pituus 45 cm.
Til.no: AYMD82
Hinta 70,- eur



Finnair DC-8-62 OH-LFT
INFLIGHT 200 valmistajan huippu-
laadukas metallimalli suhteeseen
1:200. Rajoitettu erä. Näitä malleja
on valmistettu VAIN 240 kpl koko
maailmaan.
Tilausnumero: 14-681 Hinta 99,-

**REMOVE
BEFORE
FLIGHT
-AVAINPERÄ**

Kangasta. Pituus n. 14 cm. Tilausnumero: 14-037 Hinta 9,50

AVIATION SHOP

Kajanuksenkatu 12, 00250 Helsinki Puh. (09) 449 801
Varastomyymälä avoinna: Ke 17-19, La 10-14
shop@aviationshop.fi - Verkkokauppa: www.aviationshop.fi

ESJS OY

VALVONTA
VASTAAVA TYÖNJOHTAJA
RAKENNUTTAMINEN

TOPI BERG
RAKENNUSMESTARI
PAIKALLISVALVOJA
PIENTALON
PÄÄSUUNNITTELIJA

ESJS Oy
PL 184
00201 HELSINKI

050-594 1040
ESJS@KOLUMBUS.FI

WWW.FISE.FI

Charterlento 1961

Kapteeni Oiva Bagge aloitti siviili-ilmailu-uransa siirtymällä kadettikoulun jälkeen Aero Oy:n perämiesoppilaaksi vuonna 1951. Ura alkoi DC-3-perämiehenä, josta tapahtui siirtyminen Convairiin. Vuonna 1954 Bagge siirtyi takaisin DC-3:een kapteenin jakkaralle. Convair 440-kapteenina Bagge aloitti vuonna 1959 ja Caravellessa 1964. Uran viimeiset vuodet Suomessa Bagge vietti DC-8-kapteenina vuosina 1969-1973 ja lopulta DC-10:ssa, josta hän jäi sairauseläkkeelle vuonna 1977. Vuonna 1979 Bagge muutti perheineen Yhdysvaltoihin Denveriin, jossa hän jatkoi toimimista ilmailun parissa. Suomeen hän palasi vuonna 1990 ja viettää nyt eläkepäiviään Savonlinnassa.

Yhteydenotto Baggen kertomuksessa mainittuihin henkilöihin paljastaa, että tarinan kokemukset ovat jääneet elävästi mieleen myös muille.



Pekka Lehtinen
ATR 42/72 -perämies,
FinnComm Airlines

Perämies Kyösti Silakivi kertoo tapahtuneesta varsin terävin muistikuvain ja muistelee yhä jännityksellä lennon vaiheita. Erityisen mieleenpainuvina hetkinä Silakivi kertoo tilanteesta, jossa miehistölle selvisi tilanteen vakavuus ja alas ampumisen uhka Ranskan ilmatilassa. Samoin hän muistelee elävästi tilannetta, jossa hän ja lentoemäntä Hakalax kävivät Madridissa noutamassa koneesta yöllä käteiskassan ja joutuivat aseistetun vartijan pysäyt-

tämiksi. Tapahtuman aikaan Silakivi oli kohtalaisen kokematon perämies, eivätkä pidemmät charterlennot olleet konetyypissä kovinkaan yleisiä. Lentoseikkailun aikaisten tehtävien osalta Silakivi kertoo itse lentämisen sujuneen rutiinilla, mutta erityisesti Zürichissä toimineensa seurustelu-upseerina matkustajien lepyttelytehtävissä. Myöhemmin urallaan Silakivi toimi kapteenina DC-3:ssa, Convairissa, DC-9:ssä, DC-8:ssa ja DC-10:ssä sekä perämiehenä Caravellessa. Näiden lisäksi hän toimi Convair-, DC-9-, DC-8-, ja DC-10-ryhmäpäällikkönä sekä kouluttajana kaikissa tyypeissä kunnes jäi eläkkeelle DC-10:n ohjaimista vuonna 1989.

Mirja Peltue (nykyinen Haiterma), jonka kanssa Bagge kävi myöhemmin Aviation Club de Francessa illallisella, muistaa yhä klubin olleen upea ja hienoin missä oli koskaan käynyt. Baggen kanssa klubilla suoritettu vierailu jäi hänelle ainutkertaiseksi.

Asianajotoimisto Sivenius, Suvanto & Co Oy

Mannerheimintie 15, 00260 Helsinki
09-5306760
www.sisulaw.fi



Sinustako lentäjä?

Suomen Ilmailumuseo tarjoaa asiakkailleen ainutlaatuisia elämyksiä matkustajalentokoneen ohjaimissa. Ilmailumuseo on saanut Finnairilta operoitavakseen lähes 40 vuotta palvelleen Douglas DC-9 -matkustajasuihkukoneen koulutussimulaattorin, jonka ovet avataan nyt suurelle yleisölle.

Toteuta nyt lapsuutesi haaveet, ja kiihdytä ikimuistoiselle lennolle Helsinki-Vantaan kiitotieltä!



Ilmailumuseo myy simulaattoriin kolmen tunnin elämyspaketteja joka päivä, aikavälillä 09-20. Elämyspaketin hinta on 650€, ja se sisältää kaksi tuntia lentoaikaa. Lentoaikaa voi halutessa pidentää. Kouluttajana toimivat liikennelentäjät. Suositeltu ryhmäkoko on 1-6 henkilöä, simulaattoriin mahtuu kerralla kouluttajan lisäksi kolme henkeä.

Simulaattorivuoroja voi varata Suomen Ilmailumuseolta: 044- 754 2930 (arkisin klo 10-12) / asiakaspalvelu@suomenilmailumuseo.fi. Varaus on tehtävä vähintään kaksi viikkoa ennen lentoa, ja vuoron on oltava maksettu viimeistään seitsemän päivää etukäteen. Maksuohjeet ja muun käytännön ohjeistuksen saa museolta varausvahvistuksen yhteydessä.

Suomen Ilmailumuseo on valtakunnallinen erikoismuseo. Se sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoaseman välitörmässä läheisyydessä. Suomen Ilmailumuseo, Tietotie 3, 01530 Vantaa, www.suomenilmailumuseo.fi

Uudistunut Mercedes-Benz C

Vakiona mm: Urheilullinen Avantgarde-varustetaso • ILS – älykäs valojärjestelmä (sis. kaksoisksenonvalot, LED-huomiovalot ja adaptiivisen kaukovaloavustimen)

Uusi C-sarja
tulossa huhtikuussa!



C 180 BlueEfficiency Premium Business, autoveroton hinta 30 750 €+ arvioitu autovero 9 247,48 € = 39 997,48 € + toim.kulut 600 €. Vapaa autoetu 780 €/kk, käyttöetu 600 €/kk. CO₂-päästöt 159 g/km, EU-keskikulutus 6,8 l/100 km. Kuvan auto erikoisvarustein. Mercedes-Benz-malliston EU-keskikulutus 4,4-16,5 l/100 km, CO₂-päästöt 116-392 g/km.

A - S A R J A

B - S A R J A

C - S A R J A

E - S A R J A

C L S

C L

S L K

Premium Business 39 998 €

- Pysäköintitutka edessä ja takana • Kevytmetallivanteet • Etuistuinten osittainen sähkösäätö
- Automaatti-ilmastointi • Bluetooth-HF-järjestelmä • 7 turvatyynyä • Sadetunnistin

www.mercedes-benz.fi



Mercedes-Benz
The best or nothing.

Datalinkki onnettomuustutkinnan avuksi

Ranskan

onnettomuustutkintaviraston (BEA) mukaan vuosien 1980 ja 2009 välisenä aikana tapahtui 26 liikennekoneonnettomuutta merien yläpuolella.

Onnettomuuskoneiden 52 mustasta laatikosta (FDR – Flight Data Recorder) ja ohjaamotallenteista (CVR – Cockpit Voice Recorder) löydettiin kolmea lukuun ottamatta kaikki.

Kaksi kateisiin jäänyttä tallenninta kuuluu Etelä-Atlantilla kadonneelle Air France 447-lennolle ja yksi FDR vuonna 1987 Mauritiuksen lähis-
tölle pudonneelle South African Airwaysin B747-koneelle, jonka CVR pelastettiin lähes viiden kilometrin syvyydestä - tämä on edelleen syvimmästä pelastettu lennontalennin.

Kadoksiin jääneiden lennontallentimien ohella on erittäin harvinaista, että niiden tieto olisi vahingoittunut lukukelvottomaksi. NTSB:n (National Transport Safety Board) tiedossa ei ole kuin kolme tapausta kahdenkymmenen vuoden ajalta.

AF447:n ACARS lähetti korkeus- ja sijaintitietoa kymmenen minuutin välein sekä 24 automaattista vikailmoitusta viimeisen viiden minuutin aikana. BEA:n väliraportin mukaan vikaviestit kertoivat ongelmista mitatun lentonopeuden suhteen. Nyt BEA sekä muutkin tutkintainstanssit peräänkuuluttavat systemaattista arviointia siitä, olisiko mahdollista lähettää lentokoneen kriittiset lentoparametrit maahan joko säännöllisesti tai poikkeavan tapahtuman käynnistämänä.

Vaihtoehtojen kartoitusta

BEA ehdottaa, että EASA ja ICAO muuttaisivat määräystään lennontallentimien hätäsignaalin kestosta 90 päivään, jotta etsijöillä olisi parempi mahdollisuus löytää tallentimet. Lisäksi BEA:n mukaan kaikilla merialueilla operoivilla lentokoneilla



Heikki Tolvanen
B757-kapteeni, Finnair

pitäisi olla ylimääräinen ULB (Underwater Locator Beacon). Virasto myös toivoo, että liikennekoneiden pitäisi lähettää sijainti-, korkeus-, nopeus- ja ohjaussuuntatietoa säännöllisin väliajoin mahdollisen onnettomuustutkinnan helpottamiseksi.

Onnettomuustutkijat eivät halua jatkaa datavirtaa lennoilta. "Yritimme arvioida jatkuvan lähetteen kustannuksia, mutta se vaikuttaisi tulevan liian kalliiksi", kertoo BEA:n vanhempi onnettomuustutkija Aranud Desjardin. NTSB:n Jim Nash on samaa mieltä: "Kustannusmielessä perinteiset mustat laatikot vievät voiton".

Yksi vaihtoehto olisi lähettää datapyrskeitä 10–15 minuutin välein, mutta tutkinnallisista syistä Jim Nash on skeptinen: "15 minuutin intervalli datapyrskeiden välillä ei todennäköisesti ole järkevää, koska usein tapahtuu liikaa asioita noiden hetkien välillä". Paras vaihtoehto ehkä olisi, että poikkeava lentotapahtuma käynnistäisi lähettimen, mutta poikkeavan tilanteen määrittäminen on hieman haasteellista.

Viranomaiset ja lentokonevalmistajat ovat perustaneet työryhmän, jonka tehtävänä on määrittää millä kriteereillä datapyrske lähtee liikenteeseen. Boeingin johtava datalinkki-insinööri Tom Ridgely ehdottaa triggeriä, joita olisivat matkustamon painekorkeus, master- ja caution-varoitukset, ylinopeus ja sakkausvaroitukset.

"Onnettomuustutkijat ympäri maailmaa lähettävät meille tietoa tapahtuneista onnettomuuksista, jotta voisimme määrittää mitkä tiedonjyvät olisivat oleellisia", Ridgely toteaa. Juuri ennen onnettomuutta lähetetty datapyrske ei ole välttämättä riittävää, sillä koko tapahtumaketjun ymmärtämiseksi olisi oleellista saada myös kon-

tekstuaalista tietoa tilanteeseen johtaneista seikoista. Airbusin Pascal Andrei ehdottaa kymmenen minuutin kestoista databufferia, joka lähetettäisiin poikkeuksellisen tilanteen laukaisemana.

Kesäkuussa 2010 työryhmällä oli tarpeeksi tietoa, jonka avulla poikkeavat lentotilat voitaisiin määrittää ja virhelähetteen osuus olisi hyvin alhainen. Desjardinin mukaan laukaisevia tekijöitä olisivat lentokoneen epätavallinen asento, TAWS-varoitukset (Terrain Awareness and Warning System), huomattava pystynopeus, kiihtyvyys ja ohjainliikkeet. Mutta lisätestauksia tarvitaan, jotta voidaan määrittää kykeneekö järjestelmä lähettämään tietoa suurien pysty- tai kallistuskulmien aikana.

Uusia järjestelmiä

Entäpä jos lentokone onkin joutunut epätavalliseen lentotilaan, jossa se ei pysty lähettämään tietoa antennin asennon vuoksi? Sekä Desjardinin että Ridgelyn mukaan katveessa olevan lähettinantennin ongelma (satelliitti- ja HF-antennit) ei nykyteknologian avulla ratkea. Andrein käsityksen mukaan taltiointijärjestelmät voitaisiin rakentaa bufferoimaan lentotiedot ja lähettämään ne heti yhteyden palauduttua.

Kanadalainen avioniikkavalmistaja Star Navigation Systems Group markkinoi uutta kehittämää In Flight Monitoring Service -järjestelmästään. Yhtiön mukaan laite on täysin integroitu koneen järjestelmiin ja se analysoi jatkuvasti lennon etenemistä keräämiensä parametrien perusteella. Laitteisto pystyy tarvittaessa lähettämään lentoparametridatan ilman viivettä muista kommunikointikanavista riippumatta peräti 4500 parametrin minuuttivauhdilla.

Yksikään liikenneilmailun viranomaistaho ei ole tätä kirjoitettaessa ehdottanut, että lentoparametrien lähettäminen maahan tulisi pakolliseksi. Toistaiseksi AF447:n jälkimainingeissa painopiste on lähettimien nopeamman paikallistamisen ja sen myötä mahdollisten henkiin jääneiden pelastamisessa. Kaikki instanssit kokevat, että lennontaltioimislaitteiden aika ei ole ohi, mutta datalinkin mahdollistama tietopyrske poikkeuksellisissa lentotilanteissa olisi arvokas lisä onnettomuustutkinnalle.



Automaa - asiakasomistajan autokauppa

Uusi FORD MONDEO ja EcoBoost – Edistyneistä teknologiaa.



Uusi FORD C-MAX -mallisto - Valitse suosikkisi Automaassa.



Uusi Ford Mondeo -mallisto alkaen 27 212,13 €. (Autoveroton suositushinta 20.480 € + arvioitu autovero CO₂-päästöllä 159 g/km 6.132,13 € + toimituskulut 600 €). Ford Mondeo -malliston EU-yhdistetty kulutus 5,3 - 8,0 l/100 km ja CO₂-päästöt 139 - 184 g/km. Kuvan auto erikoisvarustein.

Ford C-MAX -mallisto alk. 23.598,71 € (autoveroton hinta 17.840 € + arvioitu autovero CO₂-päästöllä 154 g/km 5.158,71 €). Hinta sisältää toimituskulut 600 €. Kuvan auto erikoisvarustein.



Feel the difference



Enemmän etuja ja
BONUSTA
jopa 5 %
S-Etukortilla

Automaa Vantaa
Ohtolankatu 2
01510 Vantaa
puh. 010 765 6910



LÄMPÖÄSSÄ

Suomalaisia maalämpöpumppeja vuodesta 1983

*"Isi sanoo, että Lämpöässä tuo lämpöä maasta meidän kotiin
ja auttaa maapalloa paranemaan.*

*Ja että se parantaa vielä silloinkin,
kun minä olen jo iso."*

Maalämmön TÄYSTEHOINEN PIKKUJÄTTILÄINEN - Lämpöässä Vs

Lämpöässä Vs tuottaa lämpimän käytöveden ja lämmityksen samanaikaisesti ilman sähkövastusta ja aiheuttamatta sähkötehopiikkiä. Edullisesti tuotettua lämmintä käyttövoimaa riittää isommallekin saunaseurueelle.

Maalämpöjärjestelmää on mahdollista hyödyntää ilmastointijärjestelmään yhdistettynä talvella ulkoilman esilämmitykseen ja kesällä asuintilojen viilennykseen.

Moduulikokoinen ja astianpesukonetta hiljaisempi laitteisto voidaan sijoittaa vaikkapa kodinhoitohuoneeseen.



VAIHTA ÖLJYSTÄ MAALÄMPÖÖN KÄTEVÄSTI K-RAUDAN JA RAUTIAN AVAIMET KÄTEEN-PALVEUNA!

Öljynkulutus vuodessa	Lämpöässä- maalämpöpumppu	Hinta asennettuna
2000l	Vs 6.0 201	14900 €
2500l	Vs 8.0 201	16500 €
3000l	Vs 10.0 201	17500 €
3500l	Vs 12.0 201	18900 €

Avaimet käteen-paketti sisältää täyteen Lämpöässä-maalämpöpumpun sisäänrakennetulla 260 litran varajalla, pumpun vaatiman energiakaivon asennettuna, sekä kaikki maalämpöjärjestelmän asennukseen liittyvät putki- ja sähkötyöt tarvittaen. Purkutyo alk. 390 €.

www.lampoassa.fi



Lämpöässä-maalämpöpumput lähimmästä K-Raudasta tai Rautiasta.

Finnair Plus Diners Club -uutuuskortilla tuplasti etua.

KRAVATTI 40€

80 Finnair Plus -pistettä

MEKKO 60€

120 Finnair Plus -pistettä

SUKELLUSKURSSI 200€

400 Finnair Plus -pistettä

SKOOTTERIVUOKRA 10€

20 Finnair Plus -pistettä

Nyt saat Finnair Plus -pisteitä kaikkialta ja pääset niillä kaikkialle.

Diners Club -luottokortin ja Finnair Plus -jäsenkortin yhdistävällä uutuuskortilla saat vähintään kaksi Finnair Plus -pistettä jokaista käyttämäsi euroa kohden. Kaikista ostoistasi, kaikkialla maailmassa. Lisäksi pääset kortilla veloituksetta yli 350 lentokenttäloungen. Pisteitä voit käyttää esimerkiksi mihin tahansa Finnairin lentoon tai korotat Finnair Plus -jäsentasoasi ja matkustusluokkaasi. Uutena asiakkaana saat nyt kortin ensimmäisen vuoden puoleen hintaan, Platinum- ja Gold-tasolla pysyvästi ilman vuosimaksua. Lisäksi saat 3000 lisäpistettä ensimmäisestä ostostasi. Hae korttia osoitteessa **finnair.fi**.



FINNAIR

Voit yhdistää Finnair Plus -jäsenkortin Diners Club- tai Mastercard-luottokorttiin. Lisäedut kortin käytöstä (Finnair Plus Diners Club): pisteitä ostoista, tarjouksia ja etuja, lentokenttälounget ja valinnainen maksuturva. Ensimmäinen vuosi puoleen hintaan 25 €, (norm 50 €). Koroton maksuaika keskimäärin 30 päivää. Mahdollisuus lyhentää lasku erissä. Korko eräpäivän jälkeiselle mahdolliselle luoton käytölle on 1 kkn Euribor + 9%. Todellinen vuosikorko 2 000 € luotolle on 13,56 % (12/2010). Luottosopimus on voimassa kahdentoista (12) kuukauden ajan. Mikäli kumpikaan osapuoli ei irtisano sopimusta, se jatkuu vuoden kerrallaan. Luottoa koskevat lisätiedot löytyvät vakionuotoiset kulutusluottotiedot sisältävästä lomakkeesta, yleisistä korttiehdoista sekä hintalitteestä, jotka ovat saatavissa osoitteesta www.finnair.fi/plus tai Diners Clubin asiakaspalvelusta.

Vuokralentäjiä ja taloutta



Kuvat: Miikka Hult

Tämän syksyinen Industrial-komitean kokous pidettiin sateisessa Vancouverissa. Komiteassa puhuttivat erityisesti taloustilanne, allianssit, lentoyhtiöiden fuusiot, konkurssijärjestelyt, Joint Business Ventures, Trans-National lentoyhtiöt, Open Skies, vuokrapilotit sekä työ- ja lepoaikarajoitukset.

Ensimmäisenä agendalla oli IFALPAn Industrial Advisor Ana McAhrn-Schulzin perinteinen yleiskatsaus. Yleinen taloustilanne kaikkialla maailmassa on kääntynyt pieneen nousuun laman jälkeen. Vuoden 2010 ennuste talouskasvusta oli 4,8 % hiukan hidastuen 4,2 prosenttiin vuonna 2011. Lentoliikenneala on palautumassa taloustaantumasta ja vuoden 2010 tuottojen ennustettiin olevan yhteensä 8,9 miljardia USD koko toimialalla. Tämä on huima muutos vuoden 2009 yhteenlaskettuun 9,9 miljardin USD tappioon. Suurimpana yksittäisenä muutoksena on premium-matkustajien paluu koneisiin.

Vuoden 2010 matkustajatuotoille ennustettiin 15,7 prosentin nousua ja rahtituotoille jopa 30,6 prosentin nousua. Premium-matkustajatuotot ovat olleet parhaimmillaan jopa 30 % kasvussa edelliseen vuoteen verrattaessa. Silti kokonaisuutena tuotoissa ollaan hieman alle 2008 tason. Käyttöasteet ovat olleet jatkuvassa nousussa maaliskuun 2009 pohjalukemien jälkeen. Kapasiteettia lentoyhtiöt alkoivat lisätä tammikuusta 2010 lähtien ja kasvu matkustajaliikenteessä vuoden 2010 kolmannella vuosineljänneksellä oli noin 7 % ja rahtiliikenteessä noin 12 %.

Haasteina kehitykselle on pelko ta-



Sami Rolig
A340-perämies, Finnair

louskasvun hidastumisesta, erityisesti kun valtiot vähentävät talouskasvun tukemista. Vaihteluille herkkä polttoaineen hinta varjostaa aina toimialaa. Tälle vuodelle ennustetaan 24 miljardin USD lisähintalappua polttoainekustannuksiin. Lentoliikenne tuntuu aina kulkevan kriisistä toiseen. Viimeksi Islannissa purkautui tulivuori, ja tuotoista suli 1,1 miljardia USD parissa viikossa.

Allianssit ja Joint Business Ventures

Allianssit jatkavat vahvistumistaan. Ensimmäisen allianssin perustamisesta on nyt 13 vuotta. Allianssien välisen yhteistyön kehityskaari on kulkenut Interline-sopimuksista prorate-

sopimukseen, seat-block- ja free-flow-sopimukseen (kts faktalaatikko. Toim. huom.). Nyt puhutaan Joint Business Ventureista ja Metal Neutralitystä.

Yhdysvalloissa vaaditaan lentoyhtiöiden väliselle yhteistyölle liikenneministeriön (DOT) myöntämä Antitrust Immunity (ATI), joka oikeuttaa lentoyhtiöt tekemään entistä tiiviimpää yhteistyötä hinnoittelussa, myynissä ja verkoston sekä aikataulujen koordinoimisessa. ATI-luvasta seuraava kehitysvaihe on Joint Business Venture, jossa yhtiöt jakavat keskenään joko matkustajatuotot, voitot tai molemmat. Pisimmälleen vietynä tämä muodostaa käsitteen Metal Neutrality, joka tarkoittaa riippumattomuutta siitä, kenen omistamalla tai operoimalla kalustolla lennot suoritetaan. Lippuja myyvät yhdenvertaisesti kaikki Joint Ventureen kuuluvat ja tuotot jaetaan yhtäläillä kaikkien lippuja myyneiden kesken. Yhä tärkeämpään asemaan on nousemassa allianssien mukainen jaottelu terminaaleissa, yhteiset IT-järjestelmät ja jopa yhteisesti koordinoituvat investoinnit.

Joint Business Venturesta ei käytännössä ole enää kuin muutama askel Trans National Airline -konseptiin. Tällä tarkoitetaan lentoyhtiötä, jolla on toimintaa, koneita ja lentäjiä useissa eri maissa. Yleensä yhtiöt toimivat usean

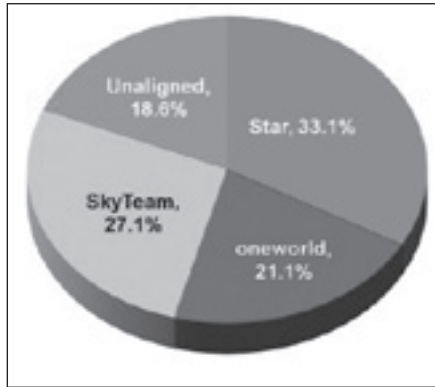
AOC:n alla ja kokonaisuus voi muodostua monesta erillisestä yhtiöstä. Nämä tekijät aiheuttavat huomattavia haasteita eri maiden lainsäädäntöjen yhteensovittamisessa. Minkä maan lakia noudatetaan missäkin, mikä on työntekijöiden asemapaikka, kuinka usein se voi vaihtua, kuka on neuvotteleva osapuoli ja kenellä on sopimusoikeus, missä sopimuksia noudatetaan, mihin erimielisyydet viedään ratkaistavaksi?

Työntekijöiden tärkeimmät tavoitteet ovat organisoitua, neuvotella, sopia ja implementoida. Tavoitteena on yhteinen sopimus. Nämä eivät kuitenkaan välttämättä ole mahdollisia kaikkien maiden välillä. Tärkeintä on neuvotella tasapaino lentoyhtiökokonaisuuden tai Joint Business Venturen kesken ja luoda edellytykset osapuolten oikeudenmukaiselle kohtelulle, sekä esittää keskinäinen kilpailu.

Yhteistyötä ja fuusioita

Käytännön esimerkkinä onnistuneesta edunvalvontatyöstä on Deltan ja Air France KLM:n yhteistyö. Samalla kun yritykset sopivat yhteistyöstä, yhdistykset neuvottelivat taustalla keskenään. Ne tekivät keskenään nk. Three Way Pilot Protocol -sopimuksen, jonka keskeisiä kohtia oli pyrkimys oikeudenmukaiseen tuotannon, blokkituntien, ohjaajablokkituntien ja istuinpaikkakilometrien jakautumiseen. Lentäjäyhdistysten taustatyöllä oli lopulta vaikutusta myös itse yhtiöiden väliseen sopimukseen. Sopimukseen pääsyn positiivisina puolina voidaan pitää työrauhaa, oikeudenmukaista kohtelua, kilpailevien operaatioiden vähenemistä ja yhteismitallisuutta osapuolten kesken.

Lähihistoriassa tapahtuneita konsolidaatioita allianssien sisällä ovat olleet BA-Iberian, Continental-Unitedin, Delta-Northwestin ja Air France-KLM:n fuusiot. Tämän kehityksen odotetaan edelleen jatkuvan, kun allianssit tiivistävät rivejään. Viimeisimmän kasvupyrähdysten on tehnyt Oneworld, joka on lyhyen ajan sisällä julkaissut uusina jäseninä S7:n, KingFisherin ja Air Berlinin. Silti Oneworld on edelleen pienin kolmesta allianssista. Kuvassa kuljetettujen matkustajien jakautuminen allianssien kesken vuonna 2009.



Kuljetettujen matkustajien jakautuminen allianssien kesken vuonna 2009.

Fuusioita ja lakkoja

United-Continental fuusio julkaistiin toukokuussa 2010, Yhdysvaltain kilpailuviranomainen hyväksyi sen elokuussa ja osakkeenomistajat syyskuussa. Yhtiön nimeksi tulee United Airlines ja logo otetaan Continentalilta. Yhtiöllä tulee olemaan yli 700 lentokonetta ja yli 11 000 lentäjää.

Heinäkuussa 2010, kaksi kuukautta fuusion julkaisemisen jälkeen, molempien lentäjäyhdistysten valtuustot hyväksyivät keskenään puitesopimuksen, jossa määriteltiin tavoitteet ja luotiin yhteinen neuvottelukunta. Molemmista yhdistyksistä osallistuu parhaillaan kolme edustajaa yhteiseen neuvottelukuntaan. Lentäjäyhdistysten tavoitteina on yhdistetty virkaikäluettelo sekä yhteinen työehtosopimus. Neuvottelut uuden yhtiön johdon kanssa ovat parhaillaan käynnissä.

Maan tavat tuntien lakimiehet tulevat vielä tekemään paljon rahaa, ennen kuin virkaikäluettelot ja työehtosopimukset on lopullisesti yhdistetty. Suurimpana haasteena on yhtiöissä ollut hieman erilainen urakehitys. United erityisesti on pienentynyt parhaista päiväistään lähes puoleen ja se näkyy vinoutuneena pilottien ikärakenteena. Samasta on kärsinyt myös Continental, mutta ei niin merkittävästi. Tästä on esimerkkinä 1400 Unitedin edelleen toistaiseksi lomautettua lentäjää. Continentalilla ei lomautettuja lentäjiä ole.

Tänä vuonna pinnalla ollut kiista Lufthansan ja sen lentäjien välillä juontaa juurensa jo yli vuoden taakse. Kiistakapulana lentäjien ja yhtiön johdon välissä on ollut kuin-

ka ollakaan scope (sopimuksen ulottuvuus. Toim. huom.). Edelliset TES-neuvottelut katkesivat kiistaan ja päättyivät lopulta yhden päivän lakkoon huhtikuussa. Tästä seurasi oikeusprosessi, jossa yhtiön johto syytti yhdistystä laittomasta lakosta. Lufthansan johto yritti myös oikeudessa esittää, että scope-lausekkeet eivät kuulu työehtosopimuksen osaksi.

Lopulta neuvottelutulokset kuitenkin löytyi sovittelussa. Lufthansan lentäjät suostuivat kahden vuoden palkkojen jäädyttämiseen, LH-Italia-yhtiön lennoista sovittiin, että alkuun lennot lennetään Lufthansan pilottien voimin, mutta pikkuhiljaa yhtiöön rekrytoidaan paikallisia lentäjiä paikallisella sopimuksella. Scope-lausekkeen rajoja muutettiin 70-paikkaisesta koneesta 95-paikkaiseen. Muuten VC:n edustajien mielestä uudelleenkirjoitettu scope on tekstiltään vanhaa selkeämpi ja voimakkaampi. Vaa'an kieli-asemassa olleet 100-paikkaiset Embraer-koneet jäivät LH-mainlinen piiriin.

Yhdistys ja yhtiö sopivat ns. dynaamisesta scope-lausekkeesta. Tämä astuu voimaan mikäli LH mainline kasvaa 264 lentokoneesta 330 lentokoneen yhtiöksi. Tällöin istuinpaikkamäärärajat poistuvat ja LH mainlinen ulkopuolelle voidaan siirtää 21 % konsernin lentokoneista alkaen pienimmästä lentokoneesta. Mainlinen ulkopuolisia konserniin kuuluvia lentoyhtiöitä ovat mm. LH Italia, Cityline, Eurowings, Contact, Cirrus, Augsburg ja Air Dolomiti.

Vuokrapilotteja

Muutaman viime vuoden aikana räjähdysmäisesti kasvanut vuokrapilottien määrä on tiedostettu IFALPassa ja ECA:ssa. IFALPA tutkii parhaillaan mahdollisuuksia luoda toimintaohjetta koskien vuokrapilotteja. IFALPA ja ECA ovat molemmat laittaneet kyselyt jäsenyhdistyksilleen selvittääkseen, paljonko vuokrapilotteja on eri maissa. Erityisen mielenkiinnon kohteena ovat lentäjien työnvälitysfirmojen kautta järjestetyt työpaikat.

Syynä vuokrapilottien lisääntymiselle on ollut viimeaikainen talous- taantuma, työtä vailla olevien lentäjien määrä, luova liikkeenjohto, riittävän työläisäädännön puute useis-



Samalla kun Delta ja Air France-KLM sopivat yhteistyöstä, yhdistykset neuvottelivat taustalla keskenään.

sa maissa, erityisesti kansainvälisissä työ sopimuksissa, poliittisen tahdon puute korjata epäkohtia, scope-lausekkeiden puute monissa uusissa yhtiöissä ja lentäjien edunvalvonnan puute joissakin yhtiöissä tai alueilla.

Vuokrapiloteille järjestäytyminen on käytännössä mahdotonta, heillä itsellään kuin olemassa olevilla järjestöilläkään ei välttämättä ole laillista mahdollisuutta toimia lentäjien edustajana yhtiöitä kohtaan kun asemapaikat, yhtiöiden kotipaikat ja lentokoneiden rekisteröintivaltiot sijaitsevat eri maissa. Sopimukset näissä yhtiöissä ovat lentäjän ja yhtiön tai lentäjän ja vuokravälitysyhtiön välisiä. Kaikki tämä tekee mahdolliseksi työntekijöiden mielivaltaisen kohtelun, sosiaaliturvan puutteet, sekä kaiken selustuksen katoamisen, jos jotain tapahtuu. Muutama tapaus on maailmalla nähty, jossa lentäjien työsuhte on purettu jo ennen kuin raporttia on edes ehditty toimittaa viranomaiselle.

Turvanäkökohtia tässä kehityksessä on nähtävissä useita: kokemattomien pilottien keskittyminen vuokratyövoimaa käyttäviin yhtiöihin, kapteenin päätösvalta kyseenalaistuu, kun lähes olematon työnsuoja yhdistetään kaupallisiin paineisiin. Jopa sairaaksi ilmoittautumisen kynnyks nousee, kun työsuhteen jatkaminen saat- ta olla katkolla.

Useimmiten työvoiman vaihtuvuus on näissä yhtiöissä suurta. Tämä aiheuttaa turvakulttuurin ja koulutuskulttuurin heikkenemisen. Kun lentäjät eivät ole lentäjähdistysten edustamia, ei heillä ole pääsyä kansainvälisten yhteyksien kautta saatavaan turva- ja tekniseen tietoon. IFALPA ja muut järjestöt heikentyvät ja resurssit vähenyvät, kun yhä suurempi osa len-

täjästä siirtyy järjestöjen ulkopuolelle. Yhtiöissä, joissa vuokratyövoimaa käytetään, useimmiten puuttuu myös lentäjien edustus operatiivisesta päätöksenteosta. Tämäkin on omiaan heikentämään turvakulttuuria.

Komiteassa kaikkien jäsenyhdistysten edustajat olivat yhtä mieltä siitä, että IFALPAN tulee työskennellä näiden ongelmien ratkaisemiseksi. Epäkohdat täytyy saada tuotua yleiseen tietoon ja niiden korjaamiseksi tulee löytää poliittista tahtoa.

Muita asioita

IFALPAN Strategic Groupin toinen vaihe SRG2 työskentelee parhaillaan ja Vancouverissa saimme väliraportin. Työryhmä on pureutunut erityisesti sekä Kiinan että Lähi-Idän pilottien ongelmiin federaatioon liittymisessä, pohtinut helikopterilentäjien järjestäytymisasteen ongelmia ja pohtinut tietenkin ikuisuus kysymystä pitäisikö IFALPAN jäseneksi hyväksyä useampi kuin ainoastaan yksi yhdistys per valtio.

Mitään viisasten kiveä ei tässä vaiheessa ollut, mutta jokaiselle jäsenyhdistykselle lähetettiin viesti siitä, että jokaisen tulisi työskennellä omassa maassaan kaikin voimin sen eteen, että kaikki lentäjät saataisiin tavalla tai toisella kerättyä kattojärjestön alle sekä heidän osallistuminensa IFALPAN toimintaan pitäisi myös mahdollistaa. Kaikki paikallaolijat tunnustivat sen, että ainoastaan yhtenäisyydellä tulemme pärjäämään tulevaisuuden aina vaan kovenneissa haasteissa.

Seth Rosen esitteli uudelleen kirjoitetun IFALPAN Merger Policyn. Pääkohtia uudessa tekstissä on suositus siirtyä aikaisessa vaiheessa so-

vitteluun, jos neuvottelut eivät etene. Toinen lisäys on vaihtoehtoinen toimintatapa, jossa lentäjähdistykset tapaavat keskenään jo ennen virallisten neuvotteluiden alkua ja toimivat yhteisenä neuvottelukuntana uutta yhtiötä kohtaan. Tätä toimintamallia ovat käyttäneet onnistuneesti Deltan ja Northwestin lentäjät, sekä parhailaan Unitedin ja Continentalin lentäjät.

TNA(Trans National Airlines)-policyn kirjoitustyö on ollut odotetusti vaikea tehtävä. Keskustelu kiertyi IFALPAN Strategic Review Groupin työhön ja yksi jäsenyhdistys per yksi valtio kysymykseen. Asia jätettiin pöydälle draft-policyna. Kaikki kuitenkin tunnustivat asian erityisen tärkeyden. Tässäkin asiassa painotettiin jäsenyhtiöiden vastuuta työskentelyssä TNA-ongelmien kanssa.

Uusi EASA FTL puhutti myös IFALPassa. Tilanne on tavallaan hyvin ristiriitainen. EASA on selvästikin tekemässä asiassa kompromissia, joka loisi yhteisen pohjan Eurooppaan ja jonkin verran parantaisi työ- ja lepoaikarajoituksia lähinnä Itä-Euroopan maissa, joissa kansalliset määräykset ovat olleet pahiten rempallaan. Muualla kehitys on kulkemassa väärään suuntaan.

Ikävin yksityiskohta prosessissa on Moebus-tutkimuksen alasampuminen AEA:n taholta. Kun FTL-kehitystyöhön lähdettiin, kaikki osapuolet sitoutuivat, että lähtökohdaksi otetaan tieteellinen tutkimus. Kun tutkimus sitten valmistui, lopputulos ei miellyttänyt kukaan kaikkia, ja lentoyhtiöiden lobbarit onnistuivat käytännössä nollaamaan sen lopputulokset.

EU-komissio osaltaan painostaa kaikkia osapuolia saamaan asian valmiiksi alkuperäisessä aikataulussa ja turvallisuusnäkökohdat tuntuvat välillä jäävän politiikan alle. Uuden FTL:n on tarkoitus astua voimaan huhtikuussa 2012.

Pohjois-Amerikassa FAA:lla on käynnissä vastaava prosessi, joka on toiminut nopeammin ja jonka välivaiheen tuloksiin sikäläiset lentäjähdistykset tuntuvat olevan huomattavasti tyytyväisempiä. Asiat saivat Atlantin toisella puolella vauhtia Colgan Airille tapahtuneen Buffalon lento-onnettomuuden jälkeen.

Administration and Finance -komitea

Kokousputkea jatkettiin AAF-komitean kokoontumisella. Komiteaa puhuttivat vuosikokouksen kesto ja kustannukset, Marrakechin vuosikokouksen luvattu- jen sponsoritulojen saamatta jääminen, virheelliset laskut, tämän hetken rahan- tilanne, 2011- ja 2012-budjetit, tilintar- kastajan vaihto, sääntömuutokset, hen- kilökunnan siirrot ja ensi syksyn koko- uspaikka.

Vuosikokouksen rakennetta on pää- dytty muuttamaan siten, että Industrial- seminaari siirretään heti ensimmäisel- le päivälle InterAlliance-kokouksen pe- rään. Tällöin loppupäästä saadaan pu- ristettua yksi päivä pois, kun ohjelmaa hieman tiivistetään. Tämä jaottelee kon- ferenssin paremmin myös asiapitoisuu- den perusteella. Industrial agenda on heti ensimmäisenä päivänä, tekniset ko- miteat toisena, regionaalikokoukset kol- mantena ja viimeisenä täysistunto ja ää- nestykset. Tämä järjestys tulee olemaan käytössä jo Chiang Maissa huhtikuus- sa 2011. Muutos alentaa kustannuksia ja tuo joustavuutta myös delegaateille kun oman erityisalan osuuteen on nyt hel- pompi osallistua, jos osallistuu vain osit- tain vuosikokoukseen.

Marrakechin konferenssin toteutuneet kulut ja tuotot käytiin läpi. Lopputulema on ollut hieman nolo kaikille osapuolille. Marokon lentäjäyhdistys AMPL markki- noi aikanaan, että he pystyvät kattamaan

kaikki kustannukset saamalla normaalia enemmän sponsorirahaa. Suurin yksittäi- nen sponsori oli Marokon matkailuedis- tämisministeriö, joka oli luvannut £60,000 sponsoripaketin. Juuri ennen konferens- sia ministeri kuitenkin vaihtui ja rahaa tu- likin vain £13,000.

Toinen moka kävi IFALPalle joka maksoi huolimattomasti hotellin läh- tämät laskut. Niissä oli ylimääräistä hie- man yli £50,000. Näitä rahoja yritetään parhaillaan periä takaisin. Paikan päällä on käyty neuvotteluissa ja AMPL auttaa asian hoitamisessa. Jos väärin maksetuis- ta rahoista saadaan takaisin edes puolet, ovat konferenssin kokonaiskustannukset IFALPAn normaalin budjetin mukaiset £75,000. Oppirahat on nyt maksettu siit- tä, millaiset sopimukset yhteistyökump- paneiden kanssa tehdään, sekä huonosta resursoinnista.

Muilta osin 2010 tilanne näyttää koh- tuulliselta. Kuluissa ollaan karvan verran alle budjetoidun ja tuotoissa on positiiv- vista yllätystä Loss of Licensesta saatui- na palautuksina sekä kiinalaisten mak- samina jäsenmaksuina. Alun perin 2010 oli budjetoitu £114,000 tappiolle, mutta loppusumma lähestyy nyt nollatulost- ta. Vuoden 2011 budjetti on rakennettu nollabudjetiksi, kuitenkin jäsenmak- sua nostamatta. Menoista säästetään ko- kouskustannuksissa ja henkilökunnan kuluissa.

Vuodelle 2012 ennustetaan tässä vai- heessa pientä voittoa, vaikka kulutkin

nousevat. Kiinalaisten kanssa on päästy sopimukseen, että 2012 he maksaisivat täyden jäsenmaksun. Erityinen ongelma on ollut Kiinan paikallinen lainsäädäntö, joka on estänyt kansainväliseen järjestöön kuulumiseen ja maksujen suorittamisen.

Reservivarat, jotka IFALPalla on tällä hetkellä, vastaavat 5,9 kuukauden kulu- ja. Tämä on sääntöjen määrittämässä ra- ja-arvoissa. Kokonaisjäsenmäärä on täl- lä hetkellä 99 591, eli noin tuhat vähem- män kuin viime vuonna ja valitettavasti alle maagisen 100 000 rajan. 2011 Budjetti on rakennettu 96 500 jäsenen tuotoilla ja siihen nähden on tulossa hieman plussaa kunhan kaikki maksavat jäsenmaksunsa.

IFALPA on myöntänyt vuonna 2010 lievennystä jäsenmaksuissa 5 jäsenyhdis- tykselle yhteensä £75,000. Tästä käytiin keskustelua, pitäisikö jäsenyhdistysten nimet julkaista. Tästä oli tehty vuosi ai- kaisemmin päätös, että jokainen jäsenyh- distys saa ne pyytämällä tietoonsa, mutta niitä ei julkaista. Tässä päätöksessä pitäy- dyttiin edelleen.

IFALPAn henkilökuntaa on kierrätet- ty hieman. Uutena General Managerina on juuri palkattu Mike Morrissey. Montrealin toimistoa ja ICAOssa läs- näoloa on vahvistettu Technical officer Carole Couchmanilla jo aikaisemmin ja sinne on myös palkattu uutena toimihen- kilönä Mike Jackson. Kolmantena vaki- tuisena työntekijänä Montrealissa työ- kentelee Arnaud Du Bedat. Montrealin toimistoa vetää ja ICAO:ssa istuu Paul McCarthy, joka on lähtöisin US-ALPA:sta. Muuten Lontoon InterPilotHouse on en- nallaan.

Presidential Working Group

PWG perustettiin käymään läpi Constitution & By Laws, jotka joil- tain osin kaipasivat hieman päivitystä. Lähinnä muutokset ovat luonteeltaan stilisointia ja teknisiä. Nämä muutokset tulevat päätettäväksi seuraavassa konfe- renssissa.

Seuraavan vuoden IND ja AAF ko- miteat päätettiin järjestää Kiinassa, mikä- li sikäläinen lentäjäyhdistys siihen pys- ty. Näin saataisiin mahdollisuus tavata paikallisia lentäjäyhdistyksen edustajia ja päästäisiin tutustumaan heidän tilantee- seensa ja ongelmiin liittyen IFALPAn jä- senyyteen. Mikäli tämä ei kuitenkaan on- nistu, SEPLA on luvannut järjestää koko- uksen Espanjassa.

Interline-sopimus: Lentoyhtiöiden välinen sopimus, jossa ne sitou- tuvat viemään toistensa matkustajat perille. Antaa matkustajalle mah- dollisuuden yhdistellä eri yhtiöiden lentoja päästäkseen määränpähän. Matkatavarat pystyy selvittämään määränpähän ja yksi lippu riittää.

Prorate-sopimus: Interline-sopimuksen tehneet lentoyhtiöt sopivat tuottojen jakautumisesta. Eli jos matkustaja maksaa yhtiölle A kaksisa- taa euroa lipusta, joka sisältää myös lennon yhtiöllä B, sovitaan, että yhtiö B saa tietyn prosentin lippuhinnasta.

Seatblock-sopimus: Lentoyhtiöt jakavat kapasiteetin joillain reiteillä: yksi yhtiö lentää reitin, jota muut markkinoivat. Näille muille on sovittu tietty määrä paikkoja koneesta, jota ne markkinoivat ja myyvät itsenäi- sesti. Eräs codeshare-lentojen operointimuoto.

Freeflow-sopimuksessa paikat eivät ole numeerisesti jaettu. Markkinoiva yhtiö voi myydä määrittelemättömästi lippuja kyseiselle lennolle. Tällaisesta sopimuksesta on hyötyä etenkin ohuilla reiteillä ja reiteillä, joilla on kova kasvupotentiaali.



ix35



blue drive

HYUNDAI ON NYT LAADUKKAIN AUTOMERKKI*



ix35 ALK. 23 998€

Uudessa Hyundai ix35-mallistossa on nyt todellista valinnanvaraa – testaa, ohjaako valintaasi järki vai tunteet. Valitsetpa miten tahansa, Hyundai ix35:n virtaviivaiset linjat viehättävät silmää, hyvät tilat houkuttavat matkantekoon ja uudet moottorit antavat taloudellisesti tehoa upeaan ajokokemukseen. Valitse ix35. Nelivetoinen tai etuvetoinen.

ix35 alk. 23 997,21€ autoveroton hinta 18 750,00 € + arvioitu autovero 5 247,21 € = 23 997,21 € + tk 600 € = 24 597,21 €.

ix35 4WD alk. 29 232,30€ autoveroton hinta alk. 21 730,00 € + arvioitu autovero 7 502,30 € = kokonaishinta 29 232,30 € + tk 600 € = 29 832,30 €. Malliston CO₂-päästöt 135–195 g/km. Kulutus 5,2–8,2 l/100 km. Kuvan auto erikoisvarustein.

www.hyundai.fi

*) Suuri saksalainen AutoBildin laatu tutkimus 2010

JÄRKI	TUNTEET
○	○ ETUVETO
○	○ NELIVETO
○	○ BENSIINI
○	○ DIESEL
○	○ MANUAALI
○	○ AUTOMAATTI
○	○ HYVIN VARUSTELTU
○	○ YLELLINEN



MEauto

www.meauto.fi



www.facebook.com/meauto

ESPOO SUOMENOJA
KUITINMÄENTIE 30
PUH. 0207 997 300*
MA-PE 8-18, LA 10-15

HELSINKI HERTTONIEMI
LAIVALAHDENKATU 8
PUH. 0207 997 200*
MA-PE 8-18, LA 10-15

VANTAA TIKKURILA
KURIIRITIE 19, KEHÄ III
PUH. 0207 997 650*
MA-PE 8-18, LA 10-15

*KIINT. VERKOSTA 8,21 SNT/PUH + 6,9 SNT/MIN MATKAPUH. 8,21 SNT/PUH + 14,9 SNT/MIN

Suomalaispojat Itävallassa

*Patrialta ja Suomen
Ilmailuopistosta valmistuneet
Esa Loukola, Mátyás
Koroknay-Pál, Timo Riski
ja Jari Venäläinen aloittivat
lentouransa Flynikillä
Itävallassa. Nyt pojilla on
takanaan yli vuosi lentämistä,
joten selvitetään milta elämä
Keski-Euroopassa maistuu.*

Pekka Lehtinen

ATR 42/72-perämies,
Finncomm Airlines



Timo (vas.) ja Mátyás keisarinlinnan maisemissa Wienissä. Kuva Pekka Lehtinen

Vuonna 2008 lentokoulusta valmistuneet Esa, Jari, Mátyás ja Timo sattuiivat valmistumaan juuri siihen onnettomaan saumaan, kun taantuma iski lentoyhtiöiden rekrytointiin. Embraer-tyyppikelpuutuksen saaneet nuoret miehet jäivät tyhjän päälle, joten töitä oli löydettävä keinolla millä hyvänsä. Kaikeksi onneksi Itävallassa toimiva Niki rekrytoi silloin uusia pilotteja ja hakuprosessin jälkeen pojille löytyikin töitä. Esa ja Mátyás aloittivat Wienissä Embraer 190 –perämiehinä loppuvuodesta 2009 Jari ja Timon seurattessa perässä alkuvuodesta 2010.

Niki pähkinänkuoressa

Niki Luftfahrt GmbH on vuonna 2003 perustettu ”semi-lowcost”-lentoyhtiö, joka valittiin vuonna 2009 Euroopan parhaaksi halpalentoyhtiöksi. Yhtiö kuuluu Air Berlin –emoyhtiöön ja sen toimitusjohtajana toimii entinen F1-kuljettaja Niki Lauda. Tukikohtanaan Niki käyttää Wieniä ja se operoi yhteensä 17:llä hopeanharmaaksi maalatulla koneella, joihin sisältyy 12 Airbus 320-sarjan konetta ja viisi Embraer 190-konetta. Yhtiön edellinen tulos oli kymmenen miljoonaa euroa plussan puolella, joten yhtiöllä pyyhkii kaiken lisäksi varsin hyvin.

Suomalaispoikien lentämällä Embraer 190:llä operoidaan reittiliikennettä valtaosalle Euroopan suurista kentistä sekä lennetään jonkin verran charteria erityi-

sesti kesäkaudella. Charter-kohteisiin kuuluvat tyypillisesti Italian, Kreikan, Turkin ja Egyptin lomakohteet. Kesällä Nikin Airbusseja näkyi muun muassa Ivalossa. Omien lentojen lisäksi yhtiö lentää myös joitakin reittejä emoyhtiö Air Berlinille. Mielenkiintoisesti myös vuoden päivät talossa olleet pojat ovat jo päässeet käymään myös Funchalissa Madeiralla sekä Innsbruckissa, joista jälkimmäinen on rutiinikohde.

Vaihtelevia vuoroja ja listoja

Tyypillinen legipituus Embraerissa on noin tunti, mutta charterit saattavat kestää aina neljään tuntiin saakka. Työvuorot jakaantuvat pääasiassa aamu- ja iltavuoroihin, jolloin aamuvuoroon ilmoitaudutaan aamuvuoroon ilmoitaudutaan aamuvuoroon ilmoitaudutaan aamuvuoroon ilmoitaudutaan aamuvuoroon ilmoitaudutaan kello 13. Työpäivän sisältö vaihtelee 2-4 legin välillä. Yöpyviä vuoroja on poikien mukaan erittäin vähän; noin yksi kuukaudessa.

Työpäivän pituus vaihtelee 5 ja 14 tunnin välillä ja minimilepo 12 tuntia tulee toisinaan vastaan. Työviikon suunnittelussa on usein käytetty mielikuvitusta, sillä viikkoon voi sisältyä aamuvuoroa, iltavuoroa, standbytä sekä available-vuoroja (toteutuminen selviää edellisenä iltana). Yhtäjaksoisesti töitä voi olla seiseman peräkkäistä päivää. Työvuorojen suunnittelussa rajoittavina tekijöinä ovat ai-noastaan viranomaisen asettaman rajoitukset – TES ei rajoita miehistönkäyttöä. Yleisesti ottaen työntekijöiltä odote-

taankin joustavuutta, sillä vuoroihin tulee tyypillisesti lukuisia muutoksia myös aivan viime hetkellä.

Vapaiden osalta minimivapaat ovat kahdeksan päivää kuussa ja 20 päivää kahdessa kuukaudessa. Vapaatoiveita on mahdollisuus esittää kolme päivää kuukaudessa, mutta vuoronvaihdot eivät ole sallittuja. Lomaa on mahdollista pitää 35 päivää vuodessa, joskaan lomien pitämistä kesäkuukausina ei juuri suositeta suuren työmäärän vuoksi.

Hyviä ja huonoja puolia

Entä mitä ohjaamossa tapahtuu? Kopistellaanko kantapäitä yhteen ja lue-taanko chekkilistat asennossa seisten? Kuulemma ei vaan työskentely itäval-talaisessa ohjaamossa sujuu pääasiassa erittäin hyvin. Hattukulma on saman-kaltainen kuin Suomessa, eikä saksalai-nen hierarkkisuus juurikaan näy. Lähes kaikki yhtiössä puhuvat saksaa, joten yh-tiön suomalaisvahvistukset tekevät poik-keuksen sääntöön. Englannilla kuitenkin pärjää, vaikkakin oman äidinkielen käyt-täminen tietyissä tilanteissa mahdollis-taisi hieman hienovaraisemman kommu-nikoinnin erinäisine vivahteineen, pojat toteavat. Kuulutukset pojat tekevät eng-lanniksi, mutta saksankielentaitoisimmat informoivat matkustajia myös yhtiön ko-timaisella kielellä.

Entä miten Niki maksaa palkkaa? Nettopalkkatasoa aloittavalla perämie-

hellä voisi verrata Finnairin vastaavaan palkkatasoon, Timo toteaa. Palkkataso ei kuitenkaan juurikaan kehity, joten vuosien kuluessa palkkaus jää Suomen tasosta jälkeen. Toisaalta mahdollisuus edetä kapteeniksi kohtalaisen nopeasti vaihtaa puolestaan palkkaukseen positiivisesti. Kuukausipalkan vaihtelu voi olla huomattavaa, koska tulot perustuvat pitkälti lennettyjen blokkituntien määrään. Palkkarakenne onkin varsin yksinkertainen: peruspalkka + blokkituntilisä. Piste. Minkäänlaisia lisä ei tunneta. Vuodessa maksetaan kuitenkin 14 palkkaa, joten kesä- ja joulukuulta saa tuplapalkan.

Elämä Wienissä on poikien mukaan yleisesti ottaen mukavaa. Kaupunki on yksi Euroopan kauneimmista ja hintataso on Suomea halvempi. Erityisesti asuminen on noin kolmanneksen halvempaa. Suomalaisporukka asuu kimppakämpässä, joten sosiaalinen puolikin tulee samalla hoidettua. Kaupungin sijain-

ti Euroopan ytimessä on hyvä ja yhteydet eri suuntiin toimivat erinomaisesti. Myös Alpit sijaitsevat lähellä, joten märkeen pääsee kätevästi. Autoilun harrastajalle ulkomaankomennus on myös taloudellisesti järkevää, sillä vuoden asumisen jälkeen auton saa tuoda verottomana Suomeen. Lisäksi currywurst on hyvää ja olut halpaa, Jari muistuttaa.

Nuori lentäjä saa paikan

Uran aloituspaikkana Niki on suomalaisryhmän mukaan ollut monellakin tapaa loistava. Koneet ovat uusia ja moderneja, reittirakenne on laaja ja monipuolinen, ilmapiiri on nuorekas ja pienessä yhtiössä oppii tuntemaan työkaverit nopeasti. Vastaavasti töitä yhtiössä joutuu tekemään, eikä TES ole aivan yhtä arvostettu aapinen kuin kotimaassamme. Poikien kertomuksen rivien välistä paistaakin yrityksen vahva tahto ottaa työntekijöistään kaikki ilo irti.

Toki ulkomailla asumiseen liittyy myös ikäviä puolia. Koti on kaikilla edelleen Suomessa, joten varsinainen "arki" puuttuu. Onneksi Wienin ja Helsingin välillä on hyvät lentoyhteydet, minkä ansiosta Suomessa pääsee käymään pari kertaa kuussa. Tämän lisäksi simuissa käydään Vantaalla. Myös parempi saksankielen osaaminen helpottaisi varmasti sopeutumista, pojat toteavat.

Nikistä kiinnostuneille hyvä uutinen on se, että yhtiö on kovalla kasvun tiellä ja kaluston on määrä lisääntyä vuoden 2011 aikana. Embraer-perämiehet ovat yleensä suoraan koulusta valmistuneita, joten kokemattomillakin on mahdollisuus päästä karpäsen kuvan koristaman koneen puikkoihin. Kapteenin vakanssi on tällä hetkellä auennut noin neljän vuoden kokemuksen jälkeen ja myös simukouluttajaksi on ollut mahdollista päästä varsin nopeasti. Saksankielen taito lieenee yhä se virallinen vaatimus ja pelkkää plussaa lieenee, jos Wiener Schnitzel maistuu.

Erinomainen rakenneratkaisu lentomelualueelle!

UUTUUS!
HB-ENERGIA
Valueristeharkko UEM400

U-arvo
0,17 W/m²K!



Luotettava ja osaava kivitalotoimittaja

Unelmien ja persoonallisten ideoiden toteuttaminen on mahdollista kivitalorakentamisessa lukuisilla eri materiaali- ja tilaratkaisuilla.

Tutustu www.hbkivitalot.fi.

HB[®] kivitalot
Kodikkaampi kivitalo.

UUSI SUUNTA. UUDISTUNUT

RENAULT.



KOEAJA UUSI LAGUNA. Nyt alk. 24.616 €

UUDET HINNAT Clio alk. 12.869 €, Mégane alk. 17.893 €, Scénic alk. 23.586 €

www.renault.fi

4
TAKUU
VUODEN
100 000 km

TULE MUUTTAMAAN MIELESI RENAULTISTA.

Uudet ällistyttävät hinnat ja 4 vuoden takuu ainoana eurooppalaisena automerkkinä ovat ylivoimaisen painavia syitä harkita ostoa vaikka heti. TERVETULOA TUTUSTUMAAN.

TAKUULLA YLIVOIMAINEN



Clio mallisto hinta alkaen 3-ovinen 1.2 16V 10 290 + 2 579,43 + tk 600 = 13 469,43. CO₂ päästöt 106-179 g/km, yhdistetty kulutus 4,0-7,8 l/100 km (1.5 dCi - 1.6 16V aut.). • Mégane mallisto hinta alkaen Hatchback 1.6 16V 13 790 + 4 102,75 + tk 600 = 18 492,75. CO₂ päästöt 114-175 g/km, yhdistetty kulutus 4,4-7,6 l/100 km (1.5 dCi - 2.0 CVT). • Scénic mallisto hinta alkaen 1.6 16V 17 750 + 5 835,59 + tk 600 = 24 185,59. CO₂ päästöt 130-186 g/km, yhdistetty kulutus 5,0-8,1 l/100 km (1.5 dCi - 2.0 CVT). • Laguna mallisto hinta alkaen Hatchback 1.5 dCi Dynamique 20 080 + 4 535,86 + tk 600 = 25 215,86. Dynamique Business 18 480 + 4 169,60 + tk 600 = 23 249,60 CO₂ päästöt 120-171 g/km, yhdistetty kulutus 4,7-10,7 l/100 km (1.5 dCi - 2.0 FlexFuel -bioetanoli).

MEauto

www.meauto.fi



www.facebook.com/meauto

ESPOO SUOMENOJA
KUITINMÄENTIE 30
PUH. 0207 997 300*
MA-PE 8-18, LA 10-15

HELSINKI HERTTONIEMI
LAIVALAHDENKATU 8
PUH. 0207 997 200*
MA-PE 8-18, LA 10-15

VANTAA TIKKURILA
KURIIRITIE 19, KEHÄ III
PUH. 0207 997 650*
MA-PE 8-18, LA 10-15

*KIINT. VERKOSTA 8,21 SNT/PUH + 6,9 SNT/MIN MATKAPUH. 8,21 SNT/PUH + 14,9 SNT/MIN

Oneworld-allianssilla soi yhteinen sävel

2010 syksyn OCCC-kokous (Oneworld Cockpit Crew Coalition) pidettiin Hong Kongissa HKAOA:n järjestämänä. Täysimääräisistä jäsenistä paikalta puuttuivat ainoastaan Aer Linguksen edustajat ja Dragon Airin edustajat.

Sami Rolig

A340-perämies, Finnair



Kuva: Miiikka Hult

Aer Lingus ei ole enää vähään aikaan kuulunut Oneworldiin eivätkä Irish ALPA:n edustajat ole viime aikoina olleet enää mukana kokouksissa. Heillä on kuitenkin vielä OCCC-jäsenyys. Dragon Airin lentäjäyhdistys DPA hyväksyttiin jäseneksi Helsingin kokouksessa. Heillä oli kuitenkin vaalit ja henkilövaihdoksia kaksi viikkoa aikaisemmin, eivätkä uudet edustajat päässeet paikalle. Vieraina kokouksessa olivat Air Berlinin ja Kingfisherin lentäjäyhdistysten edustajat. Molemmat lentoyhtiöt ovat liittymässä Oneworldiin.

Yhteisiä asioita

American Airlinesin lentäjäyhdistyksen APA:n Rob Ingram esitteli OCCC:n nettisivut ja muistutti kaikkia niiden olemassaolosta. Puheenjohtaja Panu Mäki herätti keskustelua niiden kehittämisestä kaikille jäsenyhdistysten lentäjille avoimiksi ja rakentamisesta wiki-tyyppiseksi sisällönhallintavivustoksi, jota kaikki voisivat käyttää ja täydentää. Näistä voisi olla jäsenistölle hyötyä ja se toisi OCCC:tä enemmän tunnetuksi jäsenten keskuudessa. Erilaisia mahdollisuuksia lupasi tutkia tarkemmin Lan Chilen lentäjäyh-

distyksen puheenjohtaja Gustaf Strengell.

APA:n Andy Gomez muistutti kaikkia Major Contract Issues eli MCI-tiedostojen päivittämisestä ja asian tärkeydestä. SLL:n osalta jouduin pahoittelemaan tilannettamme. Meidän viimeisin tiedosto on vuodelta 2006, eikä sen jälkeen päivitystä ole tehty. Toisaalta tätä kirjoitettaessa oma sopimusemekaan ei ole vielä tullut painosta. Lupasimme, että aloitamme mahdollisimman nopeasti 2011 version kirjoittamisen. Kokous päätti, että lisätäksemme benchmark-tiedonvaihtoa kaikki yhdistykset nimeävät kaksi yhteyshenkilöä seuraavan kolmen kuukauden aikana yhdistysten neuvottelijoiden välillä tiedonvaihtoa varten.

APA:n edustaja Rob Ingram esitteli yhdistyksensä Emergency Contact-listan. Yhdistyksen ID-kortin takaa löytyvät hotline-numerot. Vastaavanlaiset kortit löytyvät SEPLA:lta ja HKAOA:lta. Heillä on kortin takana IFALPA:n emergency numero, joka päivystää 24h. Kaikkia jäsenyhdistyksiä suositeltiin hankkimaan jäsenilleen kortit, joista löytyy hotline-numerot.

OCCC Mailing List käytiin läpi ja tiedot päivitettiin. Irish ALPA:n statuksesta käytiin keskustelua,

koska he eivät ole käyneet kokouksissa 2,5 vuoteen eikä heidän tietojensa ole päivitetty. Irlantilaisiin otettiin puhelimitse yhteyttä ja he kertoivat, että yhtiö on jälleen liittymässä johonkin alliansseista, mutta he eivät vielä tiedä mihin. He haluaisivat pysyä OCCC:n jäsenenä siihen asti kun yhtiön päätökset julkistetaan. Tämä hyväksyttiin.

Brendan O'Neal BALPA:sta otti esille uuden FTL:n, joka on tulossa EASA:lta. Hän oli erittäin huolissaan tulevasta kehityksestä, joka on menossa huonompaan suuntaan. ECA:ssa on tehty erittäin paljon töitä ja yritetty vaikuttaa asiaan niin EASA:an kuin komissioonkin. Kokous päätti, että OCCC julkaisee aiheesta lehdistötiedotteen.

BALPA:n O'Neal toi esille huolen kokovartaloskannereista, joita lentokenttien turvatarkastuksiin on alettu asentaa. Tieteellinen tutkimus näiden turvallisuudesta jatkuvassa käytössä ei ole vielä täysin kattavaa. Kokous kävi keskustelua siitä, tulisiko niitä käyttää miehistöihin, ennen kuin kattava tieteellinen tutkimus aiheesta on valmistunut ja ne on todettu turvallisiksi. Säteilystä keskustelu siirtyi miehistöjen tarkastamiseen yleensä ja asiasta päätettiin julkaista tiedote.



Qantasin lentäjähdistyksellä on neuvottelut parhaillaan kesken ja sopimus oli katkolla vuodenvaihteessa. Jonkinlaisia demonstraatioita saattaa olla odotettavissa alkuvuodesta. Kuva: Qantas

Taloutta ja kommunikointia

Tämän kokouksen yhteydessä kerättiin jälleen kokousmaksu ja OCCC:llä on varoja nyt hieman yli \$50 000. Tavoitteena on ollut kerätä kassaan n. \$100 000 varallisuus. Taustalla on OCCC:n alkumetreillä tapahtunut LAN Chilen pilottiyhdistyksen kassakriisi ja tilanne, jossa moni jäsen erosi yhdistyksestä. APA lainasi silloin varoja SPL:lle. Nyt tällainen pahanpäivänvara on haluttu kerätä OCCC:lle vastaavia tilanteita varten. Kokouksessa käytiin myös keskustelu siitä, tulisiko varat sijoittaa johonkin paremmin tuottavaan kuin vain seisottaa tilillä. APA, joka OCCC:n pankkitiliä hallinnoi, lupasi selvittää asiaa.

OCCC:n sääntöihin lisättiin pykälä, jossa kuvataan toimintatapa kuinka OCCC:n turvapalkinto OCCC Safety Award For Excellence myönnetään. Ensimmäisen kerran palkinto luovutettiin marraskuussa 2008 British Airwaysin kapteeni Peter Burkillille, jonka kipparoiman B777:n molemmat moottorit menivät tyhjäkäynnille Heathrown 27L finaalisissa ja kone jäi 300m lyhyeksi kiitotien kynnyksestä.

SPL:n puheenjohtaja Gustaf Strengell otti keskustelunaiheeksi erilaiset tavat, joilla jäsenistö on mahdollista tavoittaa. Lähes kaikilla

yhdistyksillä on käytössä sähköiset äänestykset, nettisivut ja keskustelufoorumit. Yleisiä tapoja kommunikoida jäsenistölle ovat myös yhdistyksen julkaisemat lehdet, viikoittaiset uutislähetyslistat, tekstiviestilähetyslistat ym. Kaikki tiedostivat huolen siitä, että vaikka foorumit ovat suljettuja ja vain jäsenistölle, niin silti tieto niistä vuotaa kaikkialle. Muutamilla yhdistyksillä onkin kokemusta tapauksista, joissa lentäjä on saanut jopa potkut kirjoittamisensa lausuntojensa takia.

APA:n edustajat T. K. Kawai ja Rob Ingram oli kutsuttu New Yorkiin ASAP:n (Associations of Star Alliance Pilots) kokoukseen. Paikalla oli myös Skyteam Pilots Associationin (SPA) edustaja Delta Capt. Mike Pinho. Tärkein keskustelunaihe oli IFALPA:n järjestämä Inter Alliance kokous. Viime vuonna Marrakechissa SPA ei ollut kokouksessa edustettuna, eikä ASAP ollut valmistellut kokoukseen presentaatiota.

Ensi vuonna profiilia halutaan nostaa. Allianssilentäjähdistysten läsnäoloa parannetaan sillä, että sekä OCCC, SPA ja ASAP järjestävät kevään kokouksensa IFALPA:n konferenssin yhteydessä Chiang Maissa. Inter Alliance -kokouksen agendaan toivotaan panosta kaikilta

jäsenyhdistyksiltä. Formaattiksi ehdotettiin paneelikeskustelua, jossa olisi mahdollisesti mukana puheenjohtajia jäsenyhdistyksistä sekä kenties joitain toimialan asiantuntijoita. Agendaan liittyviä kysymyksiä voisivat jäsenyhdistykset lähettää etukäteen ja presentaatorunko olisi suunniteltu niiden mukaan ja etenisi paneelikeskusteluna. APA:n edustajalle T. K. Kawaille annettiin valtuudet jatkaa keskusteluja muiden allianssien edustajien kanssa.

Yhdistysten kuulumisia

JAL on käytännössä käynyt läpi konkurssin. Lentäjät ovat joutuneet tekemään myönnytyksiä, staff travel on toistaiseksi keskeytetty, siirrot tapahtuvat jatkossa turistissa, ohjaamoruoka on muutettu business-luokan tarjoilusta turistiin, takisikuletuksia kentälle on rajoitettu, pesulan käyttöoikeutta vähennetty, hotelleja on heikennetty ja päivärahjoja pienennetty. Palkkaneuvottelut ovat kesken ja pöydällä on tällä hetkellä jopa 30 prosentin palkkaleikkaus. Yhtiö ei rekrytoi tällä hetkellä. Urakierto on olematonta, JAL:n omasta koulutusohjelmasta valmistuneet eivät ole työllistyneet. Osalle on löytynyt maatöitä.

Yhtiön uudelleenjärjestelusuunnitelmassa koko yhtiöstä tullaan kaiken kaikkiaan vähentämään 16 000 työntekijää. Lentäjien vähennystarve on ollut kokonaisuudessaan noin 700. Eläkkeelle on siirtynyt noin 200, mutta irtisanomisia on tulossa. Yhtiö on aloittanut selektiivisen irtisanottavien valinnan. Kriteereinä ovat sairaslomat ja muut työstä poissaolot, sekä mahdolliset rajoitteet medikaalissa. JAL:in ja lentäjien välillä ei ole virkaikäjärjestelmää ja yhtiö ei ole ollut kiinnostunut virkaikään perustuvasta irtisanomisjärjestyksestä. Lentäjähdistys käy parhailaan sisäistä keskustelua työtaistelutoimista. Yhtiö on käynyt kovaa vastapropagandaa viestillä, että lakko olisi JAL:n loppu lento-yhtiönä. JAPAN-ALPA toi samat asiat esille Industrial-komiteassa Vancouverissa ja IFALPA päätti julkaista aiheesta lehdistötiedot-

teen. OCCC päätti myös ottaa kantaa JAL:n irtisanomispolitiikkaan lehdistötiedotteella.

Qantasin taloudellinen tilanne on hieman paranemassa. Yhtiö tekee tulosta, täyttöasteet ovat hyvät, mutta tuotto kovin heikkoa erityisesti kansainvälisessä liikenteessä. Uusia koneita A380, A330, B737 ja Q400. B747- ja B767-laivasto pienee hiljalleen koneiden tullessa eläkeikään. Viimeisin kiista yhtiön ja lentäjien välillä on JetConnect NZ-kiista.

JetConnect on Qantasin omistama yhtiö joka toimii Uudessa-Seelannissa. Lentäjät ovat töissä paikallisilla sopimuksilla. AIPA haluaisi heidät oman sopimuksensa piiriin. Heillä on muutenkin neuvottelut parhaillaan kesken ja sopi-

tekijöitä 10 ja osa-aikaisia 4.

Paul kertoi myös ongelmista JetStarin kanssa. Jetstar on Qantasin omistama tytäryhtiö ja sen päämaja on Melbourne'ssa. Nyt yhtiö on perustanut tukikohdat Singaporeen ja Uuteen-Seelantiin. Jetstar on ollut kivenä kengässä Qantasin ja sen lentäjien välillä todella kauan ja kiista liittyy - kuinka ollakaan - scopeen (työsopimuksen ulottuvuuteen. Toim.huom.). Kokous päätti tarvittaessa järjestää ylimääräisen kokouksen Sydneyssä alkuvuodesta, jos AIPA tarvitsee tukea.

HUNALPA kiitti OCCC:tä kaikesta tuesta mitä ovat saaneet viimeisen parin vuoden aikana. Työehtosopimusneuvottelut ovat jälleen auki. Irtisanomisuuhka on taas päällä. Hallitus haluaa taas

Eläkkeet ovat edelleen pöydällä, niihin tehtiin isoja muutoksia vuonna 2008 ja nyt niitä perataan jälleen.

BA-Iberia fuusio on työllistänyt neuvottelijoita. Yhtiön mukaan fuusiosta saadaan 400M€ synergiasäästöt. IAG katselee myös muita kumppaneita ja huhujen mukaan ostolistalla saattavat olla SAS, Finnair, Aer Lingus tai BMI. Uusia koneita BA:lle on tulossa 2013. Ensi vuonna BA lisää kapasiteettia 8 %.

Cathay Pacificin lentäjähdistys HKAOA on palkannut eläkkeellä olevan Deltan kapteenin ja juristin Dennis Dolanin toiminnanjohtajaksi. Dennis on tehnyt pitkän leipätyön aikanaan US-ALPA:n neuvottelijana, IFALPA:n edustajana ja lopulta koko federaation presidenttinä. Dennis piti esitelmän Cathayn ja erityisesti sen lentäjien monimutkaisesta rakenteesta.

Cathaylla on ulkoasemia Yhdysvalloissa, Kanadassa, Euroopassa, Australiassa ja Uudessa-Seelannissa. Ulkoasemilla olevat lentäjät ovat kaikki työsuhteessa paikallisilla henkilökohtaisilla sopimuksilla. Tämä on aiheuttanut viime aikoina vaikeuksia yhtiön heikennettyä sopimuksia hyvin yksipuolisesti. Australiaan ja Kanadaan onkin jo perustettu AOA Australia ja AOA Canada. HKAOA:sta ja uusista yhdistyksistä on muodostettu AOA Trade Unions -perhe. Vuonna 2011 on tarkoitus saada rekisteröityä vielä AOA Europe Lontoon, Pariisiin kuin Frankfurtin asemilla työskentelevien lentäjien etujärjestö. Yhdysvalloissa ja Uudessa-Seelannissa työskentelevät lentäjät ovat toistaiseksi vielä HKAOA:n jäseniä. Kattojärjestönä toimii uusi AOA EXCO (Executive Committee).

Työehtosopimusneuvottelut ovat parhaillaan käynnissä kaikissa alayhdistyksissä ja AOA Canada, sekä AOA Australia neuvottelevat parhaillaan ensimmäistä kollektiivista työehtosopimustaan. Dennis Dolan työskentelee neuvonantajana kaikkien alayhdistysten neuvottelukunnissa ja paikallisapua ovat olleet antamassa niin AIPA Australiassa kuin ALPA-International Kanadassa.



JAL on käytännössä käynyt läpi konkurssin ja yhtiö on mm. aloittanut selektiivisen irtisanottavien valinnan. Kuva: Miikka Hult

mus on katkolla vuodenvaihteessa. Jonkinlaisia demonstraatioita saat-
taa olla odotettavissa alkuvuodesta.

Normaalin edunvalvonnan lisäksi AIPA on yhteydessä lainsäätäjiin ja hallintoon. AIPA:n edustaja Paul Eddy painotti tämän tärkeyttä. Paul puhui myös jäsenistön tavoittamisesta ja kertoi, että heidän puheenjohtajansa kirjoittaa viikoittain sähköisen artikkelin jäsenistölle. Muita keinoja ovat nettisivut, tekstiviestit, lehti ja tarvittaessa erilaiset tiedotustilaisuudet. AIPA:lla on jäseniä 2400 ja yhdistyksessä heillä on vakituisia työn-

myydä lentoyhtiön. Viimeksi se myytiin venäläisille ja jouduttiin pelastamaan takaisin. Nyt on huhuttu, että Hainan Airlines saattaa olla ostajaehdokas. Muut huhut ovat pyörineet turkkilaisten ja amerikkalaisten rahoittajien ympärillä.

BA myös kääntynyt voitolle huolimatta tulivuodesta ja matkustamohenkilökunnan lakosta. Osa matkustamohenkilökunnasta lakkoillut 22 päivän ajan. BA:lla on 2500 koulutettua korvaajaa. Neuvottelut ovat edelleen kesken. Seuraavaa palkan-
korotusta neuvotellaan helmikuussa katkolla olevaan sopimukseen.



Konetyyppilistaus 1/2011

Kuva: Pekka Lehtinen

Pekka Lehtinen

FPA:n jäsenyhdistysten konetyyppilistaus on tarkoitus julkaista jatkossa pari kertaa vuodessa. Nyt ensimmäisessä listauksessa on eritelty koneet rekisteritunnuksittain. Jatkossa

listaus sisältää vain konetyypit ja niiden lukumäärät.

Joulukuun 2010 lopussa kalustoon kuului yhteensä 112 lentokonetta ja 7 helikopteria. Tuoreimpia muutoksia olivat Finnairin marraskuussa saapu-

nut uusi A330 OH-LTU sekä käytettynä hankittu A340 OH-LQF, joka kantaa nyt uuden imagon mukaista väritystä. Blue1:lla viimeiset MD-90-koneet poistuivat liikenteestä. Kaksi seuraavaa B717-konetta, BLP ja BLH, astuvat liikenteeseen tammikuun aikana.

LENTOYHTIÖ	KONEITA YHTEENSÄ
Airfix Aviation	13
Bombardier Global Express XRS	4
OH-PPS	
OH-PPT	
OH-TNF	
OH-TNR	

Cessna Citation X	2
OH-DDI	
OH-PPI	
Falcon 900EX	3
OH-FFC	
OH-FFE	
OH-PPR	
Falcon 2000EX	3
OH-FEX	
OH-FIX	
OH-FOX	

Falcon 7X	1
OH-FFF	
Air Finland	3
Boeing 757-200	
OH-AFI	
OH-AFJ	
OH-AFK	

Blue1 Avro RJ85 OH-SAJ OH-SAK OH-SAL OH-SAO OH-SAP Boeing 717-200 OH-BLG OH-BLI OH-BLJ OH-BLM	9 5 4	Airbus A320-200 OH-LXA OH-LXB OH-LXC OH-LXD OH-LXE OH-LXF OH-LXG OH-LXH OH-LXI OH-LXK OH-LXL OH-LXM	12	Embraer 190 OH-LKE OH-LKF OH-LKG OH-LKH OH-LKI OH-LKK OH-LKL OH-LKM OH-LKN OH-LKO	10
Finncomm Airlines ATR 42-500 OH-ATA OH-ATB OH-ATC OH-ATD ATR72-500 OH-ATE OH-ATF OH-ATG OH-ATH OH-ATI OH-ATJ OH-ATK OH-ATL Embraer 170 OH-LEI OH-LEK	14 4 8 2	Airbus A321-200 OH-LZA OH-LZB OH-LZC OH-LZD OH-LZE OH-LZF Airbus A330-300 OH-LTM OH-LTN OH-LTO OH-LTP OH-LTR OH-LTS OH-LTT OH-LTU Airbus A340-300 OH-LQA OH-LQB OH-LQC OH-LQD OH-LQE OH-LQF	6 8 6	Jetflite Bombardier Challenger 300 OH-FLM Bombardier Challenger 604 OH-MOL OH-WIC OH-WII Bombardier Challenger 850 OH-SPB Bombardier Global 5000 OH-MAL Cessna Citation Sovereign OH-WIA Learjet 60 OH-III OH-IVS	9 1 3 1 1 1 2
Finnair Airbus A319-100 OH-LVA OH-LVB OH-LVC OH-LVD OH-LVE OH-LVF OH-LVG OH-LVH OH-LVI OH-LVK OH-LVL	64 11	Boeing 757-200 OH-LBO OH-LBR OH-LBS OH-LBT Embraer 170 OH-LEE OH-LEF OH-LEG OH-LEH OH-LEL OH-LEO	4 6	HEMS- kopterioperaattorit Eurocopter EC135 OH-HMI OH-HMK OH-HMU OH-HMV OH-HCN OH-HCO AS365 Dauphin OH-HUM	7 6 1

Päivä Kapteeni Koskikartion elämässä

Sakari Nikkola

Kapteeni Koskikartiolla oli sinä päivänä jo sattunut kaikenlaista.

Aamulla herätessään hän oli ollut sangen uninen, mutta sitten äkkiä valveilla ja valppaana kuin leopardi. Sillä eikö hänen olisikin tullut ilmoittautua kentällä töihin klo 7.00 aamulla? Ja eikö hänen rannekellonsa pimeässä heikosti hehkuvat viisarit osoittaneetkin, että kello oli jo 6.40? Ja eikö matka kentälle kestänytkin ainakin 25 minuuttia?

Mutta sitten hän rauhoittui. Hänhän oli hotellissa vieraalla maalla, ja aikaero oli yksi tunti. Itse asiassa siis paikallinen aika oli 5.40 ja aikaa jäljellä riittävästi.

Kapteeni Koskikartio nojautui takaisin pielukselle. Hän päätti suoda itselleen vielä yhden ylellisen lepo hetken. Hän antoi käntensä liukua rentona sivulle, ja hänen kämmenensä osui naiseen! Kapteeni Koskikartio kalpeni. Hänen vieressään yön pimeydessä nukkui syvässä unessa nainen, eikä ollut mitenkään tavanomaista, että Hannu Koskikartion vieressä hänen lentomatoillaan makaisi naisia.

Edellisen illan tapahtumat pyörivät villinä kaaoksena kuin filmi nauha hänen silmiensä editse, mutta selvää kiinnekohtaa hän ei tavoittanut. Järkyttyneenä kapteeni Koskikartio yritti nousta vuoteesta, mutta nousi väärältä puolelta ja törmäsi seinään. Ja sillä hetkellä kaikki kirkastui Hannulle: hän ei ollutkaan hotellihuoneessa vaan omassa kodissaan, ja hänen vieressään nukkuvaa nainen oli hänen oma rakas vaimonsa Kerttu.

Kapteeni Koskikartio huokasi helpottuneena ja istahti otsaansa hieroen vuoteensa laidalle. Mutta äkkiä hän tajusi asioitten saaman onnellisen käänteen varjoisan puolen: aikaero ei ollutkaan yksi tunti, vaan aikaa ei ollut enää ollenkaan

– kello oli jo viittä vaille 7!

Kun Kerttu Koskikartio raotti silmiään, hän luuli näkevänsä valkotorinadon, mutta sehän oli vain hänen rakkas aviosiippansa Hannu, joka syöksähteli huoneistossa sinne sun tänne. Yhtaikaa kapteeni Koskikartio peseytyi, pukeutui, pakkasi laukkunsa, luki aamulehden, poltti huulensa yrittäessään ryyssä liian kuumaa aamukahvia, suuteli vaimoaan palaneilla huulillaan ja oli jälleen kerran poissa. Vain pölypilvi ja pari irtonaista paperia leijaili enää typötyhissä huoneissa. Kerttu Koskikartio huokasi ja käänsi kylkeä.

Mutta nyt oli kapteeni Koskikartio onnistunut saamaan lentokoneensa ilmaan ja alkoi rauhoittua. Hän veti tuoliaan taaksepäin, risti kädet niskansa taakse ja hymyili Kim Kaskinevalle, joka oli tällä lennolla perämiehenä.

Silloin ohjaamon ovi aukeni ja utelias matkustaja pisti päänsä sisään. Siinä se pyöri hetken aikaa ja sitten se sanoi:

- Ohhoh! Onpas täällä kelloja!

Kapteeni Koskikartio kääntyi ja sanoi ystävällisesti:

- Rakas maallikkoveli. Ole hyvä ja astu sisään! Jutelkaamme hiukan.

Mies epäröi, mutta tuli kuin tulikin lopulta ohjaamoon. Hän näytti pelkäävän, että mikä tahansa varomaton liike saattaisi aiheuttaa korvaamattoman vahingon. Mutta se ei kuitenkaan estänyt häntä nojautumasta kynnärpäillään raskaasti molempien ohjaajien istuimien selkänojiin ja roikkumasta heidän välissään sillä tavoin, että Koskikartiota alkoi melkein kaduttaa, että yleensä oli päästänyt miehen sisälle. Perämies Kaskineva silmäili miestä tutkivasti, ojensi sitten kätensä ja esittäytyi. Mies katseli Kaskinevaa hämmästyneenä, mutta ojensi sitten kätensä hankin:

- Nimeni on Pellervo Peltokuontalo! Kyllä näkee, että lentäjät ovat valikointua väkeä! Näin nuori mies ja niin hyvin kasvatettu.

- Me olemme lentäneet paljon yh-

dessä, ja siinä Kim on pikku hiljaa hioutunut...

Kaskineva katseli Koskikartiota ilmeettömänä ja suuntasi sitten katseensa jonnekin kaukaisuuteen. Mutta mies jatkoi:

- Lentäjät tietenkin ovat poikkeus säännöstä, mutta kyllä täytyy sanoa, että nykyajan nuoriso on vallan kamaalaa! Esimerkiksi nyt se kauhea farkkumuotikin ja kaikki!

- Hmm, aprikoi Koskikartio. Vaikka onhan farkkumuodilla hyvätkin puolensa. Jos ei muuta niin ainakin heidät voi siirtää suoraan selleihin.

- No kyllä teidän täytyy joka tapauksessa tunnustaa, että nykyajan älytön rautalankamusiikki on vallan hirveää! Sellaista mölinää!

- Selvästikään ette pidä Bay City Rollers -yhtyeestä, puuttui Kaskineva puheeseen.

- Ottakaa asia tällä tavoin, neuvoi Koskikartio. Tätä musiikkia kuunnellessaan nuoriso tarjoaa elatuksen täysin ammattitaidottomille soitto- ja laulutaiteilijoille, joita muuten yhteiskunnan tulisi elättää. Nyt vanhemmat antavat rahansa suoraan lastensa kautta näille taiteilijoille. Mies maiskutteli tätä ajatusta hetken mielessään, ja kun ei tuntunut saavan vastakaikua lentäjien taholta, hän vaihtoi aihetta:

- Kyllä täällä on tosiaankin mitta-reita! Kuinka nämä kaikki oppii tuntemaan? Lentääkö tämä itsestään? Tehän ette pidä ohjauspyörästä kiinni?

- Tämä nyt on sellainen puoliautomaattinen. On tämä vähän veivattavakin.

- Tiedättekö! Minua pikkuisen pelottaa! Tämä on nimittäin ensimmäinen lentomatkan!

Koskikartio loi mieheen tutkivan katseen:

- Miten niin ensimmäinen? Ensimmäinen tänä kesänäkö?

- Ei kun kaiken kaikkiaan! En ole koskaan aikaisemmin lentänyt!

- Miten se on mahdollista? Millä tavalla te sitten liikutte?

- No ... autolla. Ja jalan. Pelkään

lentämistä. Minusta lentämisessä on jotakin luonnotonta.

Koskikartio ryhdistäytyi. Tässä siis nyt oli yksi noita potentiaalisia uusia matkustajia. Kertoivathan tilastot, että niistä jotka yleensä matkustelivat, vain 8 % matkusti lentämällä. Syynä oli useimmiten lentopelko, tuo epä-määräinen tunne, että jos Luoja olisi tahtonut, että me lentäisimme, toki Hän olisi antanut meille siivet.

Mutta tämä 92 % oli todellinen lentoyhtiöitten myyntiosastojen unelma, potentiaaliset markkinat, joihin oli syytä kiinnittää mitä vakavinta huomiota. Valtavat mahdollisuudet piilivät täällä, jos vain nämä ihmiset saataisiin tajuamaan, että lentäminen oli nykyajan ihmisen mitä luonnollisin tapa liikkua.

Siksi Koskikartio siis kääntyi matkustajan puoleen ja alkoi entistä innokkaammin esitellä ohjaamon laitteita. Tuossa oli tehovivut, tuossa moottorinvalvontamittarit, lennonvalvontamittarit, tähän laitteeseen valittiin haluttu korkeus ja se vartioi, ettei kone noussut läpi lennonjohdon selvittämien korkeuksien, se oikaisi koneen automaattisesti valittuun korkeuteen ja antoi ääni- ja valomerkkivaroituksen, jos valittu korkeus jätettiin jne.

- Kaikilla laitteilla on varalaitteen-sa, korosti kapteeni Koskikartio. Se on sitä fail-safe-periaatetta, mihin liikenneilmailun korkea turvallisuusaste perustuu. Moottoreita on kaksi, lennonvalvontamittaristoja kaksi, radioita useita. Sitten on tämä perämies Kaskineva tässä ja lentoemäntiä on viisi.

Mutta – mutta...

- Korostan. Mikään ei tosiaankaan voi mennä vikaan! Kaikki toimii aina hienosti näissä liikennekoneissa! Meillä on mainiot mekaanikot ja ensiluokkainen huolto!

- Se on hauska kuulla. En enää olenkaan pelkää niin paljoa. Mikä tuo muuten on?

- Se on sähköpaneeli. Sille on keskitetty koneen kaikkien sähkölaitteiden valvonta.

- Entä mikä mittari tuo on?

- Mikä niin?

- Tuo. Tuo tuossa joka näyttää nollaa tuon keltaisena palavan lampun vieressä?

Kapteeni Koskikartio ja perämies

Kaskineva jäykistyivät. Se oli hydraulipaineen mittari. Ja se näytti nollaa. Ja keltaisena palava valo oli varoitusvalo, joka kertoi hydraulisäiliön ylipaineen olevan alhaisen. Ja vähän ajan kuluttua syttyivät myös sivuperäsimen ja siivekkeiden ohjaintehostimien keltaiset MANUAL-valot. Ne kertoivat, että ohjaintehostimille menevä hydraulipaine oli laskenut alle 1150 psi.

- Ai tuoko, sanoi Koskikartio vaativamattomasti ja napsautti huomaamatta hydraulipumput by-pass-asentoon, tarkisti, ettei hydraulipumppu ollut päällä, ja kohotti sitten pikkusormeaan kohti Kaskinevaa, joka haukotellen käänsi hydraulivalintavivun pääjärjestelmältä ohitusasentoon ja perä-



sin- ja siivekeohjaustehostimien valintavivut MANUALille. Koskikartio puolestaan irrotti autopilotin, trimmasi konetta sähköisesti, käänsi siivekenuvan OFF ja kytki autopilotin uudelleen. Kone vähän huojahti, korkeusvaroitin antoi äänimerkin, ja valo alkoi vilkkua, mutta Hannu ohjasi koneen autopilotilla pehmeästi takaisin selvityskorkeuteen. Kaskineva oli kytkenyt sivuperäsimen sähköisen varapumpun ja työnsi sivuperäsimen ohjaintehostimen vipua, kunnes kasva hydraulipaine imaisi vivun päälle. Sitten Kim veti varovasti esiin punaisen häiriöcheckauslistan ja avasi sen hydraulihäiriöitten kohdalta.

- Miksi ohjasitte välillä käsin? Ihmetteli matkustaja.

- Pientä verryttelyä vain...sanoitko jotakin, Kim?

Kim Kaskineva silmäili checkauslistaa.

- Onhan tässä paljonkin sanomis-

ta. Mutta kuule. Eivätkö pienet linnut laulaisi paremmin yksin?

- Isollakaan kotkalla ei ole varaa menettää pientä varpuspaistia, suuren perämiehen Maon sanoja lainatakseni.

- Mutta eivätkö kuitenkin pienetkin varpuset häiritse tarhasieppohiipinkäisten pesänselvityspuuhia?

- Ai ai kuinka runollista, ihasteli matkustaja. Kyllä te lentäjät puhutte syvämielteisesti. Mutta se johtuu varmaan siitä kun aina katselee näitä suurenmoisia pilvimaaisemia.

Kim Kaskineva hikeentyi.

- Hannu! hän sanoi käskevästi. Hannu! Tule suoralle!

- Mitä niin suoralle?

- No...no suoralle! Kim piteli mikrofonia kädessään. Hän oli valinnut mikrofonivalitsimen INTERPHONE-asentoon, pistänyt kuulokkeet korvilleen ja kääntänyt koväänisen pois ja nyt hänen kulmakarvansa kohoilivat merkitsevästi. Mutta Koskikartio ei ymmärtänyt yhtään mitään.

- Hannu! Pistä kuulokkeet korvillesi ja käännä kovääninen pois, niin jutellaan hiukan!

- Ahaa!

Kohta he olivat rakentaneet yhteyden keskenään koneen sisäpuhelimien kautta. Kim sanoi:

- Kuule! Etkö voisi heittää tuota äijää ulos ohjaamosta, että saataisiin tehdä työt rauhassa?

- Ei se käy noin vain, vastasi Koskikartio puhuen hankin mikrofoniin. Meidän on toimittava ovelasti, ettemme säikäytä häntä. Kuulithan itsekkin äsken kun hän sanoi, että hän pelkää lentämistä? No jos hän nyt huomaa, että meillä on käpyjä hydraulijärjestelmässä, niin mieshän menee aivan pois tolaltaan! Olemme juuri saaneet hänen luottamuksensa lentokoneeseen syttymään, mutta jos hän nyt kuulee, että meillä on vikaa koneessa, niin hän ei ikinä enää astu lentokoneeseen...Ei kuule, me hoidamme tämän hiljaa ja huomiota herättämättä.

- Mutta...mutta...

- Minä EN heitä äijää ulos! Onko selvä!

Koskikartio otti kuulokkeet korviltaan merkiksi, että palaveri oli päättynyt ja käänsi koväänisen auki.

- Hyvä, hyvä Hannu! Älä anna periksi, sanoi toinen kone.

- Heitä äijä vain ulos ohjaamosta,

Hannu, hihkui lennonjohtaja iloisesti. Koskikartio oli unohtanut kääntää oman mikrofoninsa valitsimen INTERPHONE-asentoon, ja kaikki mitä hän oli sanonut, oli mennyt ulos lennonjohdon jaksolla.

- Sinulle tuli miikka, sanoi Kim Kaskineva. Nämä miinukset sovite-

taan Tukholman iltalennolla.

- Mitä se mies oikein sanoi siellä, uteli matkustaja.

Lentoemäntä tuli ohjaamoon.

- Hei pojat! Joko haluatte? Annanko teille molemmille yhtä aikaa?

Mies katseli lentoemäntää silmät pyöreinä. Lentoemäntä punastui:

- Ta... tarkoitan, haluatteko kahvia vai teetä?

Mutta kun se lento oli ohitse, ja ilta joutui, niin Hannu Koskikartio kirjoitti koneen matkapäiväkirjaan:

»Rakas lentopäiväkirjani! Älä enää koskaan anna minulle sattua sellaista, kuin minulle sattui tänä aamuna ...»



Pilottipuhaltajat 40v!

Syksyllä 1970 heräsi ajatus koota tiedossa olevat torvensoittajat yhteen. Seuraavan vuoden alussa Erkki Forsmanin kotiin saapuivat Seppo Sakari Mahkonen, Kauko Rosenlund ja Antti Aromaa, soittimet mukanaan. Kuin sattumalta kuuntelemaan ilmestyi tunnettu trumpettisti Lauri Ojala josta tulikin Pilottipuhaltajien johtaja n. 10 vuodeksi. Kuvassa perustajajäsenet saattamassa lentotoiminnan johtajaa Olli Puhakkaa eläkkeelle Ravintola Haikaranpesän edustalla keväällä 1971.

Haikaranpesän keikka oli kvartetin ensimmäinen julkinen esiintyminen. Siitä se lähti käyntiin. Kuvassa vasemmalta: Seppo Sakari Mahkonen, Erkki Jallu Forsman, Kauko Rosenlund ja Antti Aromaa. Kuva: Jallu Forsman

VILLE HÖYHEN



Gary Clark

Škoda-nelivetomallisto MetroAutosta

Vastuullista autokauppaa vuodesta 1925.

4x4 = 45

SIMPLY CLEVER



Škoda tarjoaa suomalaiseen talveen monipuolisen nelivetoisten perheautojen malliston - 45 nelivetoista vaihtoehtoa. Nyt saat Škoda-nelivedot myös odotetulla yhdistelmällä: **TDI-diesel ja DSG-automaattivaihteisto!** Löydä oma Škoda-nelivetosi: www.metroauto.fi.

NYT KOEAJETTAVANA!
ISO PERHEAUTO
ŠkodaSuperb Combi 4x4



Tuulilasi

Tuulilasi 12/2010

Parivertailu: Kisa kartanon herruudesta.

1. **Škoda Superb Combi 2.0 TDI 170 Elegance DSG**, 311 pistettä. Vertailuauton hinta 44 977 euroa.*
2. **Volvo V70 D3 Momentum A**, 304 pistettä. Vertailuauton hinta 53 649 euroa.*

"Uusi Isäntä", "Farmari-Superb on varsinkin Elegance-varustetasolla hyvä paketti. Tilojensa puolesta Superb sopii hyvin esimerkiksi kolmilapsiselle perheelle."

* Vertailuautojen hinnat ovat Tuulilasi-lehdessä ilmoitettut vertailuhetkellä paikkansa pitäneet hinnat.



Škoda 4x4-malliston kokonaishinnat 28 955,73 € - 54 211,76 €, EU-yhdistetty kulutus 5,4-10,1 l/100 km, CO₂-päästöt 141-235 g/km. (Škoda Superb 4x4 alk. 37 440,73 €, autoveroton svh 28 680 €, arvioitu autovero CO₂ 162 g/km 8 760,73 €). Hintoihin lisätään toimituskulut 600 €. Kuvan auto erikoisvarustein.

MetroAuto

ESPOO Kehä III

Koskelontie 19
02920 Espoo
p. 010 615 2560
CHEVROLET•OPEL
ŠKODA•SUBARU

HELSINKI Viikki

Hernepellonkuja 12
00560 Helsinki
p. 010 615 2500
CHEVROLET•OPEL
ŠKODA•SUBARU

TAMPERE Lielähti

Taninkatu 3
33400 Tampere
p. 010 6150 (keskus)
JAGUAR•LANDROVER•OPEL
SAAB•ŠKODA•SUBARU

VANTAA Airport Tikkurila

Aamuruskontie 10
00750 Helsinki
p. 010 615 2720
NISSAN•ŠKODA

www.metroauto.fi

KAIKKIEN AIKOJEN TURVALLISIN VOLVO



VOLVO XC60 ON HALUTUIN. Vuoden 2010 rekisteröinnit

Volvo XC60	1 271 kpl	Volvo XC70.....	195 kpl
Audi Q5.....	378 kpl	BMW X5.....	116 kpl
Mercedes-Benz GLK.....	256 kpl	Audi Q7.....	73 kpl
Toyota Land Cruiser.....	239 kpl		

VOLVO XC60. VAKIONA CITY SAFETY.

Volvo XC60 jarruttaa tarvittaessa autoa automaattisesti esteen lähestyessä. Siinä on vakiovarusteena ensimmäisenä maailmassa City Safety -turvajärjestelmä, joka auttaa kuljettajaa välttämään onnettomuuksia alhaisilla nopeuksilla (alle 30 km/h), joilla suurin osa törmäyksistä tapahtuu. Nämä ovat hyviä uutisia sinulle, matkustajillesi - ja edessä ajaville kanssa-autoilijoille. Nyt saat XC60-mallin myös urheilullisena R-Design versiona.

Volvo XC60 -mallisto alkaen: autoveroton hinta 35 550 € + tk. 600 €, autovero 10 357,17 €, kokonaishinta 46 507,17 €. EU-yhd. 5,9–10,7 l/100 km, CO₂ 154–249 g/km. Volvo Sopimus alkaen 48 €/kk (3 vuoden sopimus, 20 000 km/v).



MARJO KASKINEN
automyyjä
010 8522 659
050 3479 639
marjo.kaskinen@bilial.fi



KYÖSTI LÄHDE
automyyjä
010 8522 656
0400 597 256
kyosti.lahde@bilial.fi



BILIA KAIVOKSELA
Automyynti
Uudet autot p. 010 8522 881
Vaihtautot p. 010 8522 882
Huoltopalvelut, Vientiautopalvelut
Vantaanlaaksontie 6

AUTOMYYNTIMME PALVELEE
ma-pe klo 8-18 ja
lauantaisin klo 10-16

BILIA
WWW.BILIA.FI