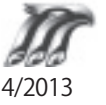


LIIKENNE- LENTÄJÄ



HAMILTON 2013

TERVEISIÄ KENIASTA!

FLYBE FINLAND
- VIIDESSÄ VUODESSA KAPTEENIKSI

BOSS
HUGO BOSS

***"I DON'T EXPECT SUCCESS
I PREPARE FOR IT"***

RYAN REYNOLDS

**BOSS BOTTLED.
FRAGRANCE FOR MEN**



PALUU TULEVAISUUTEEN

Menneisyyttä ei voi muuttaa, ellei satu olemaan Pohjois-Korean hallitsija ja kirjoittaa historian uudelleen. Lentoyhtiöiden talous on "ajautunut" niukkuuteen, vaikka itse lentoala on edelleen miljardeja tuottava toimiala. Onko tämä sattumaa vai tietoista toimintaa? Pystymmekö muuttamaan tulevaisuuden suuntaa?

Olen itse aloittanut liikennelentäjän työt vuonna 2000 lyhyen Ilmavoimauran jälkeen. Lentoalan kasvu oli hurjaa ja töihin haettiin kaikki kynnelle kykenevät. Olit siten vastavalmistunut keltanokka tai ajan patinoima MIG-sankari, oli työpaikka kurssin jälkeen varma. Ammattiliitot ajoivat jäsentensä etuja ja tämä toi vaurautta, hyvinvointia ja isoja autoja. Kaikki tiedämme, että nousu ei voi jatkua ikuisesti. Oliko jo silloin yhtiöiden johtajien ymmärrys lentämisestä lähes olematon, koska seurauksena oli sakkaus korkealta? Vuodet kuluivat, ja välillä näytti, että sakkauksesta oikaisu ehkä onnistuukin. Sakkauksen oikaisussa on kuitenkin tehty toimenpiteitä, jotka eivät tue lentoyhtiöiden toimimista. "Ydinliiketoimintaan keskittyminen" on vain termi toimintojen ulkoistamiselle. Nokia oli tämän mallin uranuurtaja ja ulkoistettujen alihankkijoiden kilpailuttaminen olikin tehokas tapa pitää menot kurissa. Nokialla oli piirre, jota lentoyhtiöillä ei ole. Sillä oli paljon vaihtoehtoja alihankkijoiksi.

Monimonopoli

Lentoyhtiömaailmassa eri toimintojen tuottajia ei ole rivikaupalla tarjolla. Oli toiminta mikä tahansa, se yleensä vaatii lupia, koulutusta ja muuta viran-



omaisen paperisotaa. Toimintoja on vaikea viedä kovin kauas lentokentästä, joten kulumielessä ei ole paljoa liikumavaraa. Kuitenkin toiminnot ovat pakollisia ja pahimmillaan ulkoistettu toiminta on yksissä käsissä. Jos itse olisin alihankkija, jonka tuotanto on elintärkeä ostajalle, hieroisin karvaisia käsiäni. Millaiset voivat olla sopimusten jatkoneuvottelut, jos muita vaihtoehtoja ei ole? Alihankkijan motivaatiot saattavat jopa erota ostajayhtiön haluista ja tuloksena on sutta ja sekunda. Tämähän on nähty.

Uusia ideoita?

Mielenkiintoinen huomioi on Flybe Finlandin päätös ottaa huonosti toiminut miehistökuljetus takaisin omaan yhtiöön. Aikaisemmin miehistökuljetus ostettiin alihankkijalta. Alihankkijan tavoitteena taisi olla enemmän ajojen maksimointi kuin kuljetusten sujuvuus, mikä on luonnollista. Bussit ajoivat toimitalolle miehistön ja kaasuttivat tyhjänä pois. Uusi auto tilattiin lähtevälle miehistölle. Tuplalaskutus ja ihan sopimuksen mukaan. Nyt Flybe-bussikuskit suunnittelevat, järjestelivät ja tehoavat ajoja yhtiön edun mukaisesti. Odotusajat ovat pienentyneet ja lentoliikenteellä taas yksi mahdollisuus pysyä paremmin aikataulussa. Hatunnosto tämän päätöksen teh-

neelle! Tässä ehkä uuden yritysjohtomanuaalin ensikappale. "Motivoitunut oman yhtiön työntekijä tuottaa lisäarvoa ja tehokkuutta, jota ei pystytty rahalla alihankkijalta ostamaan."

Suuruuden voimaa etsimässä

Lentäjiä tarvitaan aina, jos lentokoneita halutaan lennättää. Uusimmatkaan lentokoneet eivät lennä ilman lentäjää, ja niiden elinkaari on ainakin 30 vuotta. Työn tehostamisella on saatu tuotantokustannuksia alaspäin. Lieveilmiöinä ovat lisääntyneet sairauspoissaolot, väsymys ja jopa terveysongelmat, jotka ovat johtaneet lupakirjan menetyksiin. Ulkoistus ei näitä ilmiöitä poista.

Lentotyön pilkkominen pieniin yksiköihin antaa ostajalle mahdollisuuden hallita isomman voimalla. Tätä toimintaa on tehty Amerikassa ja Euroopassa jo vuosien ajan. Lentäjäliitot ovat pyrkineet kasamaan lentäjiä yhteisöksi, jossa jokaista pystytettäisiin auttamaan ison pahan puristuksessa. Peli kovenee ja lentäjäkunta on kuitenkin vain pieni osa ilmailualaa. Katseet ovat alkaneet harhailemaan suuremmissa kokonaisuuksissa. Selkänöja suuremmista keskusjärjestöistä koetaan mahdollisuutena, joka tuo resursseja ja vaikutusmahdollisuuksia myös valtiovallan suuntaan uudella tavalla. Uskon, että jo lähitulevaisuudessa näemme liikettä kohti suurempia kokonaisuuksia. Yhdistämällä hajottamista vastaan.

Jäätäviä kelejä odotellessa!

Sami Simonen
Puheenjohtaja

LIIKENNE- LENTÄJÄ

4/2013



6

Salpauslento & Flybe

Flybe Finland tarvitsee tulevina vuosina palvelukseensa kymmeniä uusia lentäjiä Embraer-ohjaajien palatessa lentämään Finnairin koneita. Yhtenä rekrytointiväylänä toimii Salpauslennon kanssa rakennettu Ab Initio -koulutus. Pekka lehtinen jututti aiheen tiimoilta valintapäällikkö Markku Aintilaa.



10

Gunnar Lihrin jalanjäljillä

Huippuvuoret Pohjoisella jäämerellä on monelle tuntematon paikka. Yksi retkikuntien ja muiden kiinnostuneiden kuljettajista tälle arktiselle alueelle on ollut Finnair ja sen edeltäjä Aero. Heikki Tolvanen kertoo näistä erikoiskeikoista lisää ja kokosi yhteen Huippuvuorille lentäneiden muistelmia.



26

Muu maa mansikka – Tom Nyström Keniassa

Kaikilla meillä on tulevaisuuden suunnitelmia ja erilaisia ammatillisia haaveita. Tom Nyström koki ajan olevan oikea virkavapaan anomiseksi ja lähtemiseksi töihin Keniaan, lähes 7000km päähän koti-Suomesta.



35

Hamiltonin lentonäytös 2013

Alkukesän perinteisessä Hamiltonin lentonäytöksessä saatiin nauttia ilmailusta kaikilla aisteilla. Warbirdit täyttivät taivaan ja Heikki Tolvanen antoi kameran laulaa.



Sisäsivuilla myös

- 3 Sami Simonen: Paluu tulevaisuuteen
- 16 Konekaupoilla
- 22 Jäsenyhdistysten konetyyppilistaus 2/2013
- 24 IFALPA:n HUPER-komitea kokoontui Madridissa
- 32 Mercedes-Benz Golf Trophy

Liikennelentäjä-lehden aineisto- ja ilmestymiskalenteri 2013

Nro	Toimitusaineisto	Ilmoitusaineisto	Lehti ilmestyy
1 / 2013	11.1	25.1	vko 8
2 / 2013	28.2	15.3	vko 16
3 / 2013	30.4	17.5	vko 28
4 / 2013	16.8	30.8	vko 40
5 / 2013	18.10	01.11	vko 50

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.

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
Sami Simonen
p. 0400-684 818
sami.simonen@fpapilots.fi

Päätoimittaja:

Olli Iisalo
p. 050-322 3035
olli.iisalo@fpapilots.fi

Toimittajat:

Miikka Hult, Pekka Lehtinen, Matias Jaskari ja Heikki Tolvanen

Taitto:

Maija Havola

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/marketing:

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

Tämän lehden painopaikka:

Multiprint Oy
Mäkituvantie 3
01510 Vantaa
0306 667 100
www.multiprint.fi

Vuonna 2013 ilmestyy viisi numeroa.

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

Kaikkien kirjoittajien mielipiteet
ovat heidän omiaan, eivätkä ne edus-
ta Suomen Lentäjäliitto ry:n virallista
kantaa. Virallisen kannan ilmaisee leh-
dessä ainoastaan Suomen Lentäjäliitto
ry:n puheenjohtaja.

Kannen kuva: Miikka Hult

ILMAILUALAN JA LEHDEN SUUNTA ON SAMA - ETEENPÄIN!

Hyvät FPA:n jäsenyhdistysten lentäjät ja muut liikenne- ja lentäjälehden lukijat!

Vaihdoimme Tom Nyströmin kanssa lehden vetovastuun toukokuussa ja kesän perehtymisjakson jälkeen olen viimein hienon tehtävän äärellä kirjoittaessani ensimmäistä pääkirjoitustani. Ensimmäiseksi haluan osoittaa kiitokseni Nysälle erinomaisesta työstä lehden saattamiseksi sille hienolle tasolle, jolla se nyt on. Lehden sisältö on onnistuttu pitämään jäsenistöä kiinnostavana ja lehti myös näyttää hyvältä. Kiitän myös FPA:n hallitusta luottamuksesta päästä luotsaamaan lehteä tällä hyvin viitoitetulla tiellä, jonka varrella tulen yhdessä hienon toimitusporukan kanssa toki myös kehittämään julkaisua.

Ilmailuala on aikojen saatossa ja etenkin viime vuosina muuttunut paljon. Tämä lause viittaa monissa yhteyksissä siihen, että seuraavaksi puhutaan jostain ikävästä. Muutosta on kuitenkin aina ja kaikkialla, ja se tuo mukanaan myös paljon hyvää. Näistä uusista tuulista, kuten alan innovaatioista ja suomalaisten lentäjien kuulumisista eri yhtiöissä ympäri maailmaa tulemme raporttoimaan totuttuun tapaan jatkossakin. Ohessa esittelemme mm. jäsenistön vapaa-ajan tempauksia, kuten tällä kertaa Finnairin jouk-

kueen osallistumisen Mercedes-Benz Golf Trophy -kisaan.

Tämän ja vielä seuraavankin numeron punaisena lankana on kotimainen lentäjäkoulutus ja ilmailualan tulevaisuus. Alan tulevaisuus on valoisa, vaikkakin erinomaisen vaikeasti enustettavissa. Tulevaisuuden selkeä suunta on kuitenkin ylöspäin ja kasvun yhtenä merkittävänä haasteena nähdään alan ammattiosaajien löytäminen eri tehtäviin. Yksin uusia lentäjiä tarvitaan eri arvioiden mukaan jopa satoja tuhansia parin tulevan vuosikymmenen aikana.

Suomessa lentäjiä on koulutettu kansallisen ja myöhemmin kansainvälisen liikenteemme tarpeisiin jo pitkään. Alalla on tänä päivänä kilpailuakin, vaikka merkittävimmät kouluttajat ovat laskettavissa yhden käden sormilla. Malmin lentokentällä toimiva Salpauslento Oy aloitti Finncomm Airlinesin kanssa Ab Initio -koulutusyhteistyön vuonna 2005. Nykyisin Flybe Finland -nimellä toimiva yhtiö jatkaa hyväksi havaittua koulutusmallia edelleen. Pekka Lehtinen valottaa yhteistyökuviota tarkemmin lehden sivuilla.

Lentäjän ura on perinteisesti edennyt yhden tai korkeintaan parin eri yhtiön palveluksessa, yleensä vielä oma-



Olli Iisalo
Päätoimittaja

sa kotimaassa. Uramuodossa on kuitenkin havaittavissa muutos, kun varsinkin alalle valmistuvat uudet lentäjät joutuvat yhä useammin etsimään ensimmäistä työpaikkaansa kaukaakin ulkomailta. Työsopimus ei välttämättä ole automaattisesti toistaiseksi voimassa, vaan pätkätyöt ja tuntisopimukset riivaavat myös lentäjien työmarkkinoita. Samalla lentoyhtiöiden konkurssit ja väenvähennykset ovat pakottaneet jopa kokenutta väkeä etsimään uuden työpaikan toisaalta.

Välillä maisema vaihtuu onneksi myös omasta halusta. Nysä Nyströmin päätoimittajuudesta luopuminen liittyi osaksi hänen lähtönsä lentotöihin ulkomaille. Virkavapaalla Finnairilta hän lentää nyt E190-kapteenina Kenya Airwaysin palveluksessa. Tomin ensimmäisistä kokemuksista Nairobissa voit lukea alkaen sivulta 26.

Lentäjä tietää, että pilvien päällä paistaa aina aurinko. Siksi harmaantuvis- ta aamuista huolimatta toivotan teille kaikille aurinkoista alkavaa syksyä ja antoisia lukuelämyksiä lehden parissa!



FINNISH PILOTS' ASSOCIATION
"THE GLOBAL VOICE OF FINNISH PILOTS"

AB INITIO KAUTTA TAIVAALLE

Flybe Finlandin ja sitä edeltäneen Finncommin käyttämä ab initio –koulutus on pyörinyt jo kahdeksan vuoden ajan. Tulokset ovat olleet positiivisia. Ensimmäiset oppilaat ovat työskennelleet kapteeneina jo usean vuoden ajan. Myös koulutuksen toteuttavassa Salpauslennossa ollaan tyytyväisiä yhteistyöhön.

Kuvat: Salpauslento Oy



Pekka Lehtinen
ATR 42/72-perämies

Flyben ab initio historia juontaa juurensa vuoteen 2005, jolloin yhtiön edeltäjä Finncomm Airlines päätti käynnistää oman nolasta alkavan lentäjien koulutusjärjestelynsä. Tuohon aikaan yhtiö oli kovassa kasvussa, kun taas lentäjämarkkinoilla oli kova pula kotimaisista lentäjistä. Näin ollen yhtiö halusi varmistaa riittävän ja ennen kaikkea ennustettavan lentäjätuotannon tuleviksi vuosiksi. Koulutuksen ideana oli valita yhtiön omien hakukriteereiden perusteella seulottu vailla lentokokemusta oleva oppilas omakustanteiseen lentäjäkoulutukseen ja taata hänelle työpaikka menestyksellään koulutuksen jälkeen yhtiön tarpeen mukaan. Vaikka hakuprosessi sekä koulutus tapahtuivat alihankkijan toimesta, oli yhtiö korvamerkinnyt oppilaansa alusta alkaen ja pystyi näin seuraamaan koulutuksen edistymistä sekä ennustamaan hyvissä ajoin tulevan lentäjäresurssin.

Viidessä vuodessa kapteeniksi

Nyt kahdeksan vuotta myöhemmin Flybellä ollaan tyytyväisiä koulutuksen tuottamiin hedelmiin. Tällä hetkellä yhtiössä työskentelee 34 ab initio -putki on työntänyt uusia lentäjiä ulos peruskoulutuksesta 5-10 oppilaan vuosivauhdilla ja odotusaikaa lentokoulun jälkeen on tullut enimmillään puolen vuoden verran ennen yhtiökoulutuksen alkua. Poikkeuksena tästä on viimeisin kurssi, joka on joutunut odottamaan työllistymistään noin vuoden päivät. Parhaimmassa tapauksessa sen sijaan kurssi on alkanut heti

koulusta valmistumisen jälkeen.

Kapteeniksi ylentyminen on tapahtunut luonnollisesti yhtiön tarpeen mukaisesti, mutta kasvun vuosi johtuen mainospuheista tuttu ”viidessä vuodessa kapteeniksi” koulutuksen alusta laskien on toteutunut monien kohdalla melkoisen hyvin. Parhaimpaan saumaan osuneet ovat siis vaihtaneet jakkaraa noin kolmen vuoden perämiesuran jälkeen, Aintila kertoo. Yhtiön kannalta ab initio on ollut myös siinä mielessä hedelmällinen, että jo ennen koulun alkua luotua side yhtiön ja oppilaan välille on kannustanut alusta alkaen toivottuun yhtiökulttuuriin saaden näin aikaiseksi motivoituneempia työntekijöitä. Samoin tieto odottavasta ATR:n perämiespestistä on ollut oiva kannustin potkia oppilaita hyviin suorituksiin opiskeluaikoina. Löysäilyyn ei koulussa ole muutenkaan varaa, sillä riittävä opintomenestys on vaatimus yhtiöön palkkaamiseksi, Aintila täsmentää. Jatkossa urakehitysmahdollisuudet yhtiössä ovat kuitenkin hieman toisenlaiset kuin tähän saakka, johtuen lähinnä muutoksista konelaivastossa. Aiemmin pääasiassa yhden konetyypin laivastoa operoineessa kasvavassa yhtiössä urakehitys vei ATR-kapteenin vakanssille melko pian. Nyt sen sijaan, kun laivasto koostuu puolet ja puolet –tyyppisesti ATR:istä ja Embraereista, saattaa urakehitys kulkea ATR-kapteenin vakanssille Embraerin kautta. Luonnollisesti kaikki riippuu kuitenkin loppujen lopuksi yhtiön tarpeista, Aintila summaa.

Win-win

Flyben hakukriteerit niin ab initiolaisille kuin kaikille muillekin lentäjäksi pyrkiville ovat olleet vuodesta toiseen melko lailla samat: ylioppilastutkinto tai vastaavat tiedot, medical 1, suppean turvallisuus selvityksen läpäisy sekä suomenkielen taito. Varsinaisia kriteereitä iän tai kansalaisuuden suhteen ei sen sijaan ole. Näiden lisäksi vaatimuksena on yhtiön omien kriteereiden perusteella yhdesä Työterveyslaitoksen kanssa laadittujen valintakokeiden läpäisy. Flyben valintakokeita on pidetty hieman erilaisiin asioihin painottuvina kuin pe-

rinteisiä lentäjätestejä ja niiden vaikutus on ollut hakuprosessissa melko karsiva. Aintila kuitenkin perustelee asiaa sillä, että yhtiö on asettanut kriteerinsä haluamiaan ominaisuuksia painottaen ja testausmenettely on laadittu näitä kriteereitä kunnioittaen. Tämän lisäksi vuosia käytetyn valintamenettelyn tulokset ovat nyt nähtävissä yhtiön lentäjäkunnassa ja tulos on erittäin positiivinen. Väite on pakko allekirjoittaa niiltä osin, että samojen valintakokeiden kautta tulneiden kohdalla työyhteisö on hyvin homogeeninen ja ilmapiiri hyvä.

Mutta miksi ylipäättään järjestää ab initio –tyyppistä koulutusta aikana, jolloin lentäjistä on Suomessa valtava ylitarjonta? Ilmailuopisto kouluttaa oppilaita kortistoon ja arviot töttömiä lentäjien määrästä pyörivät kahden sadan korvilla. Aintilalla on vastaus: Ab initio on monessakin mielessä win-win-tilanne. Yhtiön kannalta valintaprosessi on pitkälti ulkoistettu, jolloin oppilaan valinta koulutukseen ja sitä kautta yhtiöön on helppo ja edullinen. Tämän lisäksi yhtiö saa heti alusta saakka yhtiöön sitoutettua ja motivoitua lentäjävoimaa. Oppilaan kannalta tiedossa on puolestaan heti koulutuksen alussa melko lailla varma työpaikka sekä Flyben lainantakausta yli 100 000 euron kurssimaksua varten. Koulutuksen ja valintojen järjestäjän – Salpauslennon – osalta yhteistyöllä on luonnollisesti työllistävä vaikutus. Kyseessä on siis todellakin pyhä kolminaisuus kaikkien kolmen osallistujan kesken.

Pohjat kuntoon Salpauslennossa

Vuodesta 1974 saakka toiminutta Salpauslentoa pyörittävä koulutus-päällikkö Anssi Viljanen yhtyy Aintilan näkemyksiin. Vuosia jatkunut symbioosi Finncommin ja sittemmin Flyben kanssa on tuonut lentokoululle volyyymiä ja oppilasvirta on ollut tasainen. Erityisesti ab initio –haun suuri näkyvyys on lisännyt hakijamääriä myös yhtiön omaan ammattilentäjän koulutukseen, mikä on ollut luonnollisesti positiivinen asia. Pari kertaa vuodessa järjestettävä ab initio on tähän saakka houkuttanut tasaisesti noin sata hakijaa vuodessa ja osa näistä päätyy



Pääasiassa Malmilta operoitavat koululennot tutustuttavat lento-oppilaat alusta alkaen kohtalaisen vilkkaaseen liikenneympäristöön.

Salpauslennon omalle kurssille ab initio –paikan mennessä ohi.

Nykyisin Salpauslennon koulutuslupa sisältää valtavan määrän erilaisia lentoalan koulutuksia ja yritys järjestääkin vuosittain kursseja laidasta laitaan aina PPL(A)-etäopinnoista opettajakurssin kautta helikopterimittariteorioihin. Ammattilentäjien koulutus on kuitenkin yrityksen ydintoimintaa. Normaalisti ammattilentäjän kurssit alkavat kahdesti vuodessa, ja tyypillinen kurssikoko on ollut 3-17 oppilasta, kertoo yrityksen päälennonopettaja Ari Kallinen. Kurssit ovat normaalisti yhdistelmä koulun omia ja ab initio –oppilaita, mutta eri kriteereillä valitut oppilaat eivät erotu koulutuksen aikana millään tavalla toisistaan. Tämän lisäksi kursseilla saattaa olla alkuvaiheessa mukana Ilmailuopiston oppilaita, jotka jatkavat alun PPL-vaiheen jälkeen matkaansa Poriin. Kallisen mukaan viimeinen vuosi on ollut nyt melko lailla poikkeuksellinen, sillä moni hyväksytyiksi tulleista on lykäsnyt kurssin aloitusta myöhemmäk-

si. Tästä johtuen oppilasmäärä on vajonnut alas ja esimerkiksi viimeisellä heinäkuussa aloittaneella kurssilla on vain kolme oppilasta ja näistäkin kaikki ovat koulun omalla kurssilla. ”Kyse ei ole niinkään siitä, etteikö hakijoita riittäisi, vaan pikemminkin siitä, etteivät valinnan läpäisseet uskalla panna koulutukseen rahallisesti epävarmassa tilanteessa”, Kallinen sanoo.

Tyypillisesti prosessi kulkee niin, että kaikki ammattilentäjän koulutukseen hakevat pyrkivät ensisijaisesti ab initio –koulutukseen, jossa valintakriteereinä noudatetaan Flyben kriteereitä. Salpauslennon omalle kurssille puolestaan vaaditaan samojen Työterveyslaitoksen valintakokeiden läpäisyä, mutta Flyben asettamat kriteerit arvioidaan koulutukseen soveltuvuuden kannalta. Näin ollen vaikka ovi ab initio –koulutukseen ei aukeaisikaan, voi oppilas mahdollisesti jatkaa hakua Salpauslennon omalle kurssille. Salpauslennon Viljanen haluaa kuitenkin painottaa erityisesti sitä, että Flyben testien läpäisemättömyys

ei missään nimessä tarkoita sitä, etteikö oppilas olisi soveltuva lentotyöhön. Hakija ei vaan tuolla hetkellä täytä Flyben kriteereitä ja saattaa hyvinkin soveltua toiseen yhtiöön.

Salpauslennon koulutuskalusto koostuu yhdeksästä Cessna 152:sta, kolmesta 172:sta, kahdesta Piper Arrowista sekä kolmesta King Air C90-koneesta. Yksimoottorikalustoa käytetään peruslentokoulutukseen, mittarikoulutukseen sekä ansiolentäjäkoulutukseen, kun taas King Aireilla lennetään monimoottorikurssi. Varsinaisia suunnitelmia kaluston päivittämiseen ei ole, mutta koneiden avioniikkaa on päivitetty pikku hiljaa vastaamaan nykypäivän vaatimuksia, Viljanen kertoo. Oman lisänsä Salpauslennon toimintaan tuo lisäksi sisaryhtiö Scanwings, jonka nimissä operoidaan Helsinki-Vantaalta käsin King Aireja sekä yhtä Cessna Citation CJ2+ -liikesuihkua. Scanwingsin toimiala kattaa erilaiset tilauslennot laidasta laitaan, ambulanssilennot kuin myös King Aireilla tehtävät mitta-

lennot sisältäen muun muassa kotimaan kenttien ILS-järjestelmien kalibroinnit. Organisaatioiden kannalta kyseessä on melkoinen lankakerä, sillä monet Scanwingsin vastuhenkilöistä ja lentäjistä ovat mukana myös Salpauslennon toiminnassa. Esimerkiksi suuri osa Scanwingsin lentäjistä työskentelee Salpauslennossa lennonopettajana, mikä rikastuttaa työtä monessakin mielessä, ja haastavan tilauslentotoiminnan tuomaa kokemusta ja näkemystä on lisäksi tärkeää ja mukavaa jakaa oppilaille, Kallinen toteaa. Oppilaiden kannalta Scanwings on myös ollut mainio tukijalka, sillä useat koulusta valmistuneet ovat valmistuttuaan työllistyneet Scanwingsiin keräämään arvokasta lentokokemusta haastavalla King Airilla.

Vahva usko tulevaan

Lentoalan tämänhetkisestä notkahduksesta huolimatta Viljanen uskoo tulevaan: Pitkän ajan ennusteet povaa-

vat lentomatkustuksen lisääntymistä, lentoalan kasvua ja sen myötä tarvetta lentäjille. Näin ollen myös lentokoulutuspuoli pysyy vahvana. Viljanen korostaa myös sitä, että maailmassa tullaan tarvitsemaan hyvin erilaisia lentäjiä. Jos Flybe hakee tiettyyn profiiliin soveltuvia liikennelentäjiä, vaaditaan bisneskoneen pilotilta huomattavan erilaista persoonaa puhumattaakaan mittauselentojen parissa puurtavasta työlentojen sankarista. Kaikkia näitä erityyppisiä lentäjiä kuitenkin tarvitaan. Lentokouluun hakeutumisesta pohtivan nuoren kannattaakin pitää mieli avoimena ja muistaa, että vaihtoehtoja on. Alan haasteena Viljanen näkee kuitenkin jatkuvan turvallisuustason kehittämisen ja oikean asenteen säilymisen lyhyen aikavälin heilahteluista huolimatta. Hän kertoo samalla tarinan: Malmin avoimien ovien päivässä oli esillä Rajavartiolaitoksen helikopteri ja vierailija tuli kurkkaamaan sisälle ohjaamoon. ”Miten kukaan voi oppia kaikki nämä nappulat?”, vierailija kysyi. Helikopterilentäjä miet-

ti hetken ja vastasi: ”Ensin tarvitaan oikeanlainen asenne ja sitten koulutetaan.” Niinpä. Tämä on se peruskivi, jonka ympärille kaikki muu rakentuu.

Flybellä puolestaan nähdään ab initio edelleen yhtiön lentäjäkoulutuksen selkärankana, joka takaa säännöllisen ja ennustettavan lentäjätuotannon heilahteluista riippumatta. Vaikka alalla onkin tällä hetkellä lentäjistä melkoinen yltärinta, ei yhtiössä ole suunnitelmia luopua hyväksi havaitusta koulutusmuodosta. Valmistuvat ab initiolaiset ovat jatkossakin ensisijalla yhtiön ”perämieskurssille”, minkä johdosta he kiilaavat aina valmistuttuaan koulutusjonon kärkeen. Vasta tämän jälkeen kurssipaikkoja jaetaan muuta kautta rekrytoituille perämiestarjoille. Tarvetta nykytilanteessa uusille lentäjille nähdään vuosiksi, joten tällä hetkellä myös työllisyysnäkyvät ovat hyvät. Ab initio –koulutus onkin lentäjän ammatista haaveilevalle nuorelle varteenotettava vaihtoehto mikäli siisti sisätyö noin kolmen vuoden päästä kiinnostaa. ✈



OMA KOTI AURINKORANNIKOLTA

SIRPA JOKINEN
KIINTEISTÖNVÄLITÄJÄ

ZODIACO

FUENGIROLA, MALAGA

JOKINENSANTANA@GMAIL.COM
WWW.ZODIACOHOUSES.COM
34 610702743

TULE TAPAAMAAN MEITÄ KOTIULKOMAILLA -MESSUILLE
WANHAAN SATAMAAN 26.-27.10.

GUNNAR LIHRIN JALANJÄLJILLÄ



Kymmenen mailin finaalilla RWY28 - Longyearbyen etuvasemmalla suiston jälkeen, jonka takana niemellä Svalbardenin lentokenttä.
Kuva: Heikki Tolvanen

Yksi maailman eristyneistä ja vaikeapääsyisistä paikoista on ollut Huippuvuoret, jonne Norjan pohjoisosistakin on vielä lähes 1000 kilometrin matka. Tuo 77-81° pohjoisella leveyspiirillä sijaitseva saariryhmä on houkutellut suomalaisia aviaattoreita karuihin maisemiinsa jo Gunnar Lihrin rohkeasta Nobilen haaksirikkoutuneen ilmalaivan pelastuslennosta 85 vuotta sitten. Silloisen Aeron seuraaja Finnair on vuosien varrella myös kunnostautunut Huippuvuoren operaattorina kuljettaen arktista eksotiikkaa etsiviä turisteja.



Heikki Tolvanen
B757 kapteeni

FINNAIR

Toukokuun 25.päivänä vuonna 1928 italialaisen napatutkia Umberto Nobilen ilmalaiva Italia oli palaamassa pohjoisnavalta, kun se putosi huonossa säässä jäälle Nordaustlandet-saaren koillispuolella Huippuvuorilla. Ilmalaiva katkesi, ja osa miehistöstä katosi. Reilu viikko onnettomuuden jälkeen eloonjääneet onnistuivat korjaamaan radion ja lähettämään hätäviestejä. Kolmas päivä kesäkuuta arkangelilainen radioama-

tööri kuuli viestit, ja ulkomaailma sai tietää, että osa miehistöstä on elossa. Eloonjääneiden pelastamisesta muodostui suurin arktisella alueella järjestetty pelastusoperaatio.

Gunnar Lihrin pelastuslento Huippuvuorille

Useat maat päättivät lähteä pelastamaan Italian eloonjääneitä – myös Suomi. Ilmavoimat vuokrasi pelastusoperaatioon Aero-yhtiöltä Junkers-lentokoneen. Lentäjäksi valittiin Aeron kokenut lentäjä Gunnar Lihri, ja retken johtajaksi Ilmavoimien luutnantti Olavi Sarko. Lisäksi mukaan lähti lentokonemekaanikko Uuno Backman.

Gunnar Lihri oli Tukholmassa 14. kesäkuuta, kun hän sai säh-

keen lähteä pikavauhtia Helsinkiin. Suomalainen retkikunta lähti Helsingin Katajanokalta 16. päivä, ja matka jatkui Vaasan kautta Tromssaan. Siellä tuli ongelmia, sillä mukaan pakatut varusteet painoivat liikaa, eikä Junkers F-13 kyennyt nousemaan ilmaan. Lentokone piti pakata laivaan ja pikaisen lähdön vuoksi myös matkakassa oli päässyt unohduttamaan. Suomen norjalaisen varakonsulin antaman vippilainan turvin laivamatka kyettiin maksamaan. Suomalaiset pääsivät Huippuvuorten King's Bayhin 23. päivä kesäkuuta.

Jäällä eloonjääneiden olosuhteet olivat vaaralliset - maihin yrittäminen oli uskaliaista, koska merijää liikkui virtausten ja tuulten mukana. Toukokesäkuussa jää myös sulaa, mikä puo-



F13 "Turku" ahtojäissä Huippuvuorilla. Kuva: CFG:n kokoelmat

lestaan muodostaa sumua. Vaikka sää saattoi olla lentämisen kannalta ihan-teellinen, meren ja jään pinnalla oli usein niin paljon sumua, ettei jäällä olleita voinut havaita.

Suomalaiset saapuivat siis paikalle varsin myöhään, ja ensimmäisen kerran eloonjääneiden telta oli nähty jo ennen suomalaisten saapumista. Eloonjääneitä ei kuitenkaan saatu heti turvaan, sillä heidän luokseen oli vaarallista laskeutua. Suurin osa eloonjääneistä pelastuikin vasta heinäkuun puolivälissä neuvostoliittolaisen jäänsärkijän kyytiin.

Ilmalaiivan Italian pelastusoperaatioon osallistui kaikkiaan noin 1500 ihmistä, parikymmentä laivaa ja lentokonetta. Operaatioon osallistuneiden maiden yhteistyö toimi huonosti, sillä operaatiolla ei ollut yhteistä johtokeskusta – sen sijaan valtiot kilpailivat siitä, kuka ensimmäisenä löytää ja pelastaa eloonjääneet.

Suomi ei sentään jäänyt aivan osattomaksi tässä kisassa. Italialaisten pelastajien koiravaljakko oli joutunut pulaan, ja suomalaiset noukkivat yhden italialaisen alppijääkäriin turvaan viime hetkillä. Tämä noteerattiin myös Italiassa – Mussolini onnitteli suomalaisia pelastajia, ja he saivat myös italialaisia kunniamerkkejä.

Suomalaisten uskalias retki olisi voinut päättyä katastrofiin. Ilmailuhistorioitsija Carl-Fredrik Geustin mielestä suomalaiset selvisivät hyvän lentotaidon, improvisoinnin ja hyvän onnen ansiosta.

Adventalenista Svalbardiin

Huippuvuorten ilmailuhistoria ulottuu siis 85 vuoden takaisiin aikoihin, mutta ensimmäinen lentokenttä saarille rakennettiin vuonna 1944 Luftwaffen toimesta Longyearbyenin lähistölle Adventaleniin. Sodan jälkeen lentokenttää ei enää käytetty ja seuraava laskeutuminen tapahtuikin vasta vuonna 1959, kun vakavasti sairastanut mainari piti saada manner-Norjaan hoitoon. Kaivosyrityksen henkilökunta raivasi Adventalenin kii-totien ja Norjan ilmavoimien Catalinalentovene kävi noutamassa potilaan. Kii-totietä kunnostettiin entisestään 1800 metrin mittaiseksi ja samaisena vuonna Braathens SAFE suoritti koe-

lennon 54-paikkaisella DC-4 koneella, jonka jälkeen Adventaleniin lennettiin harvakseltaan noin kerran vuodessa. Operaatioita rajoitti lokakuusta helmikuuhun kestävä kaamos, kii-totievalojen puute sekä loppukevään ja kesän sula maa, jolloin kelirikkoiselle kentälle ei voitu operoida ollenkaan. Ensimmäinen yölaskeutuminen suoritettiin joulukuussa 1965 parafiinilamppujen ja kii-totien viereen pysäköityjen autonvalojen avulla. Vuosina 1965–66 lentokentällä vierailtiin jo 16 kertaa ja vuoteen 1972 mennessä meni sadan laskeutumisen raja rikki, jolloin Braathens SAFE operoi sinne DC-6B koneella sekä ensimmäistä kertaa myös Fokker F-28 suihkukoneella. Seuraavana vuonna Aeroflot aloitti myös operaatiot saarelle palvelukseen neuvostokaivossiirtokuntia Barentsburgilla ja Pyramidenissa.

Uuden lentokentän suunnittelu- ja rakennustyöt käynnistettiin vuonna 1973 vain viiden kilometrin päässä Longyearbyenistä sijaitsevassa Hotellnesetissa ja ensimmäisen laskeutumisen kunnian sai Braathensin F-28 syyskuussa 1974. Kii-totie (2483 x 45 m) ja platina-alue piti eristää 1-4 metriä paksulla materiaalilla, jotta keväisiltä routavaurioilta välttyttäisiin, mutta rakennusvirheistä johtuen kii-totie jouduttiin vuosien varrella asfaltoimaan usein. Kii-totien eristeremontti valmistui vihdoon 2006, jonka jälkeen laajemmilta korjauksilta on välttytty.

F13 "Turun" miehistö Hansalahdella Huippuvuorilla. Kuva: CFG:n kokoelmat



Tänä päivänä Svalbardin lentokentälle (ENSB) on päivittäinen reittiliikenne SAS:n ja Norwegianin toimesta, joten se on maailman pohjoisin vakituista reittiliikennettä ylläpitävä lentokenttä. Huippuvuorilta löytyy myös kolme pienempää lentokenttää: Hamnerabben, Ny-Ålesund ja Svea, joihin lennetään Lufttransportin toimesta kahdella Dornier Do-28 potkuriturbiinikoneella.

Elokuussa 1996 Vnukovo Airlinesin Tu-154M törmäsi lähestymisen aikana vuoreen, jolloin kaikki koneessa olleet 141 henkeä menehtyivät – tämä oli Norjan historian pahin lento-onnettomuus.

Sinivalkoisin siivin Huippuvuorille

Minulla oli ilo päästä lentämään heinäkuussa 2013 Svalbardin lentokentälle Bojolla, jonka navigaatiojärjestelmä mahdollistaa operaatiot 78° pohjoispuolella toisin kuin alun perin keikalle suunnitellulla A319-koneella. Huippuvuoret ovat lähempänä kuin äkkiseltään ajattelisi, sillä lentoaika Helsingistä oli noin 2 tuntia 45 minuuttia. Länsituulista johtuen lähestyminen suoritettiin saaren sisäosien korkean maaston yli, josta 3,7° lähestymisliuku ja peräti 16° offset localizer -lähestymismenetelmällä – kiitotie sijaitsee merenrannalla. Pilvestä ulostulon jälkeen avautuivat dramaattiset maisemat lähestymislinjan molemmilla puolilla oleviin noin 600

metriä korkeisiin vuoren huippuihin ja Longyearbyenin kaupunkiin. Näin pohjoisessa oli oleellista muistaa, ettei IRS-järjestelmää saanut kohdistaa uudelleen, sillä se ei todennäköisesti olisi oiennut. Niinpä yritimme minimoida inhimillisen erehdyksen riskin laittamalla kytkimien päälle pätkän maalarinteippiä muistuttamaan, ettei käsi kävisi automaattisesti IRS kytkimillä parking checklistan mukaisesti.

Perillä meitä odotti 130 kiinalaisturistia, jotka olivat risteilleet Islannista Huippuvuorille ja lensivät Kiinaan Helsingin kautta. Huippuvuorten eksotiikka ja koskematon luonto houkuttelee sinne enenevässä määrin turisteja. Sain kokeneilta kollegoilta vuosien varrelta hyviä tarinoita Huippuvuorten lennoista, joista seuraavassa parhaat palat:

Mäkisen Veikko kertoi 70-luvulla lennetyistä DC-9-keikasta (perämiehenä luultavasti Arjamaan Markku): ”Muistelen käyneeni siellä -70-luvun puolivälin jälkeen tumpi-ysyllä. Kone oli täynnä saksalaisia, jotka juhlistivat Napapiirin ylitystä karnevaalimenoin matkallamme Hesasta Vaasan yli Tromssaan. Sieltä tankkauksen jälkeen jatkoimme matkaa PNR-menetelmää noudattaen.

Lisärikkana rokassa oli pysyvä NOTAM jääkarhujen mahdollisesta esiintymisestä kentällä. Tromssan VOR:n ja säätutkan avulla lensimme kohti Karhusaarta, jonka heikosta NDB:stä ei oikeastaan ollut muu-

ta apua, kuin sen ylityksen rekisteröinti. Siitä eteenpäin sitten vaan Karhusaaren NDB:n QDR:ää seuraten, säätutkaa ja radan 10 locatoria käyttäen laskeuduimme kiertokorkeuteen, ja siitä visuaalilähestymiseen radalle 10. Jos oikein muistan, niin silloin radan pituus oli jotain ± 1500 metriä. Paluumatkalle lähdimme parin tunnin kuluttua. Matkustava yleisö oli emännille esittänyt toiveen koukkaamisesta Pohjoisnavalle!

Pikaisen polttoainelaskelman jälkeen suostuimme kompromissiin, ja kävimme arviomme mukaan kääntymässä 80 leveyspiirillä. Saksalaiset jäivät Tromssaan jatkaakseen sieltä Hurtigrutenilla eteenpäin”.

Arjamaan Markku toimitti omasta lennostaan tarkan datan:

”Ensimmäisen kerran kävin siellä OH-LYG:lla 2.-3.7.1977
EFHK-ESSA klo 18.24–19.06
ESSA- ENTC (Tromssa) klo 19.50–21.36
ENTC-ENSB (Svalbard) klo 22.17–23.55
ENSB-ENTC klo 02.14–04.45
ENTC-EFHK klo 05.23–07.08.
Työaikaa kertyi noin 14 tuntia 30 minuuttia. Oli aika ennen EU-OPS-rajoitteita...”

Pänkäläisen Mauri muisteli lentäneensä aikoinaan Huippuvuorille MD-80:lla matkustajinaan rikkaita ranskalaisuristeja, jotka kuljetettiin venäläisellä sukellusveneellä Pohjoisnavan alle lounaalle!

Saloheimon Hessu puolestaan kertoi seuraavaa: ”Kävin Huippuvuorilla 90-luvun lopulla. Vietiin turisteja, jotka sitten jatkoivat helikopterilla venäläiselle jäänsärkijälle nauttimaan pohjoisen eksotiikasta.

Lento meni muuten hyvin, mutta tietyn leveysasteen ylitettyämme (olisiko ollut 80N?)(oli varmaankin 78N toim.huom.) FMS lakkasi navigoimasta ja Nav-näytöltä hävisi reitiviiva. Onneksi Longyearbyenissä oli ADF, jonka horjuvaa neulaa seuraten löysimme perille. Tieto olisi kyllä löytynyt FMS manuaalin limitations-osasta, jos olisin ennen lentoa muistanut ottaa asiasta selvää.”

Aki Vihavainen kipparoi Bojoa "takapirunaan" kapteeni Matti Auterinen. Kuva: Heikki Tolvanen



Toivosen Ilari puolestaan pääsi melkein perille: ”AHRU-koneilla ei saanut ainakaan siihen aikaan lentää niin pohjoiseen. Jouduimme RVN:llä odottamaan muutaman tunnin hyräräkonetta AHRU-koneen vaihdokiksi matkaa varten. Tosin silläkään emme perille päässeet, vaan sumusta johtuneen ylösvedon jälkeen oli pakko palata RVN:lle. Matkustajat eivät olleet erityisen mielissään matkasta. RVN:n alueennojohto ei herännyt liian aikaiseen tuloomme, mutta torni sen sijaan heräsi jo ollessamme finaalisissa.”

Ilarin perämiehenä toiminut Martti ”Mara” Kumpulainen ehti myös ko. lentoa aiemmin työskennellä Huippuvuorilla pitkän helikopteriammattilentäjäuransa aikana: ”Paikka on varsin tuttu. Olin siellä joskus 80-luvun puolivälissä kuukauden lentämässä helikopteria norjalaisen yhtiön piikkiin.

Nuorelle pilotin alulle varsin ikimuistoinen keikka heinäkuussa vaihtelevissa säissä. Elohopea näytti ko-

koajan +6 celsiusta yötä päivää. Ja töitä tehtiin myös yötä päivää, kun aurinko ei laskenut koko aikana. Ja hekon takapenkin alla pakollisena turvavarusteena kunnon norsupyssy kovat piipussa jääkarhujen varalle.

Sitten aikanaan 90-luvun puolivälissä käytiin Toivasen Ilarin kanssa MD-80:llä tekemässä kaksi ylösvetoa turistit kyydisä huonon sään takia. Minimit on muistaakseni aika korkeat itäpuolen korkeiden kivien takia. Tultiin takaisin Rovaniemelle, kun muutakaan ei voinut tehdä.”

Gunnar Lihrin uskaliaasta pelastuslennosta Huippuvuorille ja hienosta urasta Aeron ensimmäisenä liikennelentäjänä on saatavilla Carl-Fredrik



16° offset lähestyminen Svalbardiin - alla Huippuvuorten kaakkoiskulman lumiset maisemat. Kuva: Heikki Tolvanen

Geustin kirjoittama mielenkiintoinen kirja: Gunnar Lihri – Suomalainen lentäjälegenda. Peukutan kirjaa varauksetta!

Artikkeliin käytettiin Harri Alanteen ja Carl-Fredrik Geustin materiaalia. ✈

Asianajotoimisto Sivenius, Suvanto & Co Oy

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

Niin se aika menee

Veikko Mäkinen

Eino Säisän romaanin nimi sopii varsin hyvin kuvaamaan myös ilmailussa tapahtunutta teknologian mukanaan tuomaa muutosta päivittäisessä toiminnassa. Kehityksen kanssa ristiriidassa kulkee ihmismuisti. Ajattelin omalta osaltani kertoa omia kokemuksiani urani alkua ajoilta, ennen kuin dementia tai tylsistyminen todella iskevät.

Kun lukijakunnassa lienee suurin osa niitä, jotka eivät ole tarkemmin perehtyneet Finnairin edeltäjän, Aeron "työjuhlan", DC-3:n, operaatioihin, ajattelin päivittää omat, mieleeni palautuvat kokemukseni muiden luettaviksi. Ne eivät ole mitenkään loogisesti järjestyksessä, mutta eiväthän ikäihmisten tarinat yleensä ole. Olin Aeron perämieskurssilla 1956-57, johon sisältyi kurssin loppupuolella, keväällä -57, lento-ohjelmien ja laskuharjoitukset DC-3:lla. Kurssi oli jaettu useampaan ryhmään. Se ryhmä (6), jossa myös minä olin, siirtyi pari viikoksi Maarianhaminaan matkustajakotimajoitukseen. Vietimme siellä päivät erilaisten harrastusten parissa. Siirryimme kentälle ennen siellä yöpyvän Tukholman ilta-koneen saapumista, jonka kipparin (Haltialan Jorkki/

Sipisen Masa) opastuksella harjoitukset suoritimme. Keräsin DC-3:lla lentokokemusta kaikkiaan hiukan yli 5000 tuntia.

Niille, jotka eivät ole vierailleet DC-3:n ohjaamossa, kerrottakoon, että suunnistusta varten oli kaksi käsin viritettävää NDB-vastaanotinta, yksi pedestalin kummallakin puolella, ja molemmilla ohjaajilla oli oma kaksoisnäyttö (= samassa mittarissa molempien vastaanottimien neulat). Koneen lakikorkeus paineistuksen puuttumisen vuoksi oli matkustajaliikenteessä 10 000 jalkaa (11 000 jalkaa /30 minuuttia!). Koneessa ei myöskään ollut autopilottia ja se hän piti perämiehen työllistettynä! Eurooppaan lennettäessä yleensä lähdettiin ylittämään Itämeri Hankoniemen Fiinnän majakan perspeiliä käyttäen kohti Gotska Sandön majakkaa, ja siitä kohti Köpistä tankkausta varten. Matkanteko sinne kesti noin kolme tuntia.

Lentokorkeudesta johtuva radioiden kuuluvuus oli sitä sun tätä, mikä aiheutti joskus harmaita hiuksia, sillä niinä aikoina 60-luvulla olivat myös lennonjohtoalueiden väliset yhteydet epävarmoja (pääosin puhelin-yhteyksiä). Ensimmäinen kokemus minulle tästä oli vuonna 1962 reissu Berliiniin, Schönefeldiin. Se oli silloin

ainoa kenttä, jonne muut kuin Länsi-Saksan miehittäjämaitten (Ranska, USA ja Britannia) yhtiöt saivat lentää. Köpiksestä lähdön jälkeen hoputti lennonjohto ottamaan välittömästi yhteyden Itä-Saksan aluelennonjohtoon rajan ylittämisluvan saamiseksi, ja pyysi ilmoittamaan sen sitten heille. Itä-Saksan puolella huomasi, että siellä majakoiden lähetysohjelmi oli toista luokkaa kuin lännessä, ja lisäksi tutkaseuranta helpotti väylällä pysymistä. Pisin reissu oli Zürichiin kahdella tankkausvälilaskulla. Sillä reissulla tuli vastaan tuo matkustajaliikenteen maksimilentokorkeuden hetkellinen puolen tunnin ylitys, sillä Frankfurtin lähialueen yläraja oli 11000 jalkaa. Mieleen jäivät myöskin Caravellen moottorien huoltoon vienit ja haut Meluniin (mölään!) kentälle itä-Pariisin Orlyn vierestä, juuri tuon ranskalaisen ääntämisaksentin vuoksi; kippari kysyy koko ajan ohjeita "minne, minne", ja itse yrittää löytää kartalta joitain referenssijaksoluokkia... Vaikka näin jälkepäin ajatellen työpaikkana DC-3 oli jätävänä ja vetoisena vastoin nykyisiä työläisäädöksiä, niin tuo aika lienee viimeisiä, joissa "miehet veivät koneita", eikä päinvastoin.

Mitä taas muihin tarinoin tule, ne kerron joskus toiste.. ✈

VILLE HÖYHEN

Gary Clark



Tule ja koelennä

MD-11

-simulaattori



Ilmailumuseon uutuuspalveluna huippumodernilla visuaalilla varustettu Boeing MD-11 liikennelentokonesimulaattori.

Ilmailumuseo myy simulaattoriin elämyspaketteja joka päivä, aikavälillä 09:00-20:00.

Hinnat alkaen 950 € / kokonaiskesto 2 tuntia, simulaattoriin mahtuu kerrallaan kouluttajan kanssa 4 henkilöä.

Varaukset numerosta 044 754 2930 tai simulaattorit@ilmailumuseo.fi

Monipuoliset kokoustilat ja laadukas ravintolapalvelu!

Kokoustilat: Auditorio 170-215 henkilöä, Avia-kabinetti 10-30 henkilöä sekä Pilvenveikot-kabinetti 8 henkilöä.

Kaikkiin tilaisuuksiin järjestyvät monipuoliset ja laadukkaat tarjoilut helposti omasta ravintolastamme.



ILMAILUMUSEO
FLYGMUSEUM • AVIATION MUSEUM

Tietotie 3, 01530 Vantaa

Puh. (09) 8700 870, www.ilmailumuseo.fi



KONEKAUPOILLA

737 MAX on Boeingin kapearunkokoneiden tuleva kärkituote. Polttoainetaloudellista konetta on tilattu jo yli 1500 kappaletta. Kuvat: Boeing

Vaikka kaikki mediat rummuttavat taantumaa ja lamaa, ei tämä viesti tunnu vaivaavan lentoyhtiöitä. Liikennekonekauppa käy kuumana ja alalla aletaan jo hämmästellä, minne kaikki tilatut taivaslinjurit saadaan sijoitettua.

Heikki Tolvanen

Lentokonevalmistajien optimistiset ennusteet tulevaisuuden lentokonetilauksista ovat ehkä omiaan ruokkimaan megatilaus, joita on julkistettu viimeisen parin vuoden aikana useita. Liikennekoneiden rahoitusjärjestelyt elävät myös muutoksen tilassa. Monet pankit ovat menettäneet kiinnostuksensa liikennekoneiden rahoittamiseen, mutta niiden tilalle rahoittajiksi on saatu valtioita, jotka tosin edellyttävät, että koneet ovat

uusia. Esimerkiksi Persianlahden alueella tämä on saattanut saada aikaan todellista tarvetta suuremman innostuksen tilata liikennekoneita.

Ottaen huomioon hiipuvat kasvukäyrät, korkealla pysyttelevän polttoaineen hinnan sekä talouskehityksen lähes mahdottoman ennustamisen, tuntuvat satojen konetilausten kerta-kaupat jopa uhkapeliltä.

IATAn luvut

Kansainvälisen ilmakuljetusjärjestö IATAn vuosiraportti vuodelta 2012

ylitti järjestön aiemmat pessimistiset arviot, sillä järjestön jäsenyhtiöt tahkosivat 7,6 miljardin USD voiton, joka tarkoittaa nihkeää 1,2 prosentin voittomarginaalia.

IATAn tuoreen ennusteen mukaan horisontissa näkyy kumminkin valoa, sillä vuonna 2013 maailman lentoyhtiöiden odotetaan tekevän 9,7 miljardin euron tuloksen, jonka lisäksi maailmanlaajuinen matkustajamäärä ylittää ensimmäistä kertaa kolmen miljardin haamurajan.

Viime vuonna lentoyhtiöille toimitettiin 1374 uutta liikennekonetta, mutta kun samanaikaisesti polttoainesyöppöjä vanhempia malleja parkkeerattiin aavikoille, oli nettokasvua hieman alle 500 koneyksilöä. Niinpä vuoden 2012 loppuun mennessä maailman taivailla seilaili 24 613 liikennekonetta.

Ennustuksia

Airbusin vuoteen 2031 asti ulottuvan markkinaennusteen mukaan maailmalla tarvitaan 28 200 yli satapaikkaista matkustajakonetta, joiden lisäksi kaupaksi menisi 900 rahtikonetta. Valmistaja arvioi, että konetarpeesta yli 19 000 kappaletta olisi kapearunkoisia (100–210-paikkaisia). Ennuste tarkoittaisi, että maailman liikennekoneiden määrä yli tuplaantuisi 32 500 koneeseen vajaassa kahdessakymmenessä vuodessa samalla kun matkustajaliikenne kasvaisi vuosittain keskimäärin 4,8 prosentin vauhdilla.

Airbusin mukaan kasvun moottoreina toimivat väestön ja vaurauden lisääntyminen, kehittyvien markkinoiden dynaaminen kasvu, Pohjois-Amerikan ja Euroopan markkinoiden vahva kasvu, kaupungistumisen lisääntyminen ja suurkaupunkien määrän kaksinkertaistuminen vuoteen 2030 mennessä. Muita syitä kasvulle ovat myös halpalentoyhtiöiden voimakas kasvu, sekä lentoyhtiöiden tarve vaihtaa kalustoaan taloudellisempiin malleihin.

Boeing puolestaan ennustaa viiden prosentin vuosittaisen matkustajakasvun tarkoittavan 34 000:n uuden liikennekoneen tarvetta vuoteen 2031 mennessä (Boeingin markkinaennusteeseen sisältyvät myös regionaali- ja rahtikoneet). Näiden konekauppojen arvo tulisi olemaan tähtitieteelliset 3,6 biljoonaa euroa. Ennusteen mukaan 68 prosenttia koneista olisi kapearunkoja, joka taas heijastaa Kiinan ja halpalentoyhtiöiden alati kasvavia markkinoita. Laajarunkoisten koneiden osuus markkinoista kasvaisi hie- man 23 prosenttiin ja loput muruset jäisivät regionaali- ja rahtikoneiden osuudeksi.

Yksi alueellinen markkinaveturi tulee Boeingin mukaan olemaan eittämättä Kiina, jonka liikennekoneiden määrän odotetaan kolminkertaistuvan vuoteen 2032 mennessä – tämä tarkoittaa lähes 5600 uutta konetta!

Tukkumyyntiä

Viimeaikaiset jättitilaukset, joita julkaistaan mediassa lähes päivittäin, vahvistavat osaltaan lentokonevalmistajien markkinaennusteita. American Airlinesin vuonna 2011 tekemä 460

kapearunkokoneen tilaus (260 kpl A320neo ja 200 kpl 737 MAX) lienee edelleen ennätys alallaan, joskin AA:n konkurssin ja Chapter 11:n myötä ainakin 737 MAX -tilaus on puolittunut 100 koneyksilöön ja kulisseyssä käydään kovaa vääntöä myös Airbusin kanssa. Tuoreimpana suurtilauksena mainittakoon IAG:n (British Airways/Iberia/Vueling) jopa 220 kpl A320neo/neo -tilaus. Myös vuonna 2011 malesialainen halpalentoyhtiö Air Asia tilasi 200 kpl A320neo -koneita ja intialainen IndiGo 150 kappaletta samaista mallia. Emirates teki Boeingilta tuoloin arvoltaan kautta aikain suurim-

man tilauksen ostamalla 50 kappaletta 777-300ER:iä, kun taas Air France KLM jakoi 110 laajarunkokoneen tilauksen A350:n ja 787:n välillä.

Vuoden 2012 merkittävin ja samalla Euroopan ilmailuhistorian suurin konekauppa nähtiin heti alku vuonna, kun Norwegian tilasi 222 kapearunkoa Airbusilta ja Boeingilta yhteisarvoltaan 16,6 miljardia euroa. Kaupan arvo on 15-kertainen yhtiön 2010 vuoden liikevaihtoon ja 600-kertainen saman vuoden liiketulokseen. Norwegianin mukaan yksittäisen investoinnin arvona se ylittää jopa maan öljyteollisuuteen sijoittamat kruunut.



AKTIVOINTIPÄIVÄHOITO

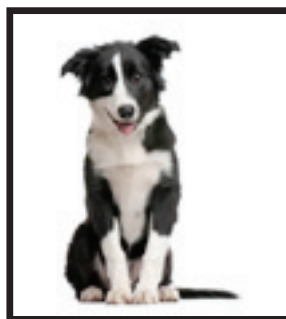
Koirien aktivointipäivähoito Leppävaarassa keskiviikkoisin klo 7-17 (sovittaessa jo 6:30 alkaen).

- Koirat viettävät päivänsä pienryhmissä, joka takaa jokaisen koiran yksilöllisen huomionnoinnin koko päivän ajan.
- Jokaiseen hoitopäivään kuuluu yksilöllistä aktivointia ja puuhastelua sekä leikkiä koirakavereiden kanssa. Metsälenkkejä unohtamatta!

**Pentutreffit
joka torstai
klo 17:30**

Vain 8e/kerta!

**Koirakoulu sijaitsee
loistavien
kulkuyhteyksien
päässä
Espoon
Leppävaarassa
osoitteessa
Palokärjentie 3**



KURSSITARJONTAA:

- Pentujen eskari
- Pentukurssit
- Rally-Toko- kurssit
- Koira kontaktiin-
motivaatiokurssi
- Kotikoiran ABC- kurssi
- Arkitaitojen jatkokurssi
- Kelpo citykoira- kurssi
- Koiratanssi-kurssi
- Iltakerho
- Ohituskurssi
- Hajutunnistuskurssi
- Hajutöskentelyä
aktiivoinniksi
- Ongelmakäytöskoulutus
- Kotikäynnit

Kurssien pituus 3-10 kertaa ja hinta 55-179e (sis. ALV) riippuen kurssista ja sen pituudesta.

Lisäksi Koirakoulu Kontakti tarjoaa ulkoilutuspalveluita kaikkialla pääkaupunkiseudulla.

Koirakoulu Kontakti tarjoaa asiakkailleen koulutuspalveluita kursseina, yksityistunteina sekä kotikäynteinä. Koulutusten tavoite on edistää koirien hyvinvointia sekä opettaa ihmiselle kouluttamista selkeästi ja yksinkertaisesti. Jokainen voi oppia kouluttamaan koiraansa. Se vain vaatii harjoittelua!

www.koirakoulukontakti.com | mea@koirakoulukontakti.com
Puh 050 341 5295



Nämä vertailuluvut saivat monelle alan analyttikolle pullan tarttumaan kurkkuun...

Tuoreista konekaupoista lienee syytä nostaa esiin vielä indonesialaisen halpalentoyhtiö Lion Airin 200 koneen tilaus (737 MAX 9) sekä United Airlinesin 150 koneen tilaus (100 kpl 737 MAX 9 ja 50 kpl 737-900ER).

Airbusilla on vielä etulyöntiasema uuden sukupolven kapearunkomarkkinoilla, sillä sen aiemmin markkinoille tuoma A320neo on kerännyt jo yli 2300 tilausta, kun taas Boeingin 737 MAX kirii taustalla noin 1500 koneen suuruisella tilauskannallaan.

Konekupla?

Entäpä mikä vaikutus tulee satojen ja tuhansien uusien liikennekoneiden saapumisella olemaan nykyisten koneiden kysynnälle ja jälleenmyyntiarvolle? Tilanteesta vallitsee hieman ristiriitaisia näkemyksiä. Aviation Specialists Groupin pääjohtaja Fred Kleinin mielestä nykyisillä polttoaineen hinnoilla on konemarkkinoihin kahtalainen vaikutus. Ensinnäkin kerrosiisityöppöjen, vanhemman suku-

polven liikennekoneiden arvo on romahtanut ja toisekseen ne ovat stimuloineet uusien mallien, kuten A320neo ja 737 MAX, kysyntää. Klein myös pohtii, kuinka suurilla alennuksilla Airbus ja Boeing myyvät uusia kapearunkojaan, sillä hintaero uusien ja nykyisten mallien, puhumattakaan käytettyjen koneiden, välillä supistuu ja saattaa vaikuttaa jälleenmyyntihintoihin dramaattisesti.

CIT Transportation Finance yhtiön pääjohtaja C. Jeffrey Knittel pohtii: ”En usko, että uusien mallien vaikutus puree vielä nykyisten mallien hintatasoon. A320neo ja 737 MAX saapuvat markkinoille suurissa määrin vasta vuosikymmenen loppupuolella ja ennen sitä ei lentoliikenteen kasvu näytä ehtyvän, eli nykyisiäkin malleja tarvitaan vielä runsaasti lisää.”

Avitas-yhtiön varatoimitusjohtaja Adam Pilarskillä on samanlainen näkemys kuluvasta vuosikymmenestä: ”Nykyisiä A320- ja 737NG-malleja on maailmalla todella paljon, joten kun niiden arvoa määritetään, pitää huomioida sekundääriset markkinat ja kuinka paljon asiakkaita näille koneille tulevaisuudessa on. Se huomioiden

minun on vaikea uskoa, että A320neo ja 737 MAX romahduttaisivat käytettyjen koneiden markkinat.” Pilarski muistuttaa, että 737NG:n saavuttua markkinoille 90-luvun loppupuolella sen vaikutus 737 Classiciin ei ollut välitön. Varsinainen siirtymä NG-malleihin tapahtui isomman laman yhteydessä ja niin hän uskoo tapahtuvan myös neon ja MAXin tapauksessa. ”Nämä uudet mallit saapuvat lentoyhtiöille aikaisintaan 2015 ja perinteisesti kestää useamman vuoden, ennen kuin ne vakiinnuttavat asemansa. Näin ollen uskon, että näemme vasta ensi vuosikymmenen taitteessa laajemman vanhojen mallien poistumisen primäärimarkkinoilta”, Pilarski povaa ja jatkaa: ”Yleisesti ottaen luulen, että liikenneilmailussa on muodostumassa kupla. Katsottaessa kysyntää ja tarjontaa huomaa, että tarjolla on edelleen paljon liikennekoneita samalla kun uusia tilataan lähes kilpaa, esimerkiksi vaikkapa Emirates ja Qatar. Mielestäni on aivan selvää, että liikenneilmailumarkkinoiden kysyntää lasketaan tuplana. Lähi-idän lentoyhtiöt uskovat korjaavansa kasvun kukkasen, mutta aivan samoin

uskovat myös Euroopan ja Aasian lentoyhtiöt. Näiden lisäksi on perustettu uusia leasingyhtiöitä, joten kaikki tämä tulee tarkoittamaan liikennekoneiden ylitarjontaa.”

Maailmanmenon ennustettavuus on muuttunut vaikeampaan suuntaan viimeisten vuosien aikana. Kuka uskoikaan kymmenisen vuotta sitten, kuinka merkittävään rooliin muun muassa halpalento- ja hiekkayhtiöt nousevat liikenneilmailumarkkinoilla. Tai olisiko joku ollut valmis lyömään vetoa satojen liikennekoneiden keratilausten puolesta? Tämä ehkä kertoo siitä, että tulevaisuuden menestyjät ovat ennakkoluulottomia pelureita, joiden visio kantaa kymmenen, ehkä kahdenkymmenen vuoden päähän. Elämme pudotuspelin mielenkiintoisia aikoja. ✈

Boeingin kokoonpanolinjalla on ruuhkaa, kun paksun tilauskirjan koneita kasataan asiakkaille jatkuvalle syötöllä.





Hei! Olen Perttu Silvennoinen ja työskentelen LähiTapiolassa, asiakkaidensa 100 %:sti omistamassa yhtiössä.

Siinä missä lentäminenkin, sijoitus-, vakuutus-, ja pankkiasiat vaativat tarkkuutta, taitoa ja kokemusta. Minä tunnen kummatkin lajit ja voin laatia sinulle hyvän kokonaisratkaisun, jolla pidät taloutesi tasapainossa yllättävissäkin tilanteissa ja rakennat vaurautta tulevaisuuteen. Asiantuntijana pystyn suosittelemaan sinulle ja perheellesi aina parhaimmat vaihtoehdot.

Katso tarkemmin Suomen Lentäjäliiton jäseneduista www.fpapilots.fi/jasenedut.

Edut saat käyttöösi sopimalla tapaamisen kanssani vaikkapa Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Ota yhteyttä ja laitetaan asiat kuntoon!

Perttu Silvennoinen, edustaja
puh. 040 481 1460
perttu.silvennoinen@lahitapiola.fi

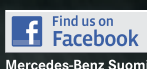
Lentokokemus:
Yli 300 lentotuntia, integroitu ATPL v.2007,
IACE v. 2004, Finnairin nuorisostipendi v. 1991



LÄHITAPIOLA PÄÄKAUPUNKISEUTU

Vakuutukset, pankki ja sijoittaminen

Uutta! C 220 CDI 4Matic. Neliveto



Varustele näyttävästi.

**Varustepaketit
C-sarjaan nyt
alkaen 480 €.**

Premium Business -paketit	Hinta alkaen nyt	Norm.	Etu
AMG Sport -paketti	480 €	3 146 €	2 666 €
Nahkaverhoilu	480 €	2 655 €	2 175 €
Mukavuuspaketti: muistipaketti + kääntyvät takaselkänojat	480 €	2 470 €	1 990 €
Becker MAP Pilot navigointi	480 €	1 291 €	811 €
Paketit yhteensä	1 920 €	9 562 €	7 642 €

Etu koskee uusia C-sarjan Premium Business -tilauksia.

Omaksi alk. 599 €/kk*

C 220 CDI BE 4Matic A Premium Business, autoveroton hinta 37 800 € + arvioitu autovero 11 572,76 € + toim.kulut 600 € = 49 972,76 €. Vapaa autoetu 925 €/kk, käyttöetu 730 €/kk. CO₂-päästöt 144 g/km, EU-keskikulutus 5,5 l/100 km. Kuvan auto lisävarustein. *C 180 CDI BE Premium Business, autoveroton hinta alk. 31 850 € + arvioitu autovero 8 126,55 € + toim.kulut 600 € = 40 576,55 €. Vapaa autoetu alk. 795 €/kk, käyttöetu alk. 600 €/kk.

VEHO
NAUTI MATKASTA

Suomen liikennelentäjiä palvelevat:

ja automaatti vakiona.



Mercedes-Benz
The best or nothing.

CO₂-päästöt 127 g/km, EU-keskikulutus 4,9 l/100 km. Huolenpitosopimus 3 vuodeksi kiinteällä kk-maksulla alk. 28 €/kk. **Rahoituslaskelma:** Kokonaishinta 40 576,55 € • Käsiraha (10 %) 4 057,66 € • Rahoitettava määrä 36 683,90 € • Viimeinen erä (25,14 %) 10 200,00 € • Rahoituskorko 6,9 % • Luottoaika 60 kk • Perustamismaksu 165 € • Kk-erä 590,10 € • Käsittelypalkkio 8,95 €/kk • Kk-erä yht. 599,05 € • KSL:n mukainen luottohinta 49 608,98 € • Todellinen vuosikorko 7,7 % • Korot yht. 8 330,43 € • Luottokustannukset yht. 9 032,43 € • Rahoitusyhtiö OP-Pohjola. Edellyttää hyväksyttyä luottopäättöstä ja kaskovakuutusta.

Veho Olari

Veho Koivuhaka

Veho Herttoniemi

Piispankallio 2

Mäkituvantie 3

Mekaanikonkatu 14

puh. 010 569 2555

puh. 010 569 3300

puh. 010 569 3400

www.veho.fi

KONETYYPPILISTAUS 2/2013

Pekka Lehtinen

Vuoden 2013 alkupuoliskolla jäsenyhdistysten konelaivastossa tapahtui muutoksia vain bisnespuolella. Airfixiltä postui käytöstä vanha Falcon 900EX OH-FFC, mutta tilalle tulivat uudet Gulfstream G450 OH-JVA, G550 OH-GVA sekä aiemmin Jetfliten operoima Bombardier Global 5000 OH-MAL. Näiden lisäksi Airfix otti operointiinsa maailmallakin vielä harvinaisen Gulfstream G650 -koneen,



Kuva: Miikka Hult

jota toistaiseksi operoidaan rekisterillä M-YGVI. Listaan on nyt myös lisätty jo viime vuoden lopulla Airfixin käyttöönottama Raytheon Premier -pikusuihkari OH-ZET. Jetflitellä puoles-

taan poistui Challenger 850 OH-SPB. Muilla yhtiöillä ei tapahtunut muutoksia kalustossa. Elokuun alussa jäsenyhdistysten kalustoon kuului 102 lentokonetta ja 10 helikopteria. ✈

Yhtiö	Koneita yhteensä	Konetyyppi	Lukumäärä
Airfix Aviation	15	Bombardier Challenger 300	1
		Bombardier Global 5000	1
		Bombardier Global Express XRS	2
		Cessna Citation X	1
		Falcon 900EX/LX	2
		Falcon 2000/EX	2
		Falcon 7X	1
		Gulfstream G450	2
		Gulfstream G550	1
		Gulfstream G650	1
		Raytheon 390 Premier I	1
Blue1	9	Boeing 717-200	9
Finnair	44	Airbus A319-100	9
		Airbus A320-200	10
		Airbus A321-200	6
		Airbus A330-300	8
		Airbus A340-300	7
		Boeing 757-200	4
Flybe Finland	28	ATR 42-500	2
		ATR 72-500	12
		Embraer 170	2
		Embraer 190	12
Jetflite	6	Bombardier Challenger 300	1
		Bombardier Challenger 604	3
		Bombardier Challenger 605	1
		Cessna Citation Sovereign	1
HEMS-kopteriooperaattorit	10	Eurocopter EC135	8
		AS365 Dauphin	2

BMW
Autokeskus Airport



www.autokeskus.fi

Ajamisen iloa

ÄLYKÄS BMW xDrive NELIVETO NYT 499 €.

Älykkään BMW xDrive-nelivedon saat nyt 1-, 3- ja 5-sarjan Limited xDrive Edition -malleihin 499 eurolla. Tarjous voimassa 2.9.-31.10.2013 ja koskee uusia asiakastilauksia. Tule tutustumaan maailman edistyneimpiin nelivetoon Autokeskuksen parhaan palvelun BMW-myymöissä.



VARAA KOEAJO

Varaa koeajo älypuhelimella lukemalla vieressä oleva QR-koodi tai tabletilla/tietokoneella osoitteesta www.autokeskus.fi/koebmw



PYSY KYYYDISSÄ

Tilaa Autokeskuksen BMW -uutiskirje. Saat tietoa uutuuksista, tarjouksista ja tapahtumista. www.autokeskus.fi/bmw/news

BMW-MALLISTO JA PALVELUT SINULLE JOKA YMMÄRRÄT YKSITYISKOHTIEN ARVON

PARHAAT BMW EDUT JA BMW-MALLISTO

Tehtaan kouluttama myyntihenkilöstö on valmiina palvelemaan Sinua kaikissa auton hankintaan ja omistamiseen liittyvissä asioissa.

Varaa koeajo haluamallesi BMW-mallille, tutustu kampanjoihin ja BMW-mallistoon osoitteessa www.autokeskus.fi/bmw

VALTUUTETTU MERKKIHUOLTO

Palvelun laadun takaa ammattitaitoinen, BMW-tuotteisiin erikoistunut ja koulutettu henkilökunta sekä alan modernein teknologia.

Varaa huoltoaikasi arkisin 7-17 numerosta 020 506 5070 tai netissä 24 h/vrk - www.autokeskus.fi

VAURIOKORJAAMO

Parhaat tilat ja laitteet. Koulutetut ammattilaiset. Kaikkien vakuutusyhtiöiden työt. Pelti- ja maalaustyöt, muovin korjaukset, lasinvaihdot, pyörien asentokulmien mittausta ja säätö.

Palvelemme 24 tuntia jokaisena viikonpäivänä numerossa 020 506 5066

UUSI PESUKATU

Pesukadullamme autosi puhdistuu nopeasti ja tehokkaasti. Pesukatu pesee jopa 66 autoa tunnissa. Voit valita harjattoman pesun tai pehmyt-harjapesun sekä sopivan käsittelyn useista eri ohjelmista.

Avoimna liikkeen aukioloaikoina.

Tervetuloa Autokeskus Airportiin!

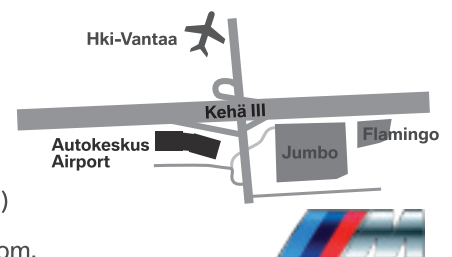
AUTOKESKUS

AIRPORT | Silvastintie 4, Vantaa
p. 020 506 5701

Automyynti ma-pe 10-18, la 10-15
Huolto ma-pe 7-17

Huoltovaraukset p. 020 506 5070 (ma-pe 7-17)

BMW M. Suomen ainoa sertifioitu M Showroom.



Ilmoituksen autot erikoisvarustein.
0205-numeroiden hinnat: 8,35 snt + lankapuh.
7,02 snt min /matkapuh. 17,17 snt min.

Tapaamisen yhdessä pienryhmässä pohdittiin jopa ilma-
lussa käytettävän kielen vaihtamista, joka todettiin kui-
tenkin käytännön turvallisuuden kannalta mahdolltomaksi.
Lentokoneiden ohjaamoissa puhutaan siis jatkossakin myös
IFALPA:n suosituksen mukaan englantia. Kuva: Miikka Hult



LENTÄJIEN VIRHEITÄ JA UUSIA TUULIA

*IFALPAn HUPER-komitean kokouksissa on uusien ilmiöiden lisäksi
esillä tietyt vakioaiheet, niin sanotut hot topicit. Niihin palataan joka
kokouksessa: onko aiheessa tapahtunut muutoksia tai onko uutta
ilmennyt kyseisten asioiden tiimoilta. Näihin pinnalla oleviin asioihin
lisättiin tässä kokouksessa Single Pilot Cruise Concept. Lentoyhtiöt ja
lentokonevalmistajat ovat viemässä tulevaisuuden ohjaamotyösken-
telyä reittilentovaiheessa yhden hengen operoitavaksi.*

Tämä aihe herättää lentäjäyhteisössä useita kysymyksiä liittyen operoinnin turvallisuuteen lentäjäresurssien puolittuessa ohjaamossa. Aiheen todettiin varmasti herättävän myös paljon ay-henkistä keskustelua, mutta todettiin meidän pysyvän tiukasti erossa siitä ja keskittävän asian turvallisuusnäkökohtiin. Aiheesta pidettiin erillinen pienryh-

mäkeskustelu, jossa luonnosteltiin suuntaviivoja viralliseksi kannaksi. Virallinen kanta asiasta muodostetaan syksyn kokouksessa.

Tämän aiheen lähelle osui kannanoton muodostaminen Cruise Relief Pilot -vaatimuksista. Toinen pienryhmä työsti kannan, johon kokouksen muiden osallistujien oli helppo yhtyä. Kaikilla koneen ohjaajilla tulee olla



Lauri Soini
FPA:n IFALPA HUPER
-edustaja,
A320/330-perämies

FINNAIR

voimassa oleva tyyppikelpuutus, joka kattaa kaikki lennon vaiheet. Lisäksi pelkästään reittilentovaiheen lentäjä-

nä toimivan henkilön koulutuksessa ja kertauskoulutuksessa tulee ottaa huomioon operointiympäristön erityisolosuhteet, sekä operoinnin yksipuolisuudesta johtuva ammattitaidon ja lentotaidon rappeutumisen ehkäiseminen.

Ylös veto-ongelmia

Kokouksessa on useiden eri lentäjäjärjestöjen lisäksi vakiovieraina Airbusin, Boeingin sekä ECA:n edustaja. Airbusin edustaja piti esityksen Afriqiyah Airwaysin A330 koneella toukokuussa 2010 sattuneesta onnettomuudesta Tripolissa. Alkuvuodesta julkaistua onnettomuustutkintaraporttia karkeasti lyhentäen raportissa kerrottiin perämiehen aloittaneen lähestymisen LOC09 ilman briefauksia, jättäneen alkulähestymiskorkeuden liian aikaisin, lentäneen minimin alle ja ylösvedon aloitettuaan kapteenin puuttuneen lentämiseen ja työntäneen sauvaa aina siihen asti, että EGPWS käski ”Pull up, terrain”, jolloin miehistö yritti aloittaa uuden ylösvedon siinä valitettavasti onnistumatta. Toistasataa ihmistä menetti henkensä, yksi lapsi selvisi hengissä. Tämä kaikki pitää paikkansa ja ker too surullista kieltä kyseisten lentäjien työtavoista. Mutta tapauksen taustalla oli toinen, samalle miehistölle, samalla kentällä sattunut tapaus, joka tuo valoa kyseisten lentäjien toimintaan. Voidaan jopa sanoa, että vaikka kuinka toimisimme muuten lentäjänä paremmin, niin fysiologiset tuntemukset olisivat vaikuttaneet lentäjään kulttuurista riippumatta samalla tavalla. Kaksi viikkoa aikaisemmin oli samalle miehistölle sattunut vaaratilanne, josta he eivät olleet raportoineet, mutta FDM-järjestelmän avulla päästiin tutkimaan kyseistä lentoa. Miehistö oli lentänyt saman lähestymisen ja toiminut samojen väärrien askelmerkkien mukaan, mutta silloin ylös veto oli aloitettu ajoissa. Mutta ei se silloinkaan nappiin mennyt. Ylös veto oli ensin aloitettu liian loivana, nose up noin kolme astetta, kiristetty seitsemään asteeseen, josta se oli palannut alas aina -2 asteeseen. Tämä johti ylinopeusvaroitukseen sekä EGPWS:n ”don’t sink” käskyn. Tämän kuultuaan perämies oli

korjannut tilanteen vetämällä koneen keulan 25 asteen kulmaan nokka ylöspäin, mitä voisi kuvailla kyseiselle kalustolle jopa jyrkäksi. Jokin aika tämän jälkeen kone oli saatu hallintaan ja suoritettu uusi lähestyminen, josta oli päästy laskuun.

Järjetöntä toimintaa ohjaamossa

Airbusin edustaja kertoi lentäneensä simulaattorissa molemmat lähestymiset edellä mainittujen parametrien mukaan. Hän kertoi, että oli äärimmäisen vaikeata ymmärtää kapteenin toimia fataaliksi päättyneessä lähestymisessä. Simulaattorissa toimet tuntuivat järjettömiltä. Onnettomuustutkintaraportissa yhdeksi syyksi lentäjien toimille arvioidaan kiihtyvyyksien johdosta tapahtunut asentoaistimusten häiriintyminen. Onnettomuuteen johtaneen lähestymisen aikana miehistö ilmeisesti luuli koneen olevan nousussa, mutta voimakkaasti kiihtyen. Kapteeni mahdollisesti pelkäsi joutuvansa samankaltaiseen 25:n asteen ”nokka pystyssä” -tilaan, jonka oli kokenut kaksi viikkoa aiemmin ja siksi työnsi keulaa alaspäin. Tuntemushan on samankaltainen: nojata penkkiin keulan osoittaessa zeniittiin tai nojata penkkiin ylös vetotehojen kiihdyttäessä konetta vaakalennossa. Tämä aistiharhojen ristiriita ajoittui tässä tapauksessa toisen peräkkäisen kahdeksan tunnin yölennon loppumetreille, täydessä IMC:ssä. Tutkijat myös pitivät mahdollisena, että kapteeni olisi pyrkinyt välttämään nopeusnauhan yläpäästä lähestyvää ylinopeuden ”barber polea” työntämällä keulaa alaspäin. Tämä virheliike on todistettusti ollut tekijä onnettomuuksissa aiemminkin.

Vaikka syitä onnettomuuteen voidaan osoittaa olevan lentäjien erittäin huonoissa toimintatavoissa, on tämänkin onnettomuuden syissä jotain sellaista, mitä voimme kohdata, vaikka muuten toimisimme täsmällisemmin ja turvallisemmin. Ymmärrys siitä, miten kone käyttäytyy ja ennen kaikkea miltä koneessa tuntuu, voi vähentää sitä ”Startle Factoria”, yllä-

tysmomenttia, joka kaventaa lentäjän toimintakykyä yllättävissä tilanteissa.

Tämän tapauksen käsittelyn jälkeen Airbusin edustaja kertoi lyhyesti Airbus-operaattoreilla suoritettua mm. ylös vetoihin liittyvästä kyselystä. Kyselyn vastausten perusteella Airbus-lentäjät kokevat ylösvedon SOP:n mukaisen suorittamisen vastentahtoisena toimena, mikäli ollaan lähellä ylös vetokorkeutta. Täyden tehon asettaminen esimerkiksi <500ft nousua varten tuntuu tarpeettomalta. Airbusin edustaja muistuttikin kuinka tärkeää on saada kone ylös veto-phaseen, tämä tapahtuu TOGA-detentin kautta. TOGA-tehojen hetkellinen käyttö TOGA-detentissä riittää, tämän jälkeen tehovivut voidaan palauttaa climb-detenttiin. Hän kertoi Airbusin kuuntelevan asiakkaitaan ja pyrkivän löytämään ratkaisuja, jotka palvelisivat operoijia tässäkin tapauksessa. Siitä tuleeko toimintaan ylös vetotilanteessa muutoksia, hän ei vielä osannut sanoa.

Kielikysymyksiä

Yhdessä pienryhmässä käytiin mielenkiintoinen ja varsin värikäs keskustelu erään lentäjäjärjestön pinnalle nostamasta aiheesta liikenneilmailussa käytettävä kieli. Vilpittömästi haluttiin nostaa pöydälle kysymys siitä, että olisiko mahdollisesti englantia parempi ilmailukieli löydettävissä. Herkullista ruokakulttuuria vaalivan maan edustajat eivät olleet tyrkyttämässä omaa kieltään, vaan esittelivät materiaalia, jossa kerrottiin esimerkiksi esperanton eduista englannin kieleen verrattuna. Tieteellisesti asia oli perusteltavissa ja juustoa syövät antautuivat saivatkin kannatusta ajatukselleen muutamista Aasian maista. Yleinen mielipide oli, että Englanti ei varmasti ole helpoin kieli opetella ja käyttää, mutta sen vaihtaminen toiseen kieleen turvallisesti olisi käytännön mahdottomuus. Lopputuloksena päädyttiin ratkaisuun, että liikenneilmailussa tulee käyttää yhtä kieltä ja se kieli on Englanti.

Seuraava kokous pidetään marraskuun puolessa välissä, pyrin saamaan teille joululukemiseksi raportin siitä kokouksesta. ✎



Koulutus on perusteellista ja kouluttajat useimmiten osaavat asiansa hyvin. Tärkeitä asioita on paljon, varsinkin jos on tuore perämies. Kokeneelle kehäketulle ei koulutus kovinkaan paljon uutta tarjoa. Kuvat: Tom Nyström

MUU MAA MANSIKKA

Lentäminen kuten me sen tunnemme on muuttunut lopullisesti. Poissa ovat ajat, jolloin jokaisesta valtiosta löytyi yksi lentoyhtiö. Sinne töihin pääseminen oli voittoarpa.



Tom Nyström
E190 kapteeni
Kenya Airways

Tänään yhä useammassa yhtiössä harrastetaan pätkätöitä, myös lentäjille niitä tarjotaan. Vanhat euroyhtiöt ovat vielä poikkeus alati kovenevassa maailmassa, mutta sielläkin tuntuu jatkuvasti kovenevan maailman paine.

Tällaisessa tilanteessa ei ole ihme, että yhä useampi vilkuilee maailmalle, olisiko siellä parempaa duunia. Emirates ja Cathay Pacific ovat tunnetuimmat yhtiöt, jotka jo pitkään ovat

houkutelleet myös suomalaisia lentäjiä lähinnä rahan mutta myös elämäntyylin avulla.

Hakea vai ei

Ennen hakemusten lähettelemistä kannattaa kuitenkin tarkasti miettiä ja punnita vaihtoehdot. Jos ei vielä ole perhettä, eikä kovin monta vuotta minkään tietyn yhtiön palveluksessa, päätös on helpompi. Ihminen on taipuvainen enemmän harkitsemaan, mitä voi menettää, kun mitä voi saavuttaa. Nuorena, ilman perhettä menettävää on yksinkertaisesti vähemmän.

Vuosien kerääntyessä mittariin juuret Suomessa tai missä lie ulottuvat yhä syvemmälle. Lapset käyvät

koulua, puoliso on töissä ja virkakaikin on ehtinyt kertyä ihan mukavasti. Talolainakin on jo pienentynyt, ainakin hieman, ja koti tuntuu kodilta.

Paperit postiin ja töihin?

Maailmalla etsitään jatkuvasti lentäjiä erilaisin ehdoin. Perämiehenä urakka on haastavampi, ellei sitten kyse ole juuri uudesta työpaikasta, ei niinkään virkavapaasta. Määräaikaisilla sopimuksilla haetaan ennen kaikkea kapteeneja, joskin virkistäviä poikkeuksiakin löytyy, mm. Air Mauritius haki perämiehiä. Helpoimmillaan kyse on parin-kolmen kuukauden prosessista, vaikeimmillaan siihen saattaa mennä yli vuosi. Oleellista ja välillä melko työlästä ennen koko haun aloittamis-



Paikallista tehokkuutta, hotellin ikkunasta kuvattuna.

ta on saattaa oma lokikirja ajan tasalle. Tämä kannattaa tehdä tarkkaan, koska eri maihin kysytään mitä erinäisimpiä juttuja. Esim. Japaniin pitää eritellä kaikki tunnint, alkaen yksilento-tunneista matkalentotunneihin, yö- ja IFR-tunteja unohtamatta. Tarkka lokikirja helpottaa urakkaa huomattavasti, varsinkin, kun kaikkien eri yhteenlaskettujen tuntien pitää täsmätä.

Erilaisia todistuksia kysellään myös paljon. On rikosrekisteriotetta, lupakirjan todennuskirje TraFilta, lääkäri-lausuntoja ja suosittelijoiden yhteystietoja. Esimerkiksi lupakirjan todennuskirjettä ei kuitenkaan kannata liian aikaisin hankkia, koska silloin siinä ei välttämättä näy viimeisin tarkastuslento. Ainakin Kiinan pyrittäessä kirje tulee tässä tapauksessa bumerangina takaisin.

Kun paperit vihdoin ovat postissa, alkaa odotus. Jos kyse on Emiratesista tai muusta vastaavasta, tämä vaihe usein on tuskallisen hidas. Määräaikaisen sopimuksen ollessa kyseessä yhtiöillä on usein kiire ja tämä vaihe etenee nopeasti. Seuraava vaihe onkin sitten yleensä kutsu jonnekin testeihin. Tämän vaiheen sisältö vaihtelee. Jonkinlaiset soveltuvuuskokeet ja haastattelut ovat aika vakio, usein myös lääkärintarkastus. Simulaattoria pääsee käytännössä aina lentämään, usein viimeisenä vaiheena. Tiettyihin

maihiin (lue: Kiina) joutuu myös ATP-teoriakokeen suorittamaan.

Haastatteluihin ja simuun kannattaa valmistautua huolella. Aina eivät vaatimukset ole kovia, välillä taas hyvinkin. Esim. Cathay ja Emirates saattavat kysellä aika haastavia, varsinkin jos huomaavat aukkoja tietotaidossa. Harjoitussimun vuokraaminen ei ole huono idea, varsinkaan näille yhtiöille. Vaikka yhtiöt eivät edellytä koke-musta siitä konetyypistä, se helpottaa

lentämistä huomattavasti ja osoittaa myös yhtiölle, että hakija on tosissaan. Toisaalta Kiinaan hakiessa harjoituslento kuuluu prosessiin, eikä syyttä. Vaatimukset ovat kovat, eikä välttämättä nappilento edes riitä, jos kuu ja tähdet ovat väärässä asennossa...

Töihin mars

Kun se odotettu sähköposti lopulta kolahtaa inboksiin, on sitten päätöksen-teon aika. Lähteä vai ei? No, tässä vaiheessa se ei välttämättä ole kovin vaikea päätös. Sitten onkin valmistelujen aika. Jos tarkoituksena on välttää kaamosta lopullisesti, se on helpompaa: kaikki myyntiin ja kamat kasaan. Jos taas aikoo palata, valmisteluja on paljon. Rokotukset, pankkiasiat, vakuutukset, säilytystila (jos tavarat jättää Suomeen) ja mahdollisesti vuokralaisen hakeminen omaan kämpppään, vain muutaman mainitakseni. Näihin hommiin menee muuten yllättävän paljon aikaa. Erilaisia sopimuksia irtisanotessa vasta huomaa, kuinka paljon kytköksiä kotipaikkaan oikeasti on.

No, nämä ovat oikeasti vain maallisia asioita, joilla yleensä on tapana järjestyä, aikaa ne kuitenkin vievät. Mikäli asiat on hoidettu hyvin, lopuksi on helppo homma painaa matkalaukun lukko kiinni ja suunnata kohti tuntematonta. Matka voi alkaa! ✈

Slaidia piti sekä osata laskea että nousta. Mikäs ulkona treenatessa kun lämpötila on n. +23.



AFRIKKA,

Kotimatalla Libyan aavikon yllä.
Muutama tiimalasi tuonne on kyllä
tyhjennetty. Kuvat: Tom Nyström

Tom Nyström

Afrikan yö ei ole koskaan hiljaa. Jossain kaukaa kuulen hyeennan kutsun, norsu vastaa törähdyksellä. Joka puolella leirin ympärillä kuulen rasahduksia ja rapisevia lehtiä, yhtäkkiä jähmetyn. Leijonauros karjaisee ihan lähellä, kuulostaa kuin se melkein olisi leirissä.

Fiktiota? Kyllä, valitettavasti, ainakin toistaiseksi. Pari koditonta koiraa olen nähnyt, ja muutaman linnun, siinä huikea saldoni toistaiseksi. Enimmäkseen olen juossut erilaisissa koulutuksissa ja sitten tuijotellut ulos hotellihuoneen ikkunasta, opiskelujen lomassa. Tänne tullessa uskoin pääseväni helpolla, toisin kävi. Toisaalta, hakuprosessin pituudesta olisi jo pitänyt tajuta, ettei näin välttämättä ole.

Toissa keväänä, Finnairin suhtautuessa myönteisesti virkavapaasiin päätimme perheen kanssa kokeilla onnea. Aloitin hakuprosessin sekä Kiinaan että Keniaan. Alku sujui, jos ei ripeästi niin kuitenkin, heinäkuussa kävin Nairobissa lääkärintarkastuksessa, haastattelussa ja simulaattorissa. Sitä ennen oli Lontoossa toukokuussa palikkatestit, vastaanlaiset kuin Finnairilla.

Koska simu ja haastattelu mielestäni sujuivat hyvin, jäin odottamaan työtarjousta. Odotin, odotin ja odotin. Kolmen kuukauden kuluttua osa sai tietää, etteivät he kelvanneet, me nel-

jä muuta jäimme odottamaan, millaista sopimusta tarjoavat. Ennakkotiedot olivat ihan lupaavat.

Loppusyksystä sähköpostiin kolahetti sitten ensimmäinen versio, joka suoraan sanoen oli huono. Kuukauden kuluttua tuli uusi, hieman parempi. Siitä ruvettiin sitten vääntämään pari kuukautta. Se ei lähellekään vastannut ennakkoodotuksia, siitä lähinnä väännettiin. He eivät kuitenkaan halunneet korottaa palkkatarjoustaan, joten helmikuussa laitoimme neuvottelut jäihin.

Afrikassa mikään ei kuitenkaan ole selvää tai varmaa, kuten tulette huomaamaan. Kolme viikkoa myöhemmin sain rekryfirman kautta kuulla, että kenialaiset olivat korottaneet tarjoustaan. Uusi tarjous oli riittävä minulle, joten neuvottelut avattiin taas. Maaliskuun lopussa sain vihdoinkin viimein sopimuksen allekirjoitettavaksi, jonka jälkeen vasta uskalsin hakea virkavapaata, joka myös myönnettiin. Kaksi seuraavaa vuotta tulisimme perheen kanssa viettämään Keniassa!

”Olisihan se ihmeellistä jos päiväntasaajalla asusteleva ihminen ei eroaisi pohjoisen poropaimenten jälkeläisistä.”

Seikkailu alkakoon

Toinen kesäkuuta kone laskeutui Nairobiin ja raahasin noin 50 kilon matkatavarani hotelliin. Loput tava-

rat ja kalusteet laitettiin juuri ennen juhannusta konttiin ja pitkälle merimatkalle kohti Keniaa. Tässä vaiheessa emme aavistaneet, miten pitkä merimatka siitä tulisikaan.

Hotellista tuli kotini liki kahdeksi seuraavaksi kuukaudeksi. Myönnettäköön, että hotellikuolema kävi lähellä muutaman kerran. Onneksi opiskeltavaa oli paljon ja hotellissa kelpo kuntosali. Koska se käytännössä sijaitsi keskellä ei mitään, sieltä oli vähän hankala minnekään lähteä.

”Edes uimahallin suihkutiloissa ei munasillaan kuljeta”

Kenialaisten houkutteluihin oli tarttunut kahdeksan ulkomaalaista (mzungu suahiliksi): kaksi kolumbialaista, yksi brasilialainen, kolme italialaista, yksi ghanalainen ja minä, melko sekalaista porukkaa siis.

Olimme tippua persuksillemme kun tajusimme mitä kaikkea koulukseen kuului. Hyvän vihjeen saimme heti ensimmäisenä päivänä, kun meille näytettiin video. Videolla käytiin läpi mm miten portaissa kävellään...

”Tänään oli melko hyvä päivä. Kävin elämäni helpoimmassa lääkärintarkastuksessa. Verenpaine -check, näkö: kissankokoiset kirjaimet kolmesta metristä -check, värisokeus numerovihko -check, sano milloin näet kynän ilmestyvän sivusta -check. Se oli siinä, kymmenen minuuttia. No piti minun

SARVIKUONOJEN MAA

Säpsähdän hereille, mikä se oli? Hetkeen en tiedä missä olen ja katselen hätääntyneenä ympärilleni. Yö ei ole täysin pimeä. Leirinuotion loimut piirtelevät kuvioita teltan seinustaan ja tajuan että olen Masai Maran luonnonpuistossa, safarilla. Malariaverkko sängyn yllä keinuu hieman äkkinäisistä liikkeistäni kun katselen ympärilleni.

kaavakekin täyttää.

Näin myös kuinka 10-15 miehen joukko juoksi (ilmeisesti) varkaan kiinni ja rupesi hakkaamaan häntä kepeillä keskellä katuja. Tämän takia kannattaa harkita haluaako huutaa, jos joku ryöstää sinulta vain jotain pientä. Itse tuli aika paha fiilis, kuski vain naureskeli, että varasti varmaan jonkun kännykän.

Tänään pääsin tarkastamaan talomme, kyllä se on ihan siisti. Jotain pikkuseikkoja heidän täytyy vielä korjata ja siivota, muuten se onkin sitten meidän. Jee! Vielä kun sinne saadaan kalusteet, jotka juuri nyt ovat n. kolmen viikon päässä...

Taas kerran muuttui aikataulu. Eilen, tänään ja huomenna meidän piti harjoitella systeemiharjoituslaitteessa (ei siis simu). Eivät kuitenkaan ole löytäneet kouluttajaa... Sunnuntaina olisi sitten pitänyt lähteä Johannesburgiin viikon päällikkyysskurssille, sekin muuttui.

Ehkei siis ihan normipäivä, mutta ihan hyvä."

Koulutus alkakoon

Portaissa kävelystä se on sitten pikkuhiljaa lähtenyt liikkeelle. Tempo ei mitenkään päästä huimaa. Organisoinnin puute on ehkä se suurin turhauttaja. Ohjelma muuttuu usein ja oikea käsi ei tiedä mitä vasen tekee. Esimerkiksi lento-osasto ei tiennyt, että sopimuksen mukaan meille kuuluu kahden viikon vapaa aina kahdeksan viikon jäl-

keen. Heidän pitäisi kuitenkin laatia koulutusohjelma!

Opiskella on kuitenkin saanut. Eurooppalainen lupakirja täytyy kääntää kenialaiseksi. Pakko se vaan oli ottaa lusikka kauniiseen käteen ja tehdä ATP-koe. Onneksi koko tietopankkia ei tarvinnut opiskella (11 000 kysymystä), tähän riitti n. 3000. Ai niin, kysymykset ovat muuten Euroopan tietopankista, eli samoja, joita vaaditaan eurooppalaiseen lupakirjaan (joka minulla siis on). Ei se aina ole helppoa... Viranomainen ei muuten hyväksynyt sähköistä lupakirjaani ja haukkui minua puolisen tuntia

- Miksi olet täällä?
- Auttamassa Kenya Airwaysia.
- Miten niin auttamassa?
- Olen täällä kunnes heillä on tarpeeksi lentäjiä pärjätäkseen itse.
- Kyllä täällä pärjätään. Viet kenialaisten työpaikan.
- Kyllä täällä varmaan on työvaikeuksia, muttei tarpeeksi kokemusta.
- On täällä ihan tarpeeksi kokemusta. Ei sinua tarvita täällä, viet vain kenialaisten töitä. Tulet tänne ja viet työpaikkoja. Etkö voi mennä omaan maahan lentämään?
- Mutta...
- Ei sinua haluta tänne.

Luvattuani hankkia paperisen lokikirjan, jossa on virallisia leimoja (tämä on tärkeää, lentotoiminnanjohtajan ja Trafin todistukset eivät riittäneet todistuksena viimeaikaisesta kokemuk-

sesta), sain luvan osallistua kokeeseen.

Seuraava koe oli tyyppikoe, 217 kysymystä Embraerista, aikaa 150 min. Ja minä kun luulin, että minut haluttiin tänne koska minulla jo on tyyppikelpuutus.

Tämän kokeen jälkeen alkoi varsinainen italialainen parlamentti. Jokaisesta osiosta piti saada vähintään 75 % oikein. Rajoitusosioista (limitations) piti saada 100 %. Mikäli yli kahden osion tulos oli vaadittua huonompi, joutui koko kokeen uusimaan, muuten riitti pelkkä osion uusiminen.

Kysymyspankissa on kuitenkin virheellisiä kysymyksiä. Jos tällaisessa teki virheen ja asian osasi esittää oikein, virhettä ei laskettu ja uusimisen saattoi välttää, kuten minulle kävi. Kokonaistulos minulla oli 95 %, mutta olin kuitenkin joutua uusimaan yhden alueen, kunnes onnistunut (epätoivoinen) protesti pelasti. Vaikka koe kesti kaksi ja puoli tuntia, neuvottelu sen jälkeen kesti yli kolme tuntia!

Erilaisia koulutuksia on ollut paljon. On ollut turvakoulutusta ja pelastautumiskoulutusta, CRM- ja turvallisuuskoulutusta, muutamat mainitakseni. Yhteistä kaikille on, että ne ovat samoja myös uusille perämiehille ja matkustamohenkilökunnalle, ja se, että joka aiheen jälkeen on koe. Hyötyä meille ulkomaalaisille on ollut aika vähän, mutta ainahan jotain tarttuu. On myös ollut mielenkiintoista tarkkailla, miten asiat täällä opetetaan, herran pelko on selkeästi suu-

remppi kuin Suomessa. Kouluttajat ovat yleisesti olleet hyviä ja asiansa osavia, ei ole heidän vikansa, että joutuvat käymään asiat läpi niin eritasoisen ryhmän kanssa. Oli hieman huvittavaa myös huomata, kun istuimme koulutuksessa uusien lentoemäntien ja stuerittien kanssa, miten he aina vastasivat yhteen ääneen kysymyksiin. Myös silloin, kun ne olivat retorisia.

Turvallisuuskoulutuksessa saimme kuulla miten erilaiset haasteet täällä ovat, Suomeen verrattuna. Etelä-Sudanissa kapteeni joutui lukittautumaan ohjaamoon loukattuaan maahenkilökuntaa. Siellä nimittäin moimesta on ihan asiallista antaa raippaa. Nauroin tarinalle kunnes selvisi, että sinne lennetään Embraerilla...

”Kouluttajan kysyessä luokalta kuinka moni on ollut ryöstön uhrina, kaikki paitsi kaksi kättä nousi. Luokassa muuten oli kaksi ulkomaalaista...”

Olisihan se ihmeellistä, jos päivän-tasaajalla asustelevala ihminen ei eroaisi pohjoisen poropaimenten jälkeläisistä. Toisaalta tulee muistaa, että Kenia kuului pitkään Iso-Britannialle. Kolonialismi oli mitä oli, mutta faktaa on ainakin, että kyllä britit tietyllä tapaa sivistyksen Keniaan toivat. Totta kai pakettiin kuului paljon huonoakin, mutta britit loivat kuitenkin jonkinlaiset perustan. Se näkyy edelleen tietyissä asioissa, sekä hyvässä että pahassa.

Siveellisyys on yksi asia mikä on ainakin minut yllättänyt. Homoseksuaalisuus on kiellettyä (ainakin periaatteessa, ellei laissakin) ja alastomuus on pannassa. Edes uimahallin pukuhuoneessa ei munasillaan kuljeta, vaan pyyhe kääritään häveliäästi ympärille, myös saunassa (hotelissa oli muuten sauna, ihan saunottavissa oleva, uskokaa pois). Turistin erottaa ulkona, ellei ihon väristä niin pukeutumisesta. Paikalliset eivät shortseja käytä eikä t-paitoja. Oli kyseessä liki kuka kadunmies tai johtaja tahansa, asusteeseen kuuluu kauluspaita ja suorat housut. On selvää että köyhyys näkyy vaatteissa ja niitten kunnossa, mutta kuitenkin ihoa ei näytetä. Ellei sitten ole turisti.

Kohteliaisuuden ovat varmaan britteiltä oppineet, ystävällisyys sen sijaan tuntuu tulevan sydäimestä. Näissä olisi suomalaiselle opittavaa. Valtaosa paikallisista on erittäin ystävällisiä ja avuliaita, sekä hymyilevät paljon (jotkut toki rahan perässä).

Nyt täytyy muistaa, että toistaiseksi olen vain nähnyt osan Nairobi. Nairobi on kuten kaikki suurkaupungit, sieltä löytyy jonkin verran synkkiä puolia. Täytyy myöntää, etten toistaiseksi juuri ole halunnut liikkua kaupungissa pimeän jälkeen, eikä sitä suositellakaan. Turvakoulutuksessa, paikallisten perämiesten kanssa, kouluttaja kysyi, kenet on ryöstetty. Kaksi kättä ei noussut. Se toinen ei ollut

Turun sinappi vaan myös mzungu, kuten ulkomaalaisia täällä kutsutaan. Kannattanee olla varovainen jatkossakin. Uskon kuitenkin, että maaseudulla ja pienemmissä paikoissa meno ja fiilis on erilaista.

Paikallisesta ajan käsityksestä olen aiemmin maininnut, se on tosiaankin täysin eri. Huomenna, on yleisin vastaus kysymykseen milloin. Niinpä. Tämä liittyyneen kyvyttömyyteen/hallittomuuteen suunnitella tulevaisuutta. En tiedä löytyykö tähän historiallisia syitä, mutta näin se vaan on. Ongelmiin tartutaan vasta pakon edessä, jos edes silloinkaan. Välillä tulee fiilis, että yrittävät hoitaa asioita strutsin lailla, eli jos pään pitää kuopassa tarpeeksi, ongelmat ovat poistuneet. Toimisikohan tämä lentämisessäkin... Vaikka itse kuulun ihmisiin, jotka mielellään siirtävät päätöksentekoa, jos vain mahdollista, en pärjää heille tässä lajissa.

Lopuksi nimettömän ulkomaalaisen tarina siitä, miten Keniassa hankitaan ajokortti. Tarina on tosi ja kun paikallista liikennettä katsoo, se selittää itse asiassa aika paljon...

Tiistai – menin paikalliselle autoliiton (AA) toimistolle ja ilmoitin haluavani ajokortin. Maksoin 6€ oppilasajokortista ja liki 6€ viranomaiskoetta varten. Koska en halunnut istua oppitunneilla, maksoin 45€, jotta arvioisivat minun olevan valmis kokeeseen välittömästi.

Menin pieneen huoneeseen, jossa mies osoitti seinälle maalattuja liikennemerkejä. Tehtäväni oli kertoa merkkien tarkoitus. Pöydältä löytyi myös pienoiskaupunki leluautoineen, ja minun piti ajaa auto paikasta A paikkaan B, usein liikenneympyrän kautta. Tämän jälkeen menimme opettajan kanssa autoon ja ajoimme kerran ostoskeskuksen ympäri.

Keskiviikko – noudin arviointini. Itse ajokokeessa sain kiitettävän, mutta teoriakokeessa heikon arvosanan. Minulle suositeltiin viittä teoriatuntia, jotka maksaisivat 5€/tunti. Neuvottelujen tuloksena jälkeen minulle annettaisiin puolitoista tuntia opetusta pienoiskaupungissa, sekä puoli tuntia opetusta liikennemerkeistä. Sitten olisin valmis viranomaisten kokeeseen.

Maksimi lähtöpaino ei ole vielä lähelläkään, ei edes maksimi volyyymi, mutta hyvä esimerkki siitä mitä välillä tulee eteen.



Kolombian kartelli on saanut suomalaisvahvistuksen. Grillijuhlat meneillään. Vasemmalta: Sebastian, Andres ja ...joulupukki?



Torstai – kävin ensimmäisellä teoriatunnilla noin viiden muun kanssa. Ajoimme leluautoja lähinnä liikenneympyröissä, yrittäen pärjätä opettajan luomissa, lähinnä teoreettisissa tilanteissa.

Perjantai – toinen teoriatunti, tällä kertaa liikennemerkkit, mutta myös pienoiskaupunki. Jälkeenpäin opettaja suositteli vahvasti minulle lisäoppituntia, jotta varmasti pärjäisin kokeessa, mutta kieltäydyin kunniasta. He antoivat minulle nipun papereita ja käskivät ilmestyä Karenin poliisiaseman eteen tiistaina kello kahdeksan, kahden passikuvan ja passin kanssa.

Tiistai – saavuin paikalle 7:30, noin viisi muuta oli ehtinyt ennen minua.

9:30 – kaikkiaan meitä oli paikalla noin viisikymmentä, mitään ei tapahtunut. Oli kylmää ja seisoi ulkona, onneksi ei satanut.

9:45 – autoliiton kaveri varmisti, että kaikkien paperit olivat järjestyksessä, minun eivät tietenkään olleet, mutta ne saatiin kuitenkin järjestykseen.

10:00 – suurikokoinen poliisi ilmestyi aseman rappusille ja piti puheen suahiliksi, jota en tietenkään puhu, käski sitten kaikki jonoon rekisteröitymään.

10:45 – kaikki oli rekisteröity, ja oli teoriakokeen vuoro.

11:30 – on minun vuoroni tehdä koe. Tarkastaja pyysi minut tunnustamaan kaksi liikennemerkkiä. Sitten hän kiinnostui selkäreputani. Tämän jälkeen hän kysyi olenko ulkomaalai-

nen, ja väitti, ettei nimeni ole amerikkalainen. Tämän jälkeen hän pyytää minua tekemään käännöksen vasemmalle leluautolla ja koe on siinä.

12:00 – kaikkien selvittyä teoriakokeesta kuorma-autokokeen suorittajat viedään muualle. Paikalle jää vielä puolet.

12:15 – poliisi osoitti minua ensiksi ja vei minut autolle. Istahdin ja kiinnitin turvavyön. Hän ilmoitti, ettei tarvitse, mutta sanoi olevan hyvä, että aioin noudattaa lakia. Ajoin ehkä metrin, hän käski minun pysäyttää ja sammuttaa auton ja nousta ulos.

Kaikki muutkin saivat suunnilleen

yhtä vaikean kokeen, vaikka monelle se näytti kyllä olevan vaikeaa, varsinkin kytkimen käyttö.

13:00 – saimme kokeen tulokset. Läpäisin tämän mahdollittoman vaikean kokeen. Kokoonnuimme kaikki huoneeseen, jossa äitihahmo kertoi yksityiskohtaisesti, miten ajokorttihakemus tulee täyttää. Suahiliksi. Teimme kaikki tämän yhdessä hänen kanssaan, tosin tarvitsin lisäapua, koska minulla on id-kortin sijaan passi, enkä ymmärtänyt sanaakaan, mitä hän kertoi. Hän auttoi minua ja siirsi minut eturiviin odottamaan kaavakkeiden luovutusta.

13:35 – poliisi tuli ulos huoneesta, katsoi meitä kaikkia, sanoi minulle “mzungu (ulkomaalainen) – you go”, kymmenen muun kanssa menimme huoneeseen. Joku keräsi kaavakkeet, iski niihin leimoja, niittasi passikuvani kaavakkeisiin ja palautti ne sitten minulle. Nyt tarvitsi enää viedä ne ajokouluun.

13:45 – reilun kuuden tunnin jälkeen olin valmis.

16:00 – palautin kaavakkeet autoliitolle ja maksoin 7€. Tilapäinen ajokortti oli valmis kahdessa päivässä ja suunnilleen kolmen kuukauden kuluksua tulen saamaan sen oikean kortin.

Ei se nyt ollut varsinaisesti hauska päivä, itse asiassa jollain tapaa naurettava, erityisesti ajokokeet. Olen kuitenkin iloinen että se on ohi, ilman BRIBE ja näköjään voin kahden päivän kuluksua ajaa ihan laillisesti Keniassa 🇰🇪

Orelo 

**YKSILÖLLISET, OMAN KORVAN
MUOTOON VALETTAVAT
KUULOSUOJAIMET LENTÄJILLE**
HANKINNAT SUORAAN PUKURAHASTA

Ajanvaraus ja tiedustelut

Mikko Lankinen
040-504 7361

Orelo Oy | Hämeentie 81-83, 00550 Helsinki | www.orelo.fi | info@orelo.fi



Kuva: Satu Tuomisto

LENTO STUTTGARTIIN LÄHTEE KULLO GOLFIN TIILTÄ NUMERO 1

Tällainen unelmalähtökuulutus odottaa Vehon järjestämän Mercedes Trophyn voittajaa. Veho on Mercedes Benzin maahantuojana järjestänyt jo noin vuosikymmenen ajan asiakkailleen yritysgolftapahtuman, jonka finaalin voittaja todellakin pääsee aveceineen viiden päivän täysin maksetulle golfkisamatkalle Stuttgartiin, jonne kokoontuvat vastaavien kisojen voittajat kautta maailman.

Veho Autotalojen myyntijohtajan Karri Anderssonin mukaan Stuttgartissa on vuosittain noin 300 pelaajaa. Suomen osakilpailun voittaja pelaa Pohjoismaisessa tiimissä yhdessä Ruotsin ja Norjan osakilpailuvoittajan kanssa - mitähän siitäkin tulee? Kisaa pelataan neljällä eri kentällä, ja yhtenä erikoiskilpailuna on kisattu siitä, kuka lyö lähimmäs väylän keskilinjaa. Voittaja saa valita kenen kol-

men ammattilaispelaajan kanssa pelaa Masters-kisan pro-am-kisassa. Viime vuonna tämän erikoiskisan voittanut ruotsalainen oli valinnut seurakseen Tiger Woodsin, Phil Michelssonin ja Rory McIlroyn (eli tämän hetken kolmen kärki ammattilaisten rahalistalla). Tässä siis jotain, jota kannattaa tavoitella.

Finnairin pilotit ovat saaneet kutsun Suomen karsintoihin jo kolmena

vuotena peräkkäin. Meiltä mukaan on päässyt 2-3 kolmen pelaajan joukkuetta hiukan riippuen alkukilpailujen määrästä. Karsintakilpailut pelataan aina joukkuekisana, ja koska meillä pilottipiirissä tulee pelattua joukkuegolfia useampikin kierros kesän aikana Pilots Cupin merkeissä, ei ole ollut yllätys, että joka vuosi yksi joukkue on ollut kolmen parhaan joukossa. Ensimmäisellä kerralla heltisi kol-

mas sija, jolla putosi niukasti finaalis-
ta. Viime vuonna tuli karsintakilpailun
voitto, mutta finaali jäi kaikilta koke-
matta työesteiden takia. Onneksemme
tänä vuonna karsintakilpailut pelattiin
jo kesäkuussa, ja toisella sijalla saavu-
tettu finaali paikka voitiin nyt käyttää,
kun ehdimme pyytää vapaata.

Tämänvuotisessa tiimissämme
pelasivat Mikko Salminen, Finnair
Golfin monivuotinen puheenjohtaja
Tampereelta, V-P. Saarela, Pilots Cupin
muutaman vuoden takainen voittaja
sekä Milla Sommar, Pilots Cupin yk-
sinoikeudella punaisen tiin pelaaja. Me
kaikki olemme pelanneet jo useamman
vuoden ja tasoituksemme ovat 4.5-
10.1 eli ihan vasta-alkajista ei puhuta.
Koska kisa käydään tasoituksellisena
pistebogeyna, on kilpailu aina haasta-
vampi pienellä tasoituksella pelaavalle
(suom. huom. yksinkertaistettuna ta-
soitusluku kertoo, kuinka monta lyön-
tiä saat anteeksi). Tosin joukkuekilpai-
lussa kokemus tuo tasaista varmuutta,
ja on todennäköisempää, että kolmesta
hyvästä pelaajasta kaksi onnistuu, kuin
kolmesta huonommasta pelaajasta, ta-
soituslyönneistä huolimatta.

Näillä eväillä toinen toistamme pai-
katen ja yhdellä onnekaalla hole-in-
onella (muuten koko kisahistorian en-
simmäinen) selvitimme tiemme finaa-
liin, joka pelattiin 22.8. Kullon kentäl-
lä. Joka vuosi karsintakisa on saatu pe-
lata sateisissa merkeissä, ja nytkin sää-
ja sade-ennusteet finaali päivälle lupai-
livat pisaroita. Onneksi ennusteet pet-
tivät ja saimme kerrankin kisata ilman
sadetta. Päivä alkoi vapaalla harjoit-



Vehon Karri Andersson (vas.) ja Finnairin joukkue yhteiskuvassa: Mikko Salminen, Camilla Sommar ja V-P Saarela. Kuvat: Antti Hiltunen.

telulla. Harjoitusalueelle oli asetettu
harjoituspalloja komeisiin pyramidei-
hin odottamaan 14 finalistia. Lounaan
ja kisainfon jälkeen keräsimme vähän
evästä mukaan kierrosta varten, ja ei-
kun baanalle. Kierroksen aikana Karri
Andersson ja Satu Tuomisto kiersivät
golfautolla ja pitivät huolen, että eväät
ja juomat eivät päässeet loppumaan.
Ja tulipa heidän otettua siinä sivussa
muutama valokuvakin illan slideshow-
ta varten.

Finaali käytiin alkukilpailuista poi-
keten henkilökohtaisena kilpailuna, eli
nyt ei enää saanut apuja omasta jouk-
kueesta. Siihenkö kaatui pilottijoukku-
een menestys, koska olemme tiimipe-

laajia, tiedä häntä. Upean seitsemän
lajin illallisen aikana kruunattiin voit-
tajaksi ja Stuttgartiin lähtijäksi Mikko
Roos pistemäärällä 39. Meidän Mikko
oli kuitenkin hienosti kolmas piste-
määrällä 34. Ja olisihan se ollut aika
hankala järjestää viiden päivän vapaa
syys-lokakuun vaihteeseen, eli loppu
hyvin, kaikki hyvin. Suurkiitos Vehon
tiimille, eli Karri Anderssonille, Mikael
Frankille ja Satu Tuomistolle upeasta
kokemuksesta. Toivottavasti saamme
kutsun taas ensi vuonna.

Mikko Salminen, V-P. Saarela ja
Camilla Sommar 🦋

Finaalijoukkueet ja tapahtumaisännät ryhmäkuvassa.





HUMANTOOL®

Pilot Spot

Vihdoinkin... hyvä selkätuki !

Lentäjille kehitetty dynaaminen selkätuki



Soveltuu myös autoon ja toimistoon

Aktivoi selkäsi



Hinta 98,- (sis.rahtikulut,) Väreinä musta, harmaa, punainen, sininen
Lentäjille lisäksi vastapainokiinnitys merkillä "Lentäjä"
Tilaukset: www.humantool.fi, info@humantool.fi, p.010-666 7500"

Katso esittelyvideo:
www.humantool.fi

humantool.fi

HAMILTON AIRSHOW 2013

Finnairin Toronton 757-reittiliikenteen normaalina varakenttänä toimiva Hamilton isännöi vuosittain Kanadan suurimpiin lukeutuvaa lentonäytöstä. Lentonäytöksen hermokeskus on kentällä toimiva Canadian Warplane Heritage Museum, jonka laivastoon kuuluu noin 50 Kanadan ilmavoimien käytössä ollutta konetyyppiä. Näistä warbirdeistä ja koulukoneista on lentokuntoisia viisitoista tyyppiä ja innokkaimmille ilmailuhulluille onkin tarjolla mahdollisuus päästä warbirdien kyytiin korvausta vastaan.

Upeasti entisöity Lockheed Electra 30-luvun puolivälistä. Kuvat: Heikki Tolvanen



Heikki Tolvanen

Tämän vuotuinen lentonäytös oli ajoitettu isänpäivän viikonloppuun, joten kävijämääräennätyksen odotettiin rikkoutuvan. Kyseessä on Kanadan suurin historiallisten lentokoneiden tapahtuma, joten 2013 päänumerona oli toisen maailmansodan Merlin-moottoreilla varustettujen koneiden muodostelma. Shown epävirallisena tähtenä paistatteli maailman ainoa lentävä de Havilland D.H. 98 Mosquito, joka sai siivelleen maailman toisen lentävistä Avro Lancastereista (CWHM-kokoelmista), kaksi Spitfirea ja Hurricaneja – kymmenen Merlinin soundi ei jätä ketään kylmäksi! Imperiumin kruununjalokivien vastapainoksi paikalle oli saatu yhdysvaltalaisen Military Aviation Museumin kokoelmista saksalaista warbirdosastoa, joita edustivat hyvin harvoin len-



Military Aviation Museumin Fw 190

tonäytöksissä nähty Me 262 taistelutoverinaan Fw 190.

Lentonäytöksen vakiovieraisiin lukeutuvat Kanadan ilmavoimien Snowbirds-taitolento-osaston lisäksi

erikoismaalatus CF-18 soolonumero, ensimmäisen maailmansodan kangaspuiden taistelunäytös, Matt Younkinin ainutlaatuinen, 70-vuotiaalla Beech 18 liikekoneella suoritettu taitolentoesi-

Jutun kirjoittaja kurkkii Consolidated PBY-5A Canso lentoveneen ohjaamon kattoluukusta



tys musiikin, savujen ja strobevalojen täydentämänä sekä laskuvarjohypytt jättikokoisten kansallislippujen kanssa. Lento-osuiden väleissä Westjetin 737NG:t laskeutuivat ja nousivat silloin tällöin normaalin reittiliikenteen puitteissa.

Maanäyttelystä löytyy kymmeniä mielenkiintoisia koneyksilöitä, joista osa lentokuntoisia ja osa groundattuja. Näiden lisäksi lukuisat teltat pitivät sisässään eri ilmailujärjestöjen ja – yhdistysten info- sekä tietenkin myyntipisteitä. Paikalle kannattaa hankkiutua heti aamusta, jotta kaiken nähtävän ehtii pureskella päivän aikana – ruuhkiltakaan ei voi välttyä varsinkaan näytöksen loputtua.

Lisätietoa Hamiltonin ilmailumuseosta ja lentonäytöksestä:
<http://www.warplane.com>

DC-3 Dakotan nokalla Air Canadian kapteenit John McClenaghan ja Ed Bunoza jotka lentävät vapaa-aikanaan CWHM:n kalustolla



Näytöskeikan jälkeen Spitfire kuskilla on hymy herkässä



Näytöksen helmi: de Havilland DH-98 Mosquito (KA114)

Yhdysvaltalainen Military Aviation Museum oli tuonut Hamiltoniin Virginia Beachistä maailman ainoan lentokuntoisen de Havilland Mosquiton. KA114 näki päivänvalon vuonna 1945 de Havillandin Toronton lentokonetehtaalla Downsviewssa, mutta se ei ehtinyt sotatoimiin ja myytiin jo vuonna 1948 ylijäämänä albertalaiselle maanviljelijälle. Seuraavat 30 vuotta kone rapistui, kunnes Canadian Museum of Flight and Aviation pelasti koneen jäännökset myydäkseen ne vuonna 2004 Military Aviation Museumille. Raato lähetettiin warbirdien entistämiseen erikoistuneeseen Avspecs-yritykseen Uuteen Seelantiin. Mosquiton entistäminen oli haasteellista, sillä kuten lempinimestään, Wooden Wonder, voi päätellä, olivat koneen puuosat pitkälti entisiä vuosien ulkona oleskelun seurauksena. Näin ollen rungon, siipien ja pyrstön rakentaminen vei kolmisen vuotta, mutta onneksi metalliosia pystyttiin pitkälti hyödyntämään restauroinnissa. Kahdeksan vuoden rankka työ palkittiin viime vuonna, kun



Brittiläisen lentokoneteollisuuden kruununjalokivet

Uuden Seelannin ilmailuviranomaisen sertifioi ”Mossien” ja upea warbird nousi siivilleen Ardmoren lentokentälle Aucklandin lähistöllä ensi kertaa 60 vuoteen. Yhdysvaltoihin Mossie saapui keväällä 2013 ja FAA myönsi sil-

le lentokelpoisuustodistuksen muutamassa viikossa.

KA114:n restaurointimaan kunniaksi se on maalattu Uuden Seelannin kuninkaallisten ilmavoimien 487 laivueen väreihin.

Maailman ainoa lentävä de Havilland Mosquito

Moottorit	2 x Packard Merlin 225
Teho	1,620 hv
Maksiminopeus	590 km/h
Tyhjäpaino	6060 kg
Maksimipaino	8460 kg
Lakikorkeus	8800 m





Lisäpuhtia suomalaisille miehille

Mieskuntoa ja elinvoimaa

Panox

Lisää mieskuntoa ja parisuhde-energiaa. Panox on luotettava kotimainen avainlipputuote suomalaiselle miehelle.



Verisuonien ja luuston hyvinvoinnille

Hyvän Olon Arginiini-K2

Vähentää iän tuomia vaivoja. Suojaa verisuonia ja pitää luuston kunnossa. Sisältää K2, B6, B12-vitamiinit sekä foolihapon. Luotettava kotimainen ravintolisä kaikille aikuisille.



Via Naturale®

Hyvinvarustetuista luontaistuotekaupoista ja -osastoilta.
Lisätietoja (09) 8709 855 | info@vianaturale.fi | www.vianaturale.fi



VOLVO BUSINESS

Ettei autoilu kävisi työstä.

Volvon uusi business-mallisto on tehty helpottamaan elämääsi, on kyse sitten työstä tai vapaa-ajasta.



VOLVO XC60 BUSINESS

ALK. **46 490 €**

Business-mallissa vakiona mm.

- Aktiiviset Xenon-ajovalot ja kulmavalot
- Alumiinivanteet 17"
- Audio High Performance (USB, AUX ja Bluetooth)
- Kääntyvät ulkoiset maavaloilla
- Polttoainetoiminen lisälämmitin (diesel-moottorilla)
- Pysäköintiapu taakse
- Sadetunnistin

High Tech -paketti uudistuneeseen Volvo XC60 -malliin nyt alk. 777 €

- Volvo on Call
- Navigointijärjestelmä Euroopan kartoilla
- Audio High Performance Multi Media 7" värinäytöllä
- Digitaalimittaristo kolmella näyttögrafiikalla

Autoveroton hinta 600 €, autovero alk. 177 €, kokonaishinta alk. 777 €.

Volvo XC60 Business -mallisto alkaen: autoveroton hinta 36 000 €, autovero 10 489,50 €, kokonaishinta 46 489,50 € + toimituskulut 600 €. Autoetu alkaen: vapaa 885 €/kk, käyttöetu 690 €/kk. EU-yhd. 5,3–6,4 l/100 km, CO₂ 139–169 g/km. Kuvan auto erikoisvarustein.



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



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



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

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

BILIA
WWW.BILIA.FI