

LIIKENNE- LENTÄJÄ


5/2013

KOTIMAISET LENTOKOULUT:

SUOMEN ILMAILUOPISTO &
PATRIA PILOT TRAINING

BRAATHENS
LENNÄTTÄÄ
RUOTSISSA

SIMULAATTORIELÄMYKSIÄ



Kiitos kuluneesta vuodesta.
Rauhallista joulua ja
menestystä vuodelle 2014!

Handelsbanken Platinum antaa aikaa olla läheistesi kanssa



- Platinum-palvelu 24 h
- Priority Pass -kortti, jolla vapaa pääsy yli 600 loungeen
- Kattava vakuutuspaketti
- Rahastobonusta kaikista korttistoista

Ota yhteyttä, niin kerromme lisää.

Handelsbanken Platinum -kortin vuosimaksu on 390 e (sis. Priority Pass Prestige Membership), ei tilinhoitopalkkiota. Luoton korko on 4,37 % ja Kuluttajansuojalain mukainen todellinen vuosikorko 11,80 % (11/2013), kun luoton määrä on 5000 euroa. Luoton myöntää Handelsbanken Rahoitus Oyj, kotipaikka Helsinki.

Handelsbanken Aviapolis
Kauppakeskus Jumbo
010 444 3220*
www.handelsbanken.fi/aviapolis
*0,0835 e/puh + 0,1209 e/min.

Handelsbanken

"TO BE, OR NOT TO BE"



Sami Simonen
FPA:n
puheenjohtaja,
E70/90-kapteeni

FINNAIR

Jo vuonna 1602 Shakespeare kirjoitti tämän kirjallisuuden tunnetuimpiin kuuluvan lauseen. Kun katsoo lentoyhtiöiden toimintaa, tulee usein esiin samanlainen eipäsujuupas keskustelu. "Ulkoistaa vai eikö ulkoistaa, missä säästö" voisi kuulua hieman satiirisempaan näytelmään.

Jos isoissa lentoyhtiöissä ei vasen käsi tiedä, mitä oikea tekee, on tulevaisuuden suunnittelukin varmasti vaikeaa. Työntekijä on voimavara tai rasite lausujasta riippuen. Nykyaikainen johtaja on päätöksentekijä, joka tuottaa yhtiöihin uusia ideoita, mutta samalla katoaa helposti aikaisemmista virheistä opitut asiat. Minunkin uralani on nähty useampi synergiasäästöjä tuova sulautuminen sekä säästöjä tuova ulkoistus.

Saksalaisen lentoyhtiön toimitusjohtaja erotti suuren joukon johtajia, koska heiltä tullut tieto oli ristiriitaista, väärää ja sai toimitusjohtajan näyttämään epäpätevältä henkilöstön silmissä. Toimenpiteen jälkeen yhtiössä TES- ja säästöneuvottelut saatiin nopeasti päätökseen, koska energiaa ei tuhlatu väärän tiedon korjaamiseen.

Myös meillä nähtiin mielenkiintoinen tapahtumasarja, kun Finnair yritti irtautua Suomen yhteisestä kehityksessä kasvusopimuksesta oman säästöohjelman vuoksi. Kun soppaan lisättiin vielä saksalaiselle yhtiölle ulkoistettu catering-yhtiö taisteluneen, oli koko Suomen pysähtyminen todella lähellä. Pahimpaan tilanteeseen valmistautuva lentäjä näki jo nälkäiset lapset tyhjiin kauppajen ovilla, pysähtyneen teollisuuden aiheuttaman talousahdingon ja veronkorotukset, jotka johtuivat Suomen luottoluokituksen putoami-

sesta ja siitä seuranneesta valtionvelan korkojen hallitsemattomasta noususta. Tätä ei tullut, onneksi.

Suomessa on lähes 300 työtöntä lentäjää tällä hetkellä. Suuri osa ei ole lentokoulun jälkeen tehneet päivääkään lentotyötä ja osa on jo ehtinyt vaihtaa alaa ja osa miettii vaihtoehtoja. Näkymät eivät ole ruusuiset. Faktatietoa suomalaisten lentoyhtiöiden tulevista lentotyöpaikoista annetaan joulukuussa järjestettävässä työllisyysseminaarissa.

Suomalaisten lentäjähdistysten kattojärjestönä FPA päätti ottaa tulevaisuuden suunnittelun tosissaan. Suuren osan tätä vuotta kestänyt strategiatyöryhmä tuotti tulevaisuuteen kurkottavan loppuraportin. FPA 2020 voi tuntua kaukaiselta, mutta kelloa ei voi pysäyttää.

Tiedottaminen ja sen kehittäminen ovat olleet paljon esillä. FPA on saanut positiivista palautetta näkymisestä mediassa ja omasta tiedottamisesta. Suunnittelemalla saadaan osa työstä tehtyä, mutta tiedonvälitys ei tapahdu itsestään. FPA NEWS, Facebook, Liikennelentäjä-lehti, twitter, www, wikipedia ja sähköpostit ovat kanavia, joita jo nyt käytetään. Mitä painotetaan ja miten kaikki nivoutuvat yhteen, on sekä haaste että mahdollisuus.

Vuosi vaihtuu, mutta pyörä ei taaskaan pysähdy. FPA täyttää ensi vuonna kymmenen vuotta, jota varmasti juhlistamme.

Haluan jälleen kiittää kaikkia FPA:n toimihenkilöitä sekä jäsenyhdistysten toimihenkilöitä siitä työstä, mitä yhteisen asian eteen teette.

Rauhallista joulua ja turvallista uutta vuotta kaikille lukijoille! ✈

LIIKENNE- LENTÄJÄ

5/2013



6

Suomen Ilmailuopisto

Porissa sijaitseva entinen Finnairin Ilmailuopisto on toiminut vuodesta 2001 alkaen nimellä Suomen Ilmailuopisto.



22

Sota ja Rauha

Lentäjähdistykset ja lentoyhtiöt tiedostavat kumpikin lentoyhtiöbisneksen muutoksen. Yhteistyössä on silti ajoittain kitkaa.



26

Maalataan ATR

Mistä sinä aloittaisit, jos tehtävänä olisi maalata iso matkustajakone? Flybe Finland maalautti koko kalustonsa.



46

Kivikkoinen tie unelma-ammattiin

Jyrki Vähätalo on suomalainen pitkän linjan ilmailija, jota liikennelentäjän ura on kuljettanut pitkin maailmaa ja sen pimeitäkin kujia.

Sisäsivuilla myös

- 10 Patria – lentäjäkoulutusta huippukalustolla
- 14 Simulaattoritaivas
- 18 Odottavan aika on pitkä
- 32 Braathens Aviation
- 38 Lentäjäkoulutuksen haasteet ja tulevaisuus
- 42 Suunnitelma lento-onnettomuuden varalle
- 54 Kohti lentokoulutusyhteistyötä
- 58 WASC 2013 purjehduskilpailu

Julkaisija:

Suomen Lentäjäliitto ry. –
Finnish Pilots' Association (FPA)
Äyritie 12 C, 01510 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:

Minna Lehtipuu, toimitussihteeri
p. 0400-471 924

Ilmoitustilan markkinointi tapahtuu
FPA ry:n alayhdistysten toimesta.

Ilmoitusmyynti/marketing:

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

Tämän lehden painopaikka:

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

Vuonna 2013 ilmestyy viisi numeroa.

Materiaalin jättöpäivät ja ilmestymis-
ajankohdat 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

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 julkaisemisessa tapahtuneeseen virheeseen rajoittuu ilmoitushinnan palautukseen.



TULEVAISUUDEN SUURI KUVA



Olli Iisalo
Päätoimittaja

Kanadalainen toimittaja ja mediavaikuttaja Tyler Brûlé lähetti hiljattain Financial Times -lehden kolumnissaan terveiset Pohjoismaiden pääministereille. Brûlé vieraili marraskuun aikana kaikissa Pohjoismaissa ja esitti näkemänsä ja kokemansa perusteella alueelle perustettavaksi uutta yhteistä superlentoyhtiötä.

Tämä erinomaista maantieteellistä etulyöntiasemaa ja norjalaisen öljyä hyödyntävä uusi yhtiö voisi Brûlén suunnitelmassa tosissaan kilpailla Lähi-idän suurten lentoyhtiöiden kanssa. Ajatusta on varmaan pyöritelty ennenkin, mutta se on taas mielenkiintoinen - kun kotimarkkinamme täällä Pohjolassa on pieni ja kilpailu sen piirissä kovaa, voitaisiinko lentoyhtiöiden liiketoimintaa säätää parempaan iskuun tällaisella konsolidatiolla? Olisiko hankkeelle todellisia edellytyksiä ja tahtoa?

Tällä kuvitteellisella tulevaisuuden yhtiöllä voisi nykylukujen valossa olla noin 250 lentokoneen laivasto, pari erinomaisen infrastruktuurin hubia ja toiminnalleen lupaus innovatiivisesta ja raikkaasta palvelukokemuksesta. Herra Brûlén voisi kutsua toimimaan lentoyhtiön luovana johtajana.

Liikennelentäjäkin katsoo tässä numerossa tulevaisuuteen, mutta hie-
man ennustettavammissa asioissa. Tulevaisuuden lentäjätarve saattaa kohdata vaikeita haasteita, kun alan viime vuosien vaikea työllisyystilanne on lakannut houkuttelemasta parhaiten soveltuvia henkilöitä koulutuksen

pariin. Samalla lentokoulutuksen kustannukset ovat nousseet ja niitä myös pyritään siirtämään enenevässä määrin koulutettavien maksettavaksi.

Kehitystä tapahtuu kuitenkin myös muussa kuin koulutuksen hinnoissa. Suomen Ilmailuopisto (s. 6) uusi monimoottorikalustonsa vuonna 2010 ja ensi vuonna on vuorossa tehdasuusien mittarikoulukoneiden vastaanottaminen. Samoin Patria (s. 10) on panostanut laivastonsa nykyaikaisuuteen ja heidän oppilaansa lentävät tänä päivänä läpi koko koulutuksen lasiohjajamokoneilla. Vielä tämän vuosikymmenen aikana myös Ilmavoimissa toteutetaan uuden peruskoulutuskaluston hankinta. Näistä hankkeista lisää lehden sivuilla.

Yhteistyön voimaan luottavat myös poikkeustilanteisiin varautuvat viranomaiset. Mahdollisen siviili-ilmailun onnettomuuden varalle laadittiin keväällä uusi yhteistoimintasuunnitelma (s. 42), joka määrittelee eri toimijoiden tehtävät ripeää toimintaa vaativassa tilanteessa. On ajatuksia herättävää, kuinka lentokoneiden koon kasvu vaikuttaa myös varautumiseen. Vakavan onnettomuuden jäljiltä autettavia voi nykyään olla konetyypistä riippuen jopa kahdeksansataa.

Viime vuosina varautumissuunnitelmia ei ole tarvinnut soveltaa käytäntöön kovinkaan laajamittaisesti. Se on hyvä asia ja yhteinen keuhkotavoitteemme. Puuta koputtaen toivotan teille, hyvät lukijat, turvallista ja muutenkin riemukasta uutta vuotta 2014! ✈



Kuvat: Miikka Hult

SUOMEN ILMAILUOPISTO

- SUIHKUKONEEN OHJAIMIIN

Suomen Ilmailuopisto on Porissa toimiva ammatillinen erikoisoppilaitos, joka kouluttaa ammattilentäjiä Suomen liikenneilmailun tarpeisiin. Oppilaat pääsevät jo koulutusvaiheessa huippumodernin Embraer Phenom -koneen ohjaimiin.



Miikka Hult
A330/A340 perämies

FINNAIR

Suomen Ilmailuopiston (SIO) lentäjäkoulutus on pyritty mitoittamaan lentäjätarpeen mukaisesti, sillä toiminnan tavoitteena on turvata suomalaisen siviili-ilmailun ammatillentäjätarve. Ilmailuopisto tekeekin säännöllisesti selvityksiä lentäjätarpeesta yhteistyössä Suomessa toimivien lentoyhtiöiden kanssa.

SIO kouluttaa nykyisin 30-40 oppilasta vuodessa ja parhaimmillaan vuodessa on koulutettu lähes 50 oppilasta. Nykyinen kurssikoko on 15-20 oppilasta ja kursseja alkaa kahdesti vuodessa. Yksityislentäjän lupakirjan ja yölentokelpuutuksen (PPL/NF) hankintaan varataan aikaa jopa kuusi kuukautta. Tämän jälkeen opiskelu alkaa Suomen Ilmailuopistolla Porissa noin kahden vuoden ajaksi. Koulussa oppi-

lasmäärä on siis kokoajan 70-80 tienoilla. SIO:n tuoreimmassa syyskuussa päättyneessä oppilashaussa hakijoita oli hieman vajaa 900. Pudotusta edelliseen huippuun vuodelta 2009 on ollut noin 200 per hakukierros. SIO:n edellinen haku oli vuonna 2011. Usealla hakijalla on taustalla jo opintoja tai jopa tutkintoja muualta, etenkin tekniseltä alalta. "Saatu oppilasaines on ollut hyvä ja sen takia hakukriteerejä ei ole juurikaan muutettu viime vuosina", kertoo SIO:n toimitusjohtaja Juha Siivonen. "Oppilasaines on monen haun osalta ollut yhtenevä siinä mielessä, että naispuolisia hakijoita on ollut suhteellisen vähän, 5-10 %, ja iso osa hakijoista on opiskellut tekniikkaa. Meneillään olevassa haussa DI-opintoja suorittaneita näyttää

olevan vähemmän kuin ennen", tarkentaa Siivonen. Hakijoiden ensimmäinen seulonta suoritetaan perinteisellä paperikarsinnalla, jossa päähuomion saavat päättötodistuksen numerot. Huomiota kiinnitetään matematiikan, englanninkielen ja äidinkielen arvosanojen lisäksi myös mahdollisiin ilmailuharrastuksiin. Viimeisimmässä haussa osalle hakijoista annettiin mahdollisuus edetä pääsykokeiden seuraavaan vaiheeseen, mikäli heikkojen koulunumeroiden sijaan oli näyttöä ilmailuharrastuksista. Vuonna 2013 suoraan jatkotesteihin valittiin 517 hakijaa. Pääsykokeeseen kutsuttiin 64 hakijaa, joista kokeisiin osallistui 58 henkilöä. Pääsykoekysymyksiä oli kaikkiaan 94 kappaletta ja niistä saatu maksimipistemäärä oli 188 pis-

tettä. Paras tulos oli 178 pistettä ja viimeinen pääsykokeista jatkoon päässyt sai 64 pistettä. Valintakokeet saadaan päätökseen helmi-maaliskuussa 2014. Tämän jälkeen oppilaat käyvät vielä AMC:n lääkärintarkastuksessa ennen lopullisia valintoja. Ensimmäinen erä valituista oppilaista aloittaa koulutuksen kesällä 2014. Viime aikoina noin kymmenen prosenttia valituista oppilaista on luopunut kurssipaikastaan eri syistä. Kurssin hinta on nykyisin 12 800 euroa.

Teoriasta taivaalle

Suomen Ilmailuopistolla on omia lennonopettajia kymmenkunta ja lisäksi vastuuhenkilöt toimivat opettajina. Määrättyinä ajanjaksoina koulu käyttää ns. keikkaopettajia, kaikkiaan 2-3 henkilötyövuoden verran vuodessa. Päätoimisia teoriakouluttajia on yksi, ja lisäksi vastuuhenkilöt, lennonopettajat ja osa huoltohenkilöstöstä toimivat teoriaopettajina. Myös teoriakouluttajien joukossa on keikkaopettajia 1-2 henkilötyövuoden verran vuodessa.

SIO hankkii oppilaille yksityislentäjän lupakirjaan tähtäävän alkeislentokoulutuksen ulkopuolisilta lentokouluilta kilpailutuksen perusteella. Viime vuosina noin kuusi kuukautta kestävä aloitusjakson koulutuksia on ostettu Patria Pilot Trainingiltä ja Salpauslennolta. Tuoreimmassa hankinnassa mukana oli kolmantena lentokouluna Vesivehkaalla toimiva Blue Skies Aviation Oy.

Varsinainen arviolta kahden vuoden mittainen koulutusjakso alkaa Porissa teoriaopinnoilla sekä Cessna 152 -koneilla annettavalla yhtenäistämiskoulutuksella. Cessna-koneilla kerätään mm. 100 tuntia päällikkökokemusta. Teoriajaksolla opiskellaan mittarilentokelpuutuksen saamiseksi noin 200 teorituntia ja 50 tuntia lentokoulutusta, joista 35 tuntia suoritetaan lennonharjoittelulaitteella ja loput 15 oikealla lentokoneella. Mittarilentokoulutus annetaan vielä toistaiseksi yksimoottorisilla BE36 Bonanzoilla. Ansio- ja liikennelentäjän lupakirjaan tähtäävän jakson aikana teoriaa opiskellaan 450 tuntia ja lentokoulutusta annetaan 15 tunnin verran. Monimoottorikelpuutus

ja Phenom EMB-500 tyyppikelpuutus pitää sisällään noin 75 teorituntia ja 35 tunnin lentokoulutuksen, joista 15 lennetään lentokoneella. Viimeisenä vaiheena käydään MCC-ohjaamoyhteistyökurssin 25 tunnin teoriajakso ja 20 tunnin lentokoulutus. Valtaosa annettavasta teoriaopetuksesta on perinteistä opettajan vetämää luokahuonekoulutusta. Embraer EMB-500 Phenomin tyyppikoulutuksessa käytetään apuna tehtaan teettämää eLearning-ohjelmistoa. Moderni ja selkeä Phenom-ohjaamo on opiston havaintojen mukaan helpommin omaksuttavissa nykyisillä sukupolvilla. Nykyiset korkean tason lennonharjoittelulaitteet antavat hyvän pohjan lentokoulutukselle. Aiemmin koulutuksessa käytettiin Beechcraft King Air -koneen Full Flight Simulatoria liikejärjestelmineen, joiden ei ole havaittu antavan lisäarvoa SIO:n koulutuksessa. Oppilaille annetaan myös virheleikokoulutusta Extra 300L -taitolentokoneella. Koulutuksen jälkeen oppilas tunnistaa virheellisen lentotilan ja osaa oikaista lentokoneen mahdollisimman pienellä korkeuden menetyksellä ylittämättä koneen rajoituksia.

"Hyvin valikoidut oppilaat, huipukaluusto ja SIO:n ammattitaito takaa, että SIO:sta valmistuneilla lentäjillä on parhaat edellytykset lentäjän tehtäviin", kehaisee toimitusjohtaja Siivonen kouluaan.

Suomen Ilmailuopistolla on myös

valmius kouluttaa helikopteriohjaajia, mutta tämän hetken suunnitelmissa ei ole käynnistää uusia kursseja sen osalta. Tilannetta seurataan ja tarvittaessa voidaan järjestää uusi kurssi. SIO koulutti vuosina 2009-2011 kahdella kurssilla yhteensä 15 helikopterilupakirjaoppilasta CPL-lupakirjalle saakka. Ammattilentäjien koulutustoiminnan lisäksi SIO harjoittaa maksullista palvelutoimintaa, kuten koulutuspalveluiden myyntiä ja lentosimulaattorin vuokrausta lentoyhtiöille. Kattava koulutustarjonta pitää sisällään myös lennonopettajakoulutuksen sekä lupakirjan muuntokoulutuksen sotilaslentäjille.

Koulukoneet modernisoituvat

Mittarilento- ja CPL-koulutuksessa pitkään ja hyvin palvellut Beechcraft Bonanza -laivasto korvataan uudella kalustolla. Heinäkuussa 2013 solmittu sopimus tuo SIO:lle kolme uutta kaksimoottorista Diamond Twin Star DA42 VI -koulukonetta. Suurelta osin hiilikuiturakenteinen Diamond Twin Star DA42 VI on nelipaikkainen ja kaksimoottorinen kone, jossa on moderni kuvaruutunäyttöihin perustuva Garmin G1000 -avioniikka. DA42 VI on vuonna 2012 esitelty versio, jossa uudet potkurit sekä parannettu aerodynamiikka. Tavoitteena on ottaa maaliskuussa 2014 vastaanotettavat Diamondit koulutuskäyttöön jo kevään

Suomen Ilmailuopiston toimitusjohtaja Juha Siivonen.





Phenom 100 -koneen ohjaamo on viimeisen päälle tätä päivää. Konetta voidaan operoida yhden ohjaajan miehistöllä, joten suurempi osa järjestelmien hallintalaitteista on sijoitettu vasemmalle puolelle.

2014 aikana. Monimoottorivaiheen aikaistuminen tulee Ilmailuopiston mukaan jonkin verran vaikuttamaan koulutuksen jaksotukseen. Ilmailuopiston tavoitteena on arvioida nykyisen viiden Cessna-alkeiskoulukoneen uusimistarve Diamondien käyttöönoton jälkeen. Mahdollinen Cessna-kaluston korvaaminen alkaisi aikaisintaan vuonna 2016. SIO:n laivaston lipunkantajina on kaksi varmaa oppilashoukutinta eli Embraer EMB-500 Phenom 100 -liikesuihkukonetta. Koneet tilattiin vuonna 2008 korvaamaan vanhat tehokkaat BE300-potkuriturbiinikoneet. Ensimmäinen kuusipaikkainen Phenom-kone liittyi SIO:n vahvuuteen 2010 ja koulutuskäyttöön tyyppi otettiin vuonna 2011. Epätavallisia lentotiloja harjoitellaan opiston omalla Extra 300L -taitolentokoneella.

Ilmailuopiston tiloissa on myös useita lennonharjoittelulaitteita. Helikopteripuolen koulutusta annetaan Eurocopter EC135 FNPT2/FTD3/MCC-tasoisella lennonharjoit-

uslaitteella. Laite hankittiin aikanaan suomalaisten HEMS-operaattoreiden koulutustarpeita varten ja se on ollut kovassa käytössä uusien tyyppi- ja mittarikoulutusten sekä myös vuotuisten kertauslentojen osalta. Lentokonepuolella käytettyjä harjoituslaitteita ovat Frasca- ja BE300-lennonharjoittelulaitteet. Embraer Phenom -koulutuksessa käytetään Garmin Prodigy -avioniikkaharjoituslaitetta sekä Phenom FNPT2/FTD2/MCC-laitetta, joita käytetään tyyppikoulutukseen ja oppilaiden omaharjoitteluun sekä kertauskoulutukseen. SIO:n käytössä on yhä myös BE300 Full Flight Simulator, jonka myydään ulkopuolisille operaattoreille sekä ylläpidetään SIO:sta valmistuneiden oppilaiden kelpuutuksia tarkastus- ja koululennoin.

Lennonjohto rajoittaa ympäristöä enemmän

Lentokoulustoiminnan suurin rajoite on lennonjohdon aukioloajat, jotka

noudattavat kaupallisen liikenteen tarpeita, eli Porissa Air100-yhtiön lentojen aikatauluja. Ongelma ei ole suuri, mutta aiheuttaa haasteita koulutuksen ollessa vilkkaimmillaan. Nykyisin lähilennonjohto on auki vaihtelevasti, se sulkeutuu esimerkiksi maanantaisin ja tiistaisin jo kello 18.15. Lentomelun suhteen SIO:lla ei ole ongelmia valituksien määrä huomioden. Extra-taitolentokoneella annettava Upset Recovery -koulutus Porin lentokentän läheisyydessä saattaa kesäaikaan poikia meluvalituksia. SIO pyrkiikin mahdollisuuksien mukaan järjestämään koulutukset päiväaikaan, ettei koulutuksesta aiheutuisi kohtuuton haittaa. SIO:n käytössä on erilaisia harjoitusalueita VFR-, IFR- ja JET-lentotoiminnan tarpeisiin. Suurimmat alueet on muodostettu juuri suihkukonetoimintaa varten ja ne noudattelevat Porin lähestymisalueen rajoja. Uusien JET-aluiden varauksilla vältetään ilmavoimien merellä tapahtuvien harjoitusten aiheuttamilta päällekkäisiltä varauksilta. Ruuhkaisessa tilantees-

sa on myös mahdollista käyttää myös Tampere-Pirkkalan lentokentän harjoitusalueita. Tuleva ilmatilauudistus tulee muuttamaan käytettäviä harjoitusalueita jonkin verran.

SIO:n vuotuisen koulutusmäärä on lentokoneilla noin 7000 tuntia ja synteettisin harjoituslaittein noin 5000 tuntia. Teoriakoulutusta annetaan noin 1500 tunnin verran. Suomen Ilmailuopisto Oy:n omistavat Suomen valtio (49,5 %), Finnair Oy (49,5 %) ja Porin kaupunki (1 %).

Helikopteripuolen koulutusta annetaan tällä hetkellä vain synteettisillä laitteilla.



Osta aito Junkers- merkki R-kioskilta tai veteraanit.fi

Junkers-merkki on taottu 1.7.1944 tuhoutuneen JK-254 -pommikoneen metalliosista.

Merkin hinta on 25 €. Myyntituotto käytetään itsenäisyytemme puolustajien, nykyisten sotiemme veteraanien kotona asumisen tukemiseen. Sotiemme veteraanit kiittävät.



**SOTIEMME
VETERAANIT**
VETERANERNA FRÅN VÅRA KRIG



www.veteraanit.fi



PATRIA - LENTÄJÄKOULUTUSTA HUIPPUKALUSTOLLA

Miikka Hult

Helsinki-Malmin lentoasemalla toimiva Patria Pilot Training on johtava eurooppalainen ilmailualan oppilaitos, jolla on yleiseurooppalainen JAR-FTO (Flight Training Organisation) -toimilupa. Oppilaitos on kouluttanut satoja ammattilentäjiä perustamisvuodestaan 1998 lähtien.

Nyt kasvua haetaan voimakkaasti ulkomailta uusilla koulutusohjelmilla. Suhdannevaihtelut ovat suuria yksityisasiakkaiden kanssa ja yritys on jo pidempään tehnyt työtä siirtymään pääosin yritysten väliseen liiketoimintaan. Ammattilentäjän Opintolinja (ATP) tuottaa lentäjiä kaikkien lentoyhtiöiden tarpeisiin ja uusia ulkomaisia asiakkuuksia on tulossa.

Modernin konekaluston ja erinomaisen koulutusympäristön lisäksi sijainti historiallisella Malmin len-

toasemalla Helsingissä ja Finnairin tarjoamat laajat yhteysvaihtoehdot maailmalle ovat myös omiaan houkuttelemaan asiakkaita Suomeen. Lentokoulutuksen oppilasmäärän vaihdellessa rajusti Patrialla on käytössä jatkuva oppilashaku verrattuna perinteisempään Suomen Ilmailuopiston käyttämään vuosittaiseen hakuun. Parhaillaan kursseilla on useita kymmeniä oppilaita. Viimeisten vuosien aikana kotimaisten oppilaiden määrä on jonkin verran vähentynyt verrattuna vuoden 2010 tilanteeseen. Patria on muun

muassa kouluttanut Pietarin siviili-ilmailuyliopiston lentäjäoppilaita, jotka valmistuivat erinomaisin tuloksin. Kansainvälistymistä on haettu myös Patria Pilot Trainingin ja Kazakstanin siviili-ilmailuakatemia huhtikuussa 2013 allekirjoittamalla aiesopimuksella liittyen yhteistyöhön ammattilentäjäkoulutuksessa. Sopimuksella on tärkeä merkitys Patrian lentäjäkoulutuksen laajentamistavoitteiden kanssa. Alkuvaiheessa yhteistyö sisältää täydellisen ammattilentäjäkoulutuksen ATPL-teorioineen. Yhteistyömahdollisuutena nähdään myös lennonopettajien koulutus Kazakstanin siviili-ilmailuakatemia tarpeisiin sekä paikallisen koulutuskeskuksen perustaminen Kazakstaniin. Ensimmäiset oppilaat Kazakstanista on jo valittu ja teoriaopinnot ovat käynnissä.

Lentokoulutusta ympäristöä unohtamatta

Patria Pilot Trainingin hakuprosessi alkaa perinteisistä paperikarsinnoista, joissa pääpaino on englannilla, matematiikalla ja fysiikalla sekä liikunnannumerolla ja ylioppilastodistuksen keskiarvolla. Paperikarsintojen jälkeen siirrytään ryhmätestipäivään, jossa paino on englanninkielen, matematiikan ja fysiikan osaamisessa. Tärkeimpänä ryhmätestipäivän osa-alueena ovat myös psykologiset testit, jossa tehdään perus-

persoonallisuustestaus. Seuraavassa vaiheessa edetään yksilötestipäivään, joka sisältää haastattelun lisäksi simulaattorissa suoritettun lento-ohjelman sekä valintapsykologin tekemiä kyky- ja soveltuvuustestejä. Viimeisenä vaiheena hakijat käyvät Aeromedical Centerissä (AMC) MED 1-tarkastuksessa. Pitkällä otannalla noin puolet hakijoista läpäisee pääsykokeet. Suurimpana kompastuskiivenä ovat juuri englannin, matematiikan ja fysiikan taitojen puutteet. Osan henkilökohtaiset ominaisuudet ovat myös alalle sopimattomia. Suurin osa hyväksytyistä aloittaa kurssin. Osa ei välttämättä saa rahoitusta kuntoon tai sitten ilmenee harmittava este AMC:n lääkärintarkastuksessa. Valintakokeilla ja karsinnoilla varmistetaan osaltaan oppilaan sopivuutta ammattiin ja siten hänen koulutusinvestointiensä järkevyyttä. Samalla varmistetaan myös tasalaatuinen oppilasaines. Hyvin tehdyn valintaprosessin vuoksi koulun oppilaiden keskeytysprosentti on lähes nolla.

ATP-kurssi käsittää lentokoulutuksen lisäksi lähemmäs 1000 teoriaoppituntia sekä 64 tuntia FNPTII-lennonharjoittelulaitteella. EFIS-avioniikkajärjestelmien osalta koulutus suoritetaan luokkaopetuksena ja osittain Garmin 500- ja 1000-tietokoneohjelmilla sekä itse koneessa istuen järjestelmäkäyttöä harjoitellen. Koulutukseen kuuluu myös tutustumiskäyntejä alan yrityksiin, lennon-

johtoihin, viranomaisyksikköihin ja lentokonekorjaamoihin. Integroidun ATPL-kurssin hinta CPL ME/IR MCC Frozen ATPL -kursseilla tänä vuonna on 110 500 euroa. Lentokoulu tarjoaa oppilailleen myös rahoitusapua kurssimaksuihin. Patria Aviation Oy voi olla takaajana maksimissaan 30 prosenttiin saakka pankkilainassa, jonka opiskelija ottaa integroidun liikennelentäjän opintolinjan maksun kattamiseen.

Alkeiskoulukoneena käytetään italialaisvalmisteisia kaksipaikkaisia VLA-kategorian Tecnam P2002 JF De Luxe-koulukoneita. Garmin 500-mittariston avulla oppilaat saavat lasiohjaamokokemusta ensimmäisestä lentotunnista lähtien. Tecnam-koneita on kaikkiaan yhdeksän ja ne ovat sekä polttoainetaloudellisesti että melumäärältään erittäin ympäristöystävällisiä. Mittarilentokoulutuksessa käytetään kolmea amerikkalaisvalmisteista nelipaikkaista Cirrus SR22 G3 -konetta, jotka on varustettu 12-tuumaisen näytön omaavalla Cirrus Perspective -Garmin 1000-pohjaisella ohjaamoavioniikalla. Patrian Cirruksilla on FIKI (Flight Into Known Ice) sertifiointi, joka antaa koneelle erinomaisen toimintakyvyn myös Suomen jäätävissä olosuhteissa. Monimoottorikoulutusta lennetään kahdella vuokratulla Diamond DA42NG-koneella, jotka on myös varustettu Garmin 1000-pohjaisella avioniikalla.

Lentokoulutusorganisaatiossa on kuusi vakituista lennonopettajaa sekä kolme hallintotehtävissä työskentelevää opettajakelpuutuksen omaavaa kouluttajaa. Kaikki opettavat tarvittaessa myös teoriaa. Lennonopettajista kaksi lentää pääosin vain IR- ja ME/IR-lentoja Cirruksilla sekä Diamond DA42:lla.

Malmin lentokenttä on jatkuvassa ympäristölupapaineessa, joka omalta osaltaan on kaventanut lentokentän aukioloaikoja ja sen myötä operaatiomahdollisuuksia. Erityisiä vaikeuksia Malmilla aiheuttaa yölentokoulutuksen antaminen. Patria on Tecnamien ja Diamond DA42:n käyttöönoton jälkeen pystynyt pienentämään sekä polttoaineista johtuvia päästöjä että myös melua merkittäväällä tavalla. Tecnam-kalusto

Toimitusjohtaja Mikko Paronen rakentaa Patria Pilot Trainingin tulevaisuutta hakemalla uusia asiakkaita ulkomailta. Kuvat: Miikka Hult





Patrian oppilaat saavat kaiken lentokoulutuksensa lasiohjaamoympäristössä. Etualalla tutustutaan monimootorivaiheen työkaluun, Diamond DA42NG.

on myös sertifioitu E95-oktaaniselle autopolttoaineelle, jota käytetään AVGASin sijasta vähemmän ympäristölle haitallisena polttoaineena. Monimootorikoulutuksessa käytettävät Diamondit käyttävät kerosiinia.

Patria Pilot Trainingillä on myös yksityislentäjän koulutuslinja, jossa teoria- ja lento-opintojen eteneminen perustuu asiakkaan omaan aikatauluun yksityislentäjän PPL-lupakirjan saamiseksi. Siviililentokoulutuksen

lisäksi Patria kouluttaa sotilaslentäjiä Tikkakosken Ilmasotakoulussa Ilmavoimien Vinka-konekalustolla. Koulutuksessa noudatetaan sotilas-ilmailua koskevia määräyksiä ja koneet on luokiteltu sotilasilma-aluksiksi. Patria vastaa myös lentokaluston huollosta. Vuonna 2005 solmittu sopimus uudistettiin vuonna 2010 ja se ulottuu 30.6.2018 saakka.

MPL-koulutuksesta osavastaus lentäjäpulaan

Patria Pilot Training ja Finnair Flight Academy sopivat vuoden 2011 aikana koulutusyhteistyöstä, jonka myötä alkuvuodesta 2012 Suomessakin julkistettiin uudenlainen Multi-Crew Pilot Licence (MPL) -koulutus ja tavoite myydä sitä Airbus A320 -lentokoneita käyttäville lentoyhtiöille. Koulutusohjelman markkinoinninimenä on Multifly. Ensimmäisten koulutusten odotetaan uusimman arvion mukaan alkavan vuoden 2014 aikana ja käynnissä on voimakas haku asiakaslentoyhtiöistä. Kohdealueena

Alkeiskoulukone Tecnam P2002 JF esittelyssä.



ovat ilmailun kasvavat markkina-alueet kuten Lähi-itä, Venäjä ja Kaakkois-Aasia. Alueen lentoyhtiöt ovat lähivuosina tehneet satojen Airbus A320 -koneiden tilauksia ja niillä on kasvava lentäjätarve. MPL-koulutus saadaan käyntiin hyvin nopealla aikataululla, kun kaupalliset asiat, koulutusohjelman sisältöä ja koulutuskalusto saadaan hyväksyttyä asiakkaalla sekä ko. valtion ilmailuviranomaisella.

Multi-Crew Pilot License koulutusohjelma on kehitetty monen ohjaajan lentokoneita varten. MPL-koulutuksessa käytetään peruskoulutusvaiheessa tavalliseen tapaan lentokoneita ja syventävissä opinnoissa

simulaattoreita aina Full Flight -tasolle saakka. Ohjaamoyhteistyö, moniohjaajatoiminnan periaatteet, inhimilliset tekijät sekä uhka- ja virhetilannekoulutus ovat vahvasti esillä koulutuksen kaikissa vaiheissa. Oppilaat saavat koulutuksen ainoastaan monen ohjaajan lentokoneisiin ja tällä tavoin lento-oppilas perehdytetään syvällisesti tuleviin työtehtäviinsä ja Airbus A320 -koneeseen. MPL-koulutusta voidaanakin kutsua tämän vuoksi vahvasti työorientoituneeksi täsmäkoulutukseksi, jolla luodaan kyvykkäitä miehistön jäseniä asiakaslentoyhtiön toimintakäsikirjan pohjalta annettulla koulutuksella. MPL-koulutuksella

haetaan osin myös kustannussäästöjä. MPL-koulutusohjelman kesto on 20 kuukautta ja se jakaantuu neljään eri osaan, joista Patria kouluttaa kaksi ensimmäistä peruslentovaihetta. MPL-koulutus sisältää teoriaopetuksen lisäksi 248 tuntia lentokoulutusta josta noin 100 tuntia lennetään Tecnam- ja Cirrus SR22 -koneilla. Loput lentokoulutuksesta suoritetaan Airbus-ohjaamoympäristöön oppilasta totuttavilla eriasteisilla lennonharjoittelulaitteilla, joista viimeisimpänä 64 tuntia Finnairin Full Flight Simulatorilla. Opinto-ohjelmaan kuuluu myös täysi ATPL-teoriakoulutus. Epätavallisia lentotiloja (Upset Avoidance and Recovery) harjoitellaan Suomen Ilmailuopiston Extra 300L -taitolentokoneella. Koulutusvaiheessa käytetään myös FNTPII-tasosta lennonharjoittelulaitetta. Toisessa vaiheessa mittarilentokoulutusta annetaan moniohjaajaympäristössä Airbus A320 FNPTII-lennonharjoittelulaitteessa sekä A320 MFTD-laitteessa. Vaiheiden kolme ja neljä aikana Finnair Flight Academy antaa oppilaille Jet Transition ja monimooottorikoulutuksen A320 Full Flight Simulatorilla. Koulutuksen jälkeen lentoyhtiö saa omaan opeointitapaansa täsmäkoulutetun Airbus-perämiehen. Patria aikoo investoida tulevaisuudessa erilliseen Airbus A320 FNPT II -koulutuslaitteeseen. Näin oppilas viettää yli puolet koko lentokoulutusajasta Airbus-ohjaamoympäristössä, millä on merkittävä vaikutus oppimiseen. Tulevaisuudessa Multifly-koulutusta tarjottaisiin myös Embraer 170/190- sekä ATR42/72-konetyypeille. MPL-koulutusohjelma hyväksyttiin Euroopassa joulukuussa 2006. MPL on ICAOn hyväksymä ohjelma ja koulutusta annetaan nykyisin monissa maissa mm. Saksassa, Kiinassa, Kanadassa, Filippiineillä ja Singaporessa.

Lentokoulutusorganisaatio Patria Pilot Training on Patria Aviation Oy:n tytäryhtiö, joka puolestaan kuuluu Patria-konserniin. Kansainvälisesti toimiva puolustusväline- ja ilmailuteollisuuskonserni Patrian omistavat Suomen valtio (73,2 %) ja puolustus-, avaruus- ja ilmailuteollisuusjätti EADS (26,8 %).



100%

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 Lentäjäläitön 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
perthu.silvennoinen@lahitapiola.fi

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



LÄHITAPIOLA PÄÄKAUPUNKISEUTU
Vakuutukset, pankki ja sijoittaminen

Puheluinnot: www.lahitapiola.fi. Palveluntarjoajat: LähiTapiola Keskinäinen Vakuutusyhtiö, LähiTapiolan alueryhtiöt, LähiTapiola Keskinäinen Henkivakuutusyhtiö, LähiTapiola Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö, LähiTapiola Pankki Oy, LähiTapiola Varainhoito Oy

SIMULAATTORITAIVAS - ELÄMYKSIÄ EDESSÄ



Suomen Ilmailumuseosta ja sen tarjoamista palveluista on rakentunut todellinen elämysmaailma ilmailusta kiinnostuneille. Viimeisten vuosien aikana museo on panostanut erikoisnäyttelyihin sekä lentokokemuksiin erilaisilla simulaattoreilla.

Miikka Hult

Elämyslennot mahdollistavat lentämisen riemun kokemisen jopa maailmanluokan koulutussimulaattorissa ammatilentäjien opastamana. Huippupalveluina museon valikoimassa ovat Boeing MD-11- sekä Diamond DA42 -simulaattori. Ilmailuhistorian harrastajia hemmotellaan upealla Messerschmitt Bf 109 -simulaattorilla.

Suomen Ilmailumuseon perusnäyttelyssä on esillä noin 70 lentokonetta sekä runsaasti muita ilmailuun liittyviä esineitä, kuten moottoreita, potkureita, mittareita, viestintävälineitä ja pienoismalleja. Uusien elämyspalveluiden myötä jokaisella on mahdollisuus kokea lentämisen riemu. Ilmailumuseo myy simulaattoreiden

elämyslentopaketteja asiakkailleen. Boeing MD-11 -simulaattorissa mukana on aina kokenut ammatilentäjä. Diamond 42- ja upean Messerschmitt Bf 109 -simulaattorin kouluttajat ovat museon henkilökuntaa ja vapaaehtoisia, joiden joukossa on myös ammatilentäjiä. Aiempi lentokokemus ei ole välttämätöntä.

Museon nykyisenä päätähtenä tarjonnassa on Boeing MD-11 -simulaattori. Finnair Flight Academy ja Suomen ilmailumuseo tarjoavat yhdessä ainutlaatuisia elämyksiä laajarunkoisen matkustajakoneen ohjaimissa. MD-11-simulaattorilla lennetään ammattilentäjän ohjeistuksella ja opastuksella. MD-11-simulaattori, valtava möhkäle seisoo korkeiden hydraulisten jalkojen varassa täyttäen suuren simulaattorihallin. Takatila on täynnä tietokoneita, jotka ohjaavat tätä jättikoneen simulaattoria. Kolmesataatonsien MD-11-

koneen ohjaamossa istutaan korkealla noin viidessä metrissä. Siipien kärkiväli on 51,7 metriä ja pituutta koko rungolla on 61,2 metriä. Kouluttaja opastaa ohjaamossa selvittäen eri hallintalaitteiden merkityksen ladata samalla lennolla tarvittavia tietoja FMS-lennonhallintajärjestelmään. Sähkösäätöinen penkki kohdalleen, kädet ohjaimille, tehovivuille ja kaikki on valmiina. Tehonlisäys ja autokaasujärjestelmä ottaa tehonsäädön hallintaansa, lähtökiito on alkanut. Selkä painautuu penkkiin tehokkaan koneen kiihdyttäessä kohti lentoonlähönnopeutta. Samalla kiitotien keskilinjavalot ravistavat konetta. Tunne on todellinen, sillä hydraulijalkojen varassa oleva simulaattori on D-luokkaa, joka mahdollistaa tyyppikoulutuksen jälkeen siirtymisen suoraan kuljettamaan matkustajia tai rahattia. Kouluttaja lukee nopeuksia ja to-

teaa "Rotate", jolloin vedän ohjausauvasta nostaen jättikoneen kevyesti taivaalle. Laskutelineet kolahtavat sisään ja kone on jo hetkessä 600 metrin korkeudessa. Tehonvähennyksen ja vaakalentoon siirtymisen jälkeen ehtii ihailla nykyaikaisen visuaalijärjestelmän luomaa näkymää Helsinki-Vantaan yläpuolella. Kaartelun jälkeen siirytäänkin jo lähestymisvaiheeseen ja edessä on mittarilähestymismenetelmän lentäminen takaisin Helsinki-Vantaalle. On aika asettaa kone liukuun ja muuttaa lentokone kohti laskuasua laippojen ja laskutelineiden avulla. Muutokset lentoasussa vaikuttavat koneen nokan asentoon ja tehontarpeeseen. Sivutuuli kallistelee konetta lähestymislinjalla. Kouluttaja opastaa nokan ja tehon asentoja laskeutumista varten. Pian radiokorkeusmittarin lukemat kuuluvat ohjaamossa. Teho kiinni ja hieman nokkaa ylös, sanoo lennolla mukana oleva kouluttaja. Tumps... päätelineet osuvat kiitotien pintaan, sitten nokkateline, tehoreverssit ja jarrutus. Liike pysähtyy nopeasti. Onneksi viisipistevyöt on kiristetty kunnolla ennen lennolle lähtöä. MD11-simulaattorin liikejärjestelmä nostaa lentämisen aivan uusiin ulottuvuuksiin. Ilmailumuseo tarjoaa asiakkailleen MD-11-simulaattorikokemuksia uudella entistä halvemmallalla hinnalla. Kokonaiskestoltaan kahden tunnin paketti sisältää yhden lentotunnin ja uuden hinnaston mukaan se maksaa 599 euroa (sis. alv. 24%). Kaikki MD-11-paketit myös suuremmille ryhmille on hinnoiteltu uudelleen entistä houkuttelevimmiksi. Oma elämyspaketti kannattaa varata pian, sillä Finnair Flight Academy luopuu MD-11-simulaattoristaan huhtikuussa 2014.

Lentokoulutusta tarjoava Aeropole Oy ja Suomen Ilmailumuseo julkistivat elokuussa 2013 yhteistyösopimuksen, jonka myötä museon tiloihin rakennettiin syksyn aikana FNPT II -vaa-

timusten mukainen kaksimoottorisen Diamond DA42-lennonharjoittelulaitte. Yhteistyösopimus laajentaa simulaattorin käytön ilmailumuseon asiakkaiden elämyksiin. Ilmailumuseon kirjastotila on herännyt uuteen eloon simulaattoriasennuksen myötä. Huippuvisuaalilla varustettu lennonharjoittelulaitte tarjoaa todellisia lentokokemuksia huolimatta siitä, ettei itse laite liiku. Ohjaamossa eteen aukeaa moderni Garminin G1000-lasiohjaamo isoine näyttöruutuineen. Toimintoja on vaikka millä mitalla. Suljemme kuomun ja käynnistämme koneen moottorit. Näkymä eteen ja sivuille on uskomattoman realistinen. Lyhyt rullaus lumisateiselle kiitotielle sekä pikainen visiitti Innsbruckin vuoristomaisemiin osoittaa hyvin mihin kaikkeen tämä laite visuaalisesti pystyy. Lentotuntuma koneen tarkalla sauvaohjauksella on erinomainen. Lasiohjaamonäytöiltä saa helpposti kaiken tarvittavan informaation, kun vain ensin tietää, minne katse on syytä kiinnittää. Kaksimoottorinen Diamond on myös mittarilentokelpoinen, joten kiitotielle laitetaan lähestymistä varten hieman sumua. Lähestymislinjavalot avautuvat etusektoriin ennen minimikorkeutta ja pääsemme onnellisesti laskuun. Upea

kokemus tämäkin ja kaikkien saatavilla. Simulaattorin käyttö elämyslentoihin aloitettiin 4. marraskuuta ja tuntihinta on 120 euroa (sis. alv. 24%). Elämyslennot operoidaan pääsääntöisesti Pariisin pääkentällä Charles De Gaullessa. Tuntihinta pitää sisälleen lyhyen perehdytyksen ja lentoaikaa. Lennoilla pääsee nauttimaan laitteiston visuaalijärjestelmän upeasta ja terävästä kuvasta vaihtelevissa sää- ja tuuliolosuhteissa. Asiakkaalla on aina seuranaan kokenutta simulaattorihenkilökuntaa, joka opastaa lennon aikana. Lennonharjoittelulaitteen omistaja Aeropole Oy vastaa kaikesta simulaattorilla lennettävästä koulutus- ja tarkastuslentotoiminnasta. Diamond DA42-kone on suomalaisten koulutusorganisaatioiden suosima konetyyppi. Aeropolen lisäksi konetyyppi koulutuskäytössä Patria Pilot Trainingillä. Lisäksi Suomen Ilmailuopisto on keväällä 2014 siirtymässä Diamond DA42-koneiden käyttäjäksi.

Ilmailumuseon sotahistoriallisesta elämyslentämisestä pääsee nauttimaan Messerschmitt Bf 109-simulaattorilla, jonka on rakentanut Virtuaalilentäjät ry:n simulaattoritiimi. Hankintaa tuki Ilmailumuseoyhdistys ry. Simulaattorin runko on replika saksalaisvalmisteisen hävittäjän rungosta

Tämännäköisessä ohjaamossa on moni suomalainenkin lentäjä tehnyt töitä. Kuvat: Miikka Hult



kaikkine hallintalaitteineen. Laadukas kolmen videotykin visuaali projisoi hävittäjän etu- ja sivunäkymät lentäjän ympärille. Mersun kyyti on hurjaa. Lennättäjän ohjeita on syytä kuunnella tarkasti, sillä kyse ei ole mistään polkupyörällä ajosta. Tehokas moottori kampeaa kannuspyöräkonetta huimalla voimalla. Oikeanaikainen ja määrätietoisien rauhallinen tehonlisäys on vaatimus onnistuneelle lentoonlähdölle. Malmin kiitotie pakenee jo alta ja maailma tuntuu kallistuvan samalla, kun ihailee Vanhankaupunginlahtea simulaattorin tarjoamasta laajasta ulkonäkymästä. Takana oljoitakin jo huimaa koska lentokokemus on niin todentuntuinen. Kaartoa stadionin maisemissa ja paluu takaisin kohti Malmia. Muistissa on vieläkin meruskouluttajan ohje koneen kampeamisesta laskun ja tehonvähennyksen yhteydessä... vielä... vielä... vielä... On aika kerätä osat kiitotien laidalta ja yrittää uudelleen. Messerschmitt -simulaattoriin myydään puolen tunnin ja tunnin opastettuja elämyspaketteja, lentäjän aiemmasta kokemuksesta riippuen. Hinnat alkavat 69 eurosta (sis. alv 24%) 30 minuutin lentoajalla. Lennon ajan asiakkaita opastaa kokenut simulaattorikouluttaja.

Ilmailumuseon elämyslentotarjontaa täydentää myös aidon kaksimoot-



MD11-simulaattoriin haluavan kannattaa toimia nopeasti, sillä FFA luopuu laitteesta huhtikuussa 2014.

torisen Piper Aztec -mäntämoottorikoneen runkoon rakennettu OH-IMS-simulaattori. Runko on muokattu simulaattorikäyttöön vapaaehtoisvoimin. Lentämisen mallintamiseen on käytetty Lockheed Martinin Prepar3D-ohjelmisto ja lentäjälle avautuu eteen 120 asteen visuaalinäyttö kolmen videotykin avustuksella. OH-IMS-simulaattoriin myydään tunnin mit-

taisia elämyspaketteja, joissa lähdetään kouluttajan kanssa virtuaaliselle lennolle Helsinki-Vantaan lentoasemalta. Tunnin elämyspaketin hinta on 69 euroa (sis. alv 24%).

Elämyspaketteja kaikkiin simulaattoreihin myydään suoraan ilmailumuseon asiakaspalvelusta. Tarjolla on siis todellisia ilmailuelämyksiä ja lentämisen riemua. ✈

Finnairin luovuttua MD11-laivastosta täysin toimiva simulaattori vapautui elämyskäyttöön. Kuvassa ollaan loppuosalla 22L.



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 edistyksellisimpään 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 KYYDISSÄ

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 mittaaminen 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.

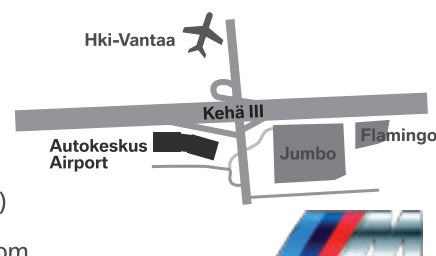
Avoimna liikkeen aukiolo-aikoina.

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.



ODOTTAVAN AIKA ON PITKÄ

Ilarin työkalu Falcon 2000EX Raleigh-Durhamin kentällä North-Carolinassa. Kuvat: Ilari Ärling

*Talouden kehityskulun mukana vahvasti elävä
ilmailuala työllistää suoraan ja välillisesti paljon
ihmisiä ja alihankintayrityksiä. Viime vuosien
mollissa soineen talousvireen mukana lento-
yhtiöiden lentäjärekrytoinnit ovat olleet
pahasti jumissa.*

Olli Iisalo

Suomessa tälle samalle noin viiden vuoden ajanjaksolle osui myös yhden kotimaisen lentoyhtiön konkurssi ja muistakin yhtiöistä on vähennetty väkeä. Tilanne ei siis ole ollut alan töitä etsivälle lainkaan helppo. Koska alan kasvuennusteet osoittavat kuitenkin ylöspäin, puhu-

taan jopa tulevaisuuden lentäjäpulas-
ta. Onkin totta, että kasvavilla markki-
noilla on pulaa kokeneista ohjaajista,
mutta yli 200 tuntia lentäneet saavat
vielä odottaa työmarkkinoiden todel-
lista paranemista. Valoa tässä asias-
sa on kuitenkin jo nähtävissä, myös
Suomessa. Flybe Finland on rekry-
toinut uusia lentäjiä koko olemassa-
olonsa ajan ja kuluvan vuoden kevääl-
lä myös SAS-konsernin tuotantoyhtiö
Blue1 rekrytoi muutaman uuden pi-
lotin kesän ruuhkahuippua tasaa-

maan. Myös Finnair on pitkän tauon
jälkeen järjestämässä perämieskurs-
sin keväällä 2014 tarkoituksenaan
kouluttaa ruuhkaiselle kesäliikenne-
kaudelle uusia cruise relief –pilotte-
ja. Liikennelentäjä-lehti tapasi Ilkka
Ärlingin, joka haki kolmen vuoden
ajan töitä, ennen kuin tärppäsi.

”Vieläkö olet kiinnostunut?”

Tämän vuoden keväällä perämiehen
vakanssille Airfix Aviationille pal-

kattu Ilari Ärling valmistui Suomen Ilmailuopiston kurssilta 11 kesälä 2010. Kolmen vuoden mittaiseksi venyneen työnhaun aikana Ilari ehti lähettää kymmeniä hakemuksia Suomen lisäksi ympäri pohjoismaita ja muuta Eurooppaa. ”Olin lähettänyt hakemukseni Airfixille sähköpostitse jo vuonna 2011 saamatta siihen tuolloin minkäänlaista vastausta. Kuluvan vuoden alussa tiedustelin hakemukseni tilannetta ja päivitin aiemman hakemukseni”, Ilari kertoo. Nyt hakemukseen jo vastattiin, mikä oli toki mieluista, vaikka vastaus olikin ensin mallia kiitos-hakemuksesta-palaamme-asiaan. Asiaan palattiinkin hyvin pian. ”Parin viikon kuluttua sain soiton Falcon ryhmäpäälliköltämme Mikko Raatikaiselta, joka kyseli, olisinko vielä kiinnostunut mahdollisesta perämiehen paikasta. Vastausta ei tarvinnut kauan miettiä,” Ilari jatkaa.

Puhelua seurasi pian sarja yhtiön teettämiä soveltuvuusarviointia ja haastatteluja, ja lopulta rekrytointipäätöksen jälkeen oli aika siirtyä tyyppi- ja yhtiökurssien pariin. Yhtiökoulutus järjestettiin pääosin Airfixin toimesta Vantaalla, joskin pari päivää istuttiin myös Finnairin koulutuskeskuksen puolella. Tyyppikurssi Ilarin tulevaan työkaluun, Falcon 2000EX -koneeseen järjestettiin CAE:n koulutuskeskuksessa Dubaissa. ”Tyyppikurssi oli tiukka neljän viikon rutistus. Aikataulupaineista, kouluttajien ranskalaisesta aksentista ja kurista selvittiin totta kai suomalaisella sisulla”, Ilari muistelee.

Vaativa peruslentokoulutus lentäjän uralle

Kysyttäessä peruskoulutuksen antamista valmiuksista tyyppikurssia var-

ten Ilari arvioi, että kolmen vuoden tauko Ilmailuopiston koulutuksen ja työllistymisen välissä aiheutti haasteita lentämiseen liittyvien lukuisien asioiden muistamisessa. ”Siitäkin huolimatta voin rehellisesti sanoa, että SIO:n koulutus oli laadukasta. Tyyppikurssia ajatellen taisin hyötyä eniten Super King Airin haasteellisuudesta lentokoneena”, Ilari summaa. Ilmailuopiston King Airien vaihduttua tätä nykyä suihkukonekalustoon hyvin työuraa varten valmistavaa koulutusta on varmasti tarjolla vastakin.

Tarvittavien koulutusten ja alun pienten viivästysten jälkeen Ilarin ura Airfixillä on lähtenyt käyntiin oikein hyvin. ”Tällä alalla ensimmäisen lennon saaminen kestää aina aika kauan ja minullakin se kesti yli kuusi viikkoa tyyppikurssin päättymisestä. Siihen liittyi tietysti mm. paperisotaa viranomaisten kanssa. Lisäksi ko-

Dubaissa urakoitu tyyppikurssi oli tiivis paketti, varsinkin kun asioita piti palauttaa mieleen 3 vuoden tauon jälkeen.





Kolmimoottorisen Falcon 900:n pohjalta kehitelty malliversio 2000EX Easy on kaksimoottorinen keskipitkien matkojen liikesuihkukone.

neemme kävi järjestelmäpäivityksessä juuri kun töiden piti alkaa, joten ennen ensimmäistäkään lentoa olin jo uudella kurssilla.” Ilari kertoo alkukesän vaiheita. Sittemmin lentoja on alkanut olla, ja matkaa on tehty ympäri Eurooppaa ja Aasiaa.

Airfixin kaltaisen yhtiön operoiman liikenteen sopivuus juuri valmistuneelle lienee hieman kaksijakoinen asia. Lentotunteja ja legejä tulee vähemmän kuin säännöllistä reittiliikennettä harjoittavassa yhtiössä, mutta samalla kohdevalikoima ja operaatioiden ainutlaatuiset erityispiirteet tarjoavat haasteita ja antavat erinomaista kokemusta. ”Tiedän, että minulla menee huomattavasti paljon enemmän aikaa saada riittävästi tunteja kasaan ajatellen mm. liikennelentäjän lupakirjaa, mutta selkeä tavoitteeni on tehdä työni kunnolla Airfixissä ja jonain päivänä päästä kantamaan päävastuu miehistön osana”, Ilari kertoo.

Myös Airfix Aviationin puolesta vahvistetaan, että liikelento-operointi poikkeaa huomattavasti reittiliikenneyhtiön toiminnasta. Omatoimista

ja perusteellista valmistautumista lennolle edellyttää muun muassa se seikka, että operaatiot suuntautuvat usein kentille, jossa ei ole ennen käyty. Lisäksi koneen mukana liikkuva miehistö on pääluvultaan pieni, joten kaikkien panosta vaaditaan omien työtehtävien lisäksi erityisesti ensiluokaisen asiakaspalvelukokemuksen taakamiseksi.

Kannustavia esimerkkejä hyvin työnsä tekevästä kollegoista löytyykin Ilarin mukaan läheltä: ”Liikumme työssämme maailmalla hyvin pienellä porukalla, joten on ehdottoman tärkeää, että tulemme keskenämme hyvin toimeen. Työkaverit ovat hyvin sosiaalisia ja mukavia, unohtamatta asiantuntemusta. Molemmat kapteenit omassa koneessani ovat todellisia ammattilaisia lajissaan.”

Lopussa seisoo kiitos

Alan viime vuosien vähäisiä työmahdollisuuksia Ilari muistelee jälkikäteen toteamalla, että omat tuntemukset olivat koulusta valmistumisen jälkeen

ajoin jopa toivottomia. ”Jouluna 2012 aloin miettiä uutta alaa itselleni, kun kaikki näytti tämän alan suhteen niin huonolta.” Erään suomalaisen yritysjohtajan sanoja voisikin hyvin soveltaa myös lentäjän työnhakuun: Maalille ei päästä - sinne täytyy mennä! Samoin ajattelee Ilariakin: ”Jälkeenpäin en voi kuin todeta, että ainakaan hakematta ei pääse mihinkään. Tiedän myös tunteen, että on jo hakenut aivan kaikkialle.” Ilari kehottaakin pitämään hakemustiedot yhtiöihin ajan tasalla ja hyödyntämään kaikkia mahdollisia kontakteja alan ihmisiin.

Airfix Aviation Oy:n mukaan yhden uuden koneen liittyminen laivastoon sitoo n. 4-6 lentäjää. Tällä kaavalla voi arvioida tulevaisuuden lentäjätarvetta, jos ottaa huomioon vaikka sen, että yhtiön omistajatahojen on huhuttu neuvottelevan laivaston kasvattamisesta lähivuosien aikana useilla uusilla koneilla.

Lapsesta saakka ilmailua ihailleen Ilarin matkalle mahtui ennen nykyistä pestiä myös tietojenkäsittelyn opin-
toja ja työntekoa. Pisimmän työuransa

tähän asti Ilari on tehnyt Helsinki-Vantaan maapalveluyrityksissä. Viimeisimmät tehtäväni siellä olivat prosessiasiantuntijan tehtävät sekä De-Icing ja Aircraft Servicing -nimikkeiden alla olleet tehtävät. Näistäkään kokemuksista ei varmasti ole ollut haittaa matkalla. Nyt vaativan koulutuksen ja pitkien odotusvuosien jälkeen Ilari saa vihdoin tehdä sitä, mihin kova työpanos ja periksi antamaton luottaminen omaan osaamiseen ovat hänet onnellisesti johtaneet. ✈



Nousussa Osakasta kohti Bratskia ja Moskovaa.





IAG:n johto sai runnottua mittavan säästöohjelman läpi Iberian toiminnoissa ja kannattavuutta onkin saatu parannettua. Prosessi ei kuitenkaan ollut kivuton, sillä sen mukana moni työntekijä sai luvan lähteä. Kuvat: Miikka Hult

SOTA JA RAUHA

Lentoyhtiöiden johdon ja lentäjäliittojen välinen viharakkaussuhde on loppumaton saaga. Maailmantalouden monttujen ja koventuneen kilpailun myötä herrasmiessäännöt ovat joutaneet monilta osin romukoppaan ja varsinkin lentäjäyhteisöt ovat löytäneet itsensä täysin uusien haasteiden edestä.

Oman mausteensa soppaan ovat tuoneet halpalentoyhtiöt, jotka ovat selvinneet pitkään aika vähäisillä ongelmille pirstaloitujen lentäjäryhmiensä kanssa. Mutta viimeaikaiset halpalentoyhtiöiden työntekijöiden järjestäytymiset sekä viran-

omaisten herääminen (vihdoin) työsuhteiden räikeisiin epäkohtiin ovat saaneet Norwegianille ja Ryanairille negatiivista palstatilaa mediassa.

Verkostoyhtiöt vereslihalla

IAG (International Airlines Group – British Airways, Iberia ja Vueling) sekä Lufthansa ovat päässeet kuluvan vuoden aikana otsikoihin henkilökunnan ja johdon tulehtuneiden välisen vuoksi. Huhtikuussa Lufthansa perui satoja lentoja, kun 33 000 työntekijää edustava Verdi marssitti jäsenensä ulos vaatien palkankorotuksia ja irtisanomissuojaa. Lakko ei koskenut Lufthansan kokonaan omistamaa halpalentoyhtiö Germanwingsiä, sillä se toimii erillisillä työehtosopimuksilla. Samanlainen trendi on selvästi nähtävissä verkostolentoyhtiöiden strate-



giassa niiden pyrkiessä ulkoistamaan toimintojaan sekä hajottamaan ja hallitsemaan työehtosopimuskenttää.

ECA:n (European Cockpit Association) pääsihteeri Philip von Schoppenthaun mukaan vastaavainen toiminta tulee lisääntymään: ”Iberian halpalentoyhtiö Iberia Express sekä koko Austrian Airlinesin lentotoiminnan siirto regionaalilyhtiö Tyroleanin operoitavaksi ovat esimerkkejä tästä. Austrianin tapauksessa kaikki työntekijät joutuivat selkeästi huonomman työehtosopimuksen piiriin, jolla oli arvatunkin huomattavia vaikutuksia miehistöihin. Jo nyt on selvää, että lukuisat kokeneet lentäjät ovat jättäneet yhtiön ja siirtyneet muun muassa Persianlahden lentoyhtiöihin.”

IAG:n toimitusjohtaja Willie Walsh (ura alkoi Aer Linguksen liikennelentäjänä toim.huom.) vaati suuria muutoksia Iberiassa yhtiön tehdessä pahimmillaan tappiota lähes kaksi miljoonaa euroa päivässä. IAG:n johdon suunnitelmat irtisanoa lähes neljännes työvoimastaan (4500 työpaikkaa), saivat Iberian työntekijäjärjestöt takajaloilleen. Heidän mielestään suunnitelma käytännössä hajottaisi Iberian osiin, eivätkä he halunneet edesauttaa sitä. Lakkoaalion seurauksena irtisanomisten määrä supistui noin 3100 henkilöön, mutta kiistan kiihtyessä IAG kaivautui syvemmälle juoksuhautoihin. Työntekijöitä varoitettiin, että muutosten hylkääminen aiheuttaisi Iberiassa ”entistä syvemmät leikkaukset ja vielä radikaalimmat toimintojen supistukset”. Kun neuvottelut palkkaleikkauksista ja tuottavuuden parannuksista sakkasivat, leikkasi Iberia vielä neljä prosenttia lisää lento- ja maahenkilökunnan palkkoja.

Von Schoppenthau mukaan lentoyhtiöiden johdon asenteet ovat kovenneet samalla kun johtajat käyttävät mediaa hyväkseen osoittaakseen osakkeenomistajille olevansa ”kovia jätkeä” valmiina taisteluun. Uusi trendi johdon ”taisteluportfoliossa” on haastaa työntekijäliitot oikeuteen hakien vahingonkorvausta. ”Lakituvalle uha-

taan sekä ennen että jälkeen työtaistelun-uhan. Sen avulla yritetään pelotella järjestyneitä työntekijöitä, heikentää liittojen taloudellista asemaa sekä de facto estää työtaistelut. Olemme ECA:ssa erittäin huolestuneita tämän suuntaisesta kehityksestä”, jatkaa von Schoppenthau. Hänen mukaansa on lukuisia esimerkkejä, missä liitot ovat tarjonneet vaihtoehtoisia ja samansuuruisia säästötoimenpiteitä, mutta ne on usein hylätty omassa visiossaan pitäytyvän työnantajan toimesta. Arvatenkin nämä tilanteet ovat monesti eskaloituneet työtaistelutilanteisiin.

Lentoyhtiöiden vaikeat taloudelliset tilanteet ratkaistaan rapakon vastakkaisilla rannoilla eri tavalla. USA:ssa lähes kaikki suuret lentoyhtiöt (major airlines) joutuivat turvautumaan vuosikymmenen vaihteessa Chapter 11 -menettelyyn, joka draamattisuudestaan huolimatta antaa yritykselle tietyn turvan uusiutua. Se tarkoittaa Yhdysvaltojen liittovaltion konkurssilain määräyksiä, jotka sääntelevät yrityksen uudelleenjärjestelyä tilanteessa, jossa yritys ei pysty suoriutumaan veloistaan.

Euroopassa toki löytyy vastaavalaisia lakeja (esim. Suomen lainsäädännön mukainen yrityssaneeraus), mutta täällä kuljetaan joltain osin ki-

vikkoisempaa polkua. Lentoyhtiöiden on käynnistettävä mittavia uudelleenjärjestelyjä ja useimmiten henkilöstökulut lyödään ensimmäisenä neuvottelupöytään. Eurooppalaisittain ongelman mittakaavan laajuus hätkähdyttää, sillä eurooppalaisissa lentoyhtiöissä menetettiin viime vuonna arvion mukaan jopa 33 000 työpaikkaa, joista osa satoi turkkilaisten ja hiekkayhtiöiden laariin. Von Schoppenthau näkee Persianlahden yhtiöt reaalisesti uhaksi eurooppalaiselle työvoimalle, varsinkin kun siellä päin maailmaa työvoiman järjestäytyminen ei ole mahdollista ja työtaisteluja ei käytännössä ole.

SAS:n vuoden takainen selviytymisdraama toimii hyvänä esimerkkinä. Yhtiön konkurssia kolkutteleva kohtalo ei jättänyt vuosi sitten SAS:n työntekijäliitoille muita vaihtoehtoja kuin hyväksyä dramaattiset leikkaukset. Niiden piti niellä tuhannen työntekijän irtisanominen, 5000 työpaikan ulkoistaminen, pienempi palkka, suurempi työn tuottavuus sekä heikennykset eläke-ehtoihin. Vereslihalle menneillä leikkauksilla pystyttiin varmistamaan lähes puolen miljardin lainoitus lentotoiminnan jatkumiseksi. ”Jos emme olisi päässeet sopimukseen, oli yhtiön hallitus valmistautunut ajamaan SAS:n alas. Pääsimme sopuun viimeisten kahdeksan liiton kanssa viime metreillä”, kertoo SAS:n pääjohtaja Rickard Gustafson. Hänen mukaansa kyse ei ollut ”näytellystä draamasta”, vaan veitsi oli kurkulla. ECA:n Von Schoppenthau ei niele Gustafsonin kommentteja pureskelematta: ”En väitä, että SAS:n kriisi olisi aikaansaatu keinotekoisesti, mutta tiettyä halua tilanteen ajamiseksi umpikujaan oli. Tällöin liitoille ei jäänyt mitään muuta vaihtoehtoa kuin hyväksyä rajut saneeraustoimenpiteet. Onneksi yhtiö saatiin pelastettua, mutta mielestäni tilanne olisi voitu hoitaa toisellakin tavalla.”

Halpismaista

Tähän asti eurooppalaiset halpalentoyhtiöt ovat säästyneet lähes täysin työtaisteluilta. Viimeisen vuoden aikana halpalentoyhtiöiden työntekijäryhmät ovat heränneet vaatimaan oikeuksiaan, jonka lisäksi Euroopan vi-

Ryanairin suuromistaja ja toimitusjohtaja Michael O'Leary ei salli yhtiönsä lentäjien yhdistymistä. O'Leary on jopa aloittanut useita oikeusprosesseja lentäjäyhdistyksiä vastaan liittyen niiden esittämiin lausuntoihin Ryanairin yhtiökuultuurista.





Euroopan ilmailuviranomaisetkin ovat viimein kiinnostuneet Ryanairin ja muiden halpalentoyhtiöiden toiminnasta.

ranomainen on vihdoinkin kiinnittänyt huomiota lukuisiin epäkohtiin halpalentoyhtiöiden toiminnassa.

Erään nimettömänä pysyttelevän eurooppalaisen lentoyhtiön pääjohtajan mukaan temppu tehdään tasapainottelemalla henkisen paineen ja uudistumisen välillä sekä keksimällä uusia tapoja haastaa työntekijäryhmät ja laukaista tilanteet.

”On oleellista pitää yllä jännitettä kulujen minimoimiseksi ja joustavuuden maksimoimiseksi. Perinteisillä lentoyhtiöillä ei ole tätä mahdollisuutta, vaan niissä prosessiin kuuluu konflikti, meteli ja mielenilmaisut. Sitten vasta neuvotellaan ja asiat rauhoittuvat pikku hiljaa. Totuus on, että Ryanair ei välitä hevon huttua ihmisten innovatiivisesta johtamisesta, mutta se on mestari jännitteiden luomisessa. O’Learyn esikunnat eivät yksinkertaisesti jousta/maksa enempää ja jos et pidä siitä, kerää kampeesi ja häivy”, toteaa samainen lähde ja jatkaa: ”Toinen perinteisten lentoyhtiöiden ”taakka” löytyy työntekijöiden ikärakenteesta. Pitkään alalla olleilla henkilöillä on useimmiten suuria menoja kuten lainoja ja enemmän menetettävää, mutta toisaalta ropakaupalla itsetuntoa taistella oman

asian puolesta, kun taas jos olet parikymppinen ja työpaikka lähtee alta, lähdet nöyrästi uuden työpaikan hakuun.”

Läpinäkyvää keskustelua

Siinä missä useat eurooppalaiset lentoyhtiöt ovat joutuneet leikkausten turbulenttiselle tielle, on osa onnistunut välttämään pahemmat riidat työntekijöiden kanssa. Aiemmin hyvinkin lakkoherkkä Air France onnistui solmimaan kohtalaisen sulassa sovussa uudet työehtosopimukset Air France-KLM-työntekijäliittojen kanssa. Yhtiön pääjohtaja Jean-Cyril Spinetta kertoo: ”Sopimukseen pääseminen kuvastaa työntekijöidemme vastuuntuntoa ja halua tukea yhtiötämme. Lupauduimme pitäytymään kaikista irtisanomisista vuoden 2014 loppuun asti, mutta sen jälkeistä aikaa en pysty ennustamaan.” Sopimus pitää sisällään 2700 henkilön luonnollisen poistuman mm. eläköitymistien kautta, o-palkkalinjan, tuottavuuden lisäyksen sekä uusien työntekijöiden palkkauskiekkon. Tämän avulla yhtiö säästää työntekijäkustannuksissa 200 miljoonaa euroa vuodessa (€7,8 miljardia -> €7,6 miljardia). Yhtiön

johdon mukaan sopimuksiin päästiin avoimuudella, läpinäkyvyydellä ja pitkien neuvottelujen tuloksena.

Myös SAS:n Gustafsonin mielestä läpinäkyvyys on oleellista: ”En usko, että on olemassa mitään hopealuoti-ratkaisua. Pyrin olemaan liittoja kohtaan jopa brutaalin avoin ja käytin paljon ajastani tilanteen avaamiseksi samalla tasolla kuin yhtiön hallitukselle.”

Von Schoppenthau patistaa lentoyhtiöjohtoa ratkaisemaan ongelmat yhteistyössä henkilökuntansa kanssa. Hänen mukaansa kaikki kulminoiu yhteen sanaan – vuoropuhelu. Keskustelut on aloitettava prosessin aikaisessa vaiheessa ja pyrittävä kaikkiin keinoin löytämään yhteinen ratkaisu sen sijaan, että yritetään saada repiviä otsikoita mediassa ja esittää ”kovaa jätkeä” osakkeenomistajille. Julkisissa riidoissa ei ole kuin häviöjä. Johdon olisi tehtävä parempaa työtä. Liian usein heidän päätöksenteonsa on sekavaa, joka johtaa huonoon lopputulokseen. ”Fokus on liiaksi säästämisessä, kun sen sijaan pitäisi keskittyä liikevaihtoa lisäävään ja sen myötä tuottoa lisäävään strategiaan”, Von Schoppenthau päättää haastattelun. ✂



Perjantaina 4.10.2013 Finnairin lennolla AY1794 Corfusta Helsinkiin, B757-kapteeni Jouko Kuusisto saavutti 20 000 lentotunnin komean rajapyykin. Jokke aloitti lentotyön Finnairilla kesäkuussa 1980 DC9-perämiehenä ja nyt siis 33 vuotta myöhemmin ohjaamossa on tullut työtehtäviä täyteen 2 vuotta, 103 päivää ja 8 tuntia. Onnittelut vielä kerran lennon miehistöltä!

F/O Pasi Nikula, CC Lia Lammi, CA:t Tiina Backman, Virpi Korhonen, Carita Pacius ja Heidi Vartia.

**HYVÄÄ JOULUA JA
TURVALLISTA
UUTTA VUOTTA 2014**
Kiitos kuluneesta vuodesta!



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



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



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

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

BILIA
WWW.BILIA.FI

MAALATAAN

ATR

Kuluneen kahden vuoden aikana Flyben koko kalusto on käynyt maaliruiskun alla. Finnairin lakkautettavassa maalaamossa Flyben ATR:t olivat sen viimeinen työtehtävä ja viimeisenä maalaushallista valmistui kokovalkoiseksi maalattu ATR 42 OH-ATC. Sen myötä myös Finncomm-värit siirtyivät historiaan.

Flyben aloittaessa Suomessa vuonna 2011 käynnistyi samalla mittava urakka saattaa yhtiön laivasto uuden ilmeen mukaiseen pallokuosiin. Yhtiön perimät 13 ATR-konetta ja kaksi Embraeria kantoivat kaikki edeltäjän Finncommin haalistuneita värejä eikä tämä luonnollisestikaan sopinut uuden brändin henkeen. Niinpä ensimmäinen kone lähetettiin maalipajalle saman tien. Uusi kaavio pysyi salassa käytännössä loppuun saakka kunnes maailman ensimmäinen Flybe-väreissä oleva ATR 72 OH-ATL nähtiin julkisesti 29.8.2011.

Ensimmäisen koneen jälkeen maalaus eteni liikenneohjelman sallimisessa rajoissa sykäyksittäin siten, että viimeinen kone valmistui lopulta lokakuussa 2013. Välissä kaksi vanhinta ATR:ää ennätti poistua ja kol-

me tehdasuutta konetta saapua tilalle. Samalla yhtiön suihkukonekalusto päätyi Finnairin väreihin. Välikaudella yhtiön kirjava laivasto aiheutti taatus-ti hämmennystä matkustajien joukossa, sillä Finnairin lentoja operoitiin Flyben toimesta koneilla, joiden kyljessä luki Finncomm Airlines – tai ei mitään.

Viimeiset koneet maalattiin nyt loppuvuodesta 2013 melkoisella kii-reellä, sillä Finnair päätti lakkauttaa Helsinki-Vantaalla sijaitsevan maalaamon. Nyt maalatut viimeiset kuusi konetta saatiin työstettyä erikoisjär-jestelyin maalaamon ja sen työntekijöiden kanssa ja maalaamon väki osoittikin hämmästyttävää joustavuutta ja lojaalia otetta hoitaessaan tiukan aikataulun projektin ammat-timaisesti, vaikka taskussa oli ilmoi-



Pekka Lehtinen
ATR 42/72-perämies

flybe.

tus töiden päättymisestä. Viimeinen Flybe-väreihin maalattu kone oli OH-ATK, joka palasi liikenteeseen loka-kuun alussa. Kaksi viimeistä ATR 42-konetta sen sijaan maalattiin viimeisinä kokovalkoisiksi ja niiden kohtalo yhtiön käytössä on toistaiseksi auki.

Kymppitonniin projekti

”Yhtiön kannalta lentokoneen maalaus on kohtalaisen kallis ja työläs-

kin projekti”, kertoo Flyben ATR Fleet Manager Perttu Arjamaa. ”Lähtökohtaisesti kone on poissa rivistä reilun viikon, hintaa kertyy kymmeniä tuhansia euroja per kone ja miestyötunteja yhtiön tekniikalle noin 200.” Työtunteihin ei siis sisälly itse maalaus, vaan vain yhtiön itsensä tekemät valmistelevat työt sekä viimeistely. ”Maalausprojektia varten on olemassa ”task card”, jonka 46 kohdasta kuvaavat vaihe vaiheelta projektin etenemisen alkaen valmistelutöistä päättyen koneen vapauttamiseen takaisin liikenteeseen”, Arjamaa kertoo. Yhden koneen poissaolo keskellä vilkasta liikenneohjelmaa asettaa lisäksi yhtiön Operations Controlin tiukan paikan eteen, varsinkin jos muissa koneissa ilmenee teknisiä murheita samaan aikaan.

Maalauksen valmistelut aloitetaan tekniikassa tyypillisesti lauantaan ja aikaa niihin kuluu noin päivä. Tarkoitus on, että viikonlopun aikana kone saadaan maalauskuuntoon ja itse maalaustöihin päästään heti maanantaiaamuna. Ensin koneen polttoainetankit tyhjennetään, kone pestään ja kaikki sen dentit eli kolhut ja lommot dokumentoidaan huolella. ”Denttien kanssa ollaan tarkkana, koska yleensä maalaus hävittää pienimmät jäljet”, Arjamaa selittää. Tämän jälkeen koneesta irrotetaan kaikki staattisen varauksen purkajat, tuulilasin pyyhkijät sekä korjausta kaipaavat laskutelineiden muotosuojat. Lopuksi kone hinataan Finnairin maalaamoon, joka sijaitsee kentän toisella laidalla. Maalaushallissa Flyben tehtävänä on vielä tunkata kone ilmaan, nostaa laskuteline sisään, sulkea kaikki ovet ja luukut sekä ottaa koneesta virrat pois. Samalla koneesta irrotetaan pyrstökartio sekä tutkakupu, jotka molemmat maalataan irrallisina osina.

Hyvin suunniteltu on puoliksi tehty

Finnairin maalaamossa teknillisellä alueella on lentokoneiden maalaamisella pitkät perinteet ja maalaamon kautta on kulkenut käytännössä koko Finnairin kalusto. Tämän lisäksi palveluja on myyty lukuisille ulkomaalaisille yhtiöille, kertoo 34 vuotta Finnairin palveluksessa ollut työnjoh-

taja ja maalari Ismo Syrjälä. ATR:ään ei ole vieras laite, sillä koneita on nähty maalaamossa aina 80-luvulta saakka. Muun muassa Karairin, sittemmin Finnairin ja lopuksi Aeron väreissä lentäneet koneet olivat tuttuja vieraita maalaamossa vuosien ajan. Finncommin ATR:t ovat sen sijaan ensimmäiset 500-sarjan koneet.

Uuden konetyypin ja maalauskaavion kohdalla projekti käynnistyy luonnollisesti kaavion suunnittelulla sekä sapluunoiden tekemisellä. Flyben tapauksessa maalauskaavion suunnitteli Finnairin maalaamo, mutta hyväksyntä ja yleiset linjat tehtiin Englannissa. Perttu Arjamaa Flybeltä kertoo, että brändiin liittyvissä asioissa ollaan hyvin tarkkana ja pienetkin yksityiskohdat ovat tärkeitä, minkä vuoksi esimerkiksi koneiden valkoisen sävy on tarkkaan harkittu. Vanha Finncomm-valkoinen oli nimittäin sävyltään erilainen kuin Flybe-valkoinen ja sävyeron merkitystä pohdittiin pitkään. Nyt toteutuneessa maalauskaaviossa vanhojen koneiden siivet, moottorit ja korkeusperäsin jätettiin maalaamatta ja ne jäivät Finncomm-valkoisiksi. Niin ikään tehtaalta tulleista uusista koneista ensimmäinen kokovalkoisena tullut yksilö (OH-ATN) oli jo ennätetty maalata Finncomm-valkoiseksi,

joten se päätettiin jättää siihen sävyyn ja maalata kuviot sen päälle. Näin ollen kyseinen kone on rungoltaan hievan erivärinen kuin koko muu laivasto. ”Kyseessä on kuitenkin siinä määrin pieni vivahde-ero, että sen pysyy havaitsemaan vain harjaantunut silmä”, Arjamaa toteaa. Kaksi uusinta konetta ovat sen sijaan viimeisen päälle oikeissa väreissä kaikkia yksityiskohtia myöten ja uusimmasta löytyy jopa ainoana yksilönä tehtaan tavaramerkki ”ATR 72-500” sivuvakajan yläreunasta.

Kun maalauskaavio on löyty lukkoon, tehdään sapluunat tarkoitusta varten tehdyllä suunnitteluohjelmistolla sekä siihen liittyvällä tarra- tulostimella. Sapluunoiden tekoon käytetyn ohjelmiston pohjana käytetään koneen valmistajan toimittamia kaksiulotteisia mittapiirustuksia, joiden päälle kaavio suunnitellaan. 3D-piirustukset olisivat huomattavasti kätevämpi suunnitteluperusta, mutta lentokonevalmistajat eivät ymmärtävästi ole halukkaita luovuttamaan 3D-malleja ulkopuolisten käyttöön. ”Pelkäävät tietysti, että meidän hallista alkaa seuraavaksi puskea pihalle uusia ATR:iä”, Ismo Syrjälä nauraa.

Valmis sapluuna tulostetaan taraprintteristä, joka tulostaa parhaim-

Viimeinen Flybe-värikyksen saanut ATR OH-ATK tuoreessa maalissa Finnairin maalaamossa. Moottori on yhä vanhassa värisä, mutta sävyero on mitättömän pieni. Kuvat: Pekka Lehtinen



millaan noin metrin levyistä tarraa. Suurten kuvioiden kuten vaikkapa Flybe-tekstien tulostaminen on nopeaa, mutta pienet yksityiskohdat kuten kaikki yksittäiset varoitus- ja huomiotekstit kestävät tulostua kohtalaisen pitkään. ”Esimerkiksi erään venäläisen Airbusin pelkät kaksikieliset tekstit kestivät tulostua noin 15 tuntia ja tarra-arkkia kului 12 metriä”, Syrjälä kertoo. Flyben ATR-sapluunat vievät sen sijaan noin 25-30 metriä tarraa, mutta tulostuvat yksinkertaisten kuvioiden ansiosta kohtalaisen nopeasti.

Kellontarkkaa puurtamista

Varsinainen maalaustyö kulkee Flyben ATR:ien kohdalla tarkkaan suunnittelun aikataulun mukaan. Ensimmäinen työvaihe käynnistyy maanantaina ja perjantaina aamuna kaiken pitäisi olla valmiina koneen punnitusta varten. Näin ollen jokainen työvaihe on tarkkaan mietitty ja nyt yli kymmenen ATR:n maalauksen jälkeen rutiinikin on jo muodostunut. ”Luonnollisesti ensimmäisen koneen kanssa jouduttiin vähän harjoittelemaan, mutta toinen oli jo huomattavasti helpompi”, kertoo 12 vuotta Finnairilla työskennellyt suunnittelija ja työnjohtaja Heikki Sarvela.

Projekti käynnistyy maanantaina telineiden asennuksella, jota seuraa ensimmäinen työvaihe: vanhan maalin poisto. Varsinaiseen maalin poistoon on normaalisti olemassa kaksi keinoa – mekaaninen poisto eli hionta tai maalinpoistoaineiden käyttö. ”Maalinpoistoaineilla päästään tarkempaan lopputulokseen, mutta ongelmana on yleensä aineiden soveltuvuus koneiden rakenteille, valmistajien hyväksynyt sekä aineiden myrkyllisyys”, Heikki Sarvela sanoo. ATR:ien kohdalla Flybe ehdotti oman tekniikkansa käyttämää maalinpoistoainetta, mutta sen käyttö suurissa määrissä todettiin kielleyksi EU:n alueella. Finnairin ehdottaman aineen käytön puolestaan torppasi koneen valmistaja, joten jäljelle jäi ainoastaan hionta. Vaikka hionta onkin pölyä melkoisesti tuottava ja huolellisen koneen aukkojen suojauksen vaativa menetelmä, on se kuitenkin varsin pätevä keino maalin poistoon. ”Mitä nyt joskus joudutaan seuraamaan rungon niittien ku-



Flyben ATR:n maalauskaavion suunnitelma. Linjat on luotu Englannissa, mutta itse suunnitelma on tehty Finnairin maalaamossa.

lumista kun pojat ovat hioneet vähän turhankin laikka punaisena”, Arjamaa virnistää.

Yksittäisenä työvaiheena hionta on koko maalausprojektin työläin ja ATR:n tapauksessa se vie yhdeksältä mieheltä yhteensä noin 80 miestyötuntia. Aseina käytetään 15 sentin laikalla varustettuja hiomakoneita, joiden kyseessä on alusta loppuun saakka käsityö. Hionnan päätteeksi kone huuhdellaan vedellä ja pyyhitään liuottimella viimeistenkin rasvajäämien poistamiseksi. Lopuksi kone suojataan huolellisesti erilaisilla teipeillä ja pahoilla ja pyyhitään pölystä juuri ennen maalauksen aloittamista. Jos joku on käynyt tässä välissä tökkimässä runkoa rasvaisilla sormilla, näkyy se josain vaiheessa väistämättä maalin ennenaikaisena irtoamisena, Syrjälä kertoo.

Varsinainen maalaustyö käynnistyy tiistaiamuna valkoisen perusvärin maalaamisella. Aluksi maalattavalle pinnalle ruiskutetaan korroosionsuoja-aine, jonka päälle tulee tartuntapohjamaali. Tämän päälle ruiskutetaan varsinainen pohjamaali, jota seuraa lopullinen valkoinen maali-kerros kahteen kertaan ruiskutettuna. ”Kunkin vaiheen maalaaminen kestää neljältä ruiskumieheltä vajaat puoli tuntia ja kullakin kerroksella on hieman aineesta riippuen 1-4 tunnin kuivumisaika. Näin ollen valkoisen runkovärin maalaaminen vie neljältä mieheltä täyden työpäivän”, kertoo työn-

johtaja Syrjälä.

Valkoisen rungon annetaan kuivua yön yli, jonka jälkeen siirrytään maalauskaavion muihin väreihin. Nyt astuvat kuvioihin hyvissä ajoin valmistellut tarrasapluunat, joiden osalta itseäni on aina askarruttanut kysymys, kuinka sapluunat saadaan aseteltua koneeseen juuri oikeassa asennossa. Siis siten että pallot ovat oikeaoppisesti peräkkäin eikä Flybe ole ihan viturassa. Syrjälällä on kuitenkin vastaus valmiina: Apuvälineenä käytetään laseria, jolla tehdään koneen kylkeen tarvittavat linjat ja loppu onkin maalareiden ammattitaitoa. Selvä. Muiden värien osalta maalataan ensin vaaleansininen pohja ja siitä siirrytään pikku hiljaa muihin yksityiskohtiin kuten Flybe-logoihin, väripalleroihin ja Finnairin logoihin. Niiden maalaaminen onkin sitten jatkuva suojauksien tekoa ja purkua ja maalien kuivumisen odottelua, Syrjälä sanoo.

Kun kone on maalattu, poistetaan suojat ja tarkastetaan lopputulos sekä mitataan maalikerroksen paksuus. Viimeisenä koneeseen maalataan kaikki pienet ohjetekstit, joita löytyy ATR:n rungosta hämmästyttävästi eri puolilta runkoa yli 50 kappaletta! Yhtään tarraa ei siis koneesta löydy. Kuinka moni ATR-lentäjä on muuten kiinnostunut huomiota rahtiruuman luukun vierestä löytyviin kattaviin luukun avausohjeisiin tai tietää mitä lukee ohjaamon katossa sijaitsevan pelastautumisluukun ulkopuolella?

Puntarin kautta takaisin taivaalle

Perjantaiaamuna säpinä maalaamossa on rauhoittunut ja Flyben huoltotiimi saapuu paikalle, laskee koneen takaisin maahan sekä tarkastaa maalaustyön. Pyrstökartio ja tutkakupu kiinnitetään paikalleen, samoin muut irrotetut osat eli tuulilasinpyyhkijät, staattisen varauksen purkajat ja muutosuojat, ja kone punnitaan. ”Vaikka laskennallisesti uuden maalin paino koneen pinnassa kosteuden haihduttua on 35 kilon luokkaa, kompensoi vanhan maalin poisto hieman painon lisäystä, eivätkä koneet liho normaalisti maalauksessa kuin hieman”. Perttu Arjamaa kertoo. ”Syy siihen, että punnitusta tapahtuu Finnairilla, on yksinkertaisesti se, että suurikokoisissa peräkärjessä olevat punnituslaitteet ovat Finnairin, ja Flyben oman hallin lattia on kaadoiltaan sellainen, että punnituksen toteutus olisi hyvin hankalaa”, Arjamaa jatkaa.

Flyben omassa tekniikassa koneen jälkitöihin kuluu noin kaksi päivää ja työläin vaihe on selvästi peräsimen irrotus ja tasapainotus. Jo pelkkä irrotus on tarkkuutta vaativa vaihe, sillä vaurioriski ahtaassa paikassa on ilmeisen suuri. Irtonaisesta peräsimestä irrotetaan trimmilevy, joka tasapainotetaan. Tämän jälkeen levy kiinnitetään takaisin peräsimeen ja peräsin tasapainotetaan yhtenä kokonaisuutena. Lopuksi peräsin kiinnitetään takaisin koneeseen ja kaikki liitännät kytketään ja niiden toimivuus tarkastetaan huolellisesti. Vaikka pyrstökartio kuulostaa koneessa lähinnä muutoseikalta, liittyy sen kiinnitykseen olennaisesti sähköjohtavuuden testaus. ”Koska salamisku poistuu koneesta usein juuri pyrstökartion kautta, on sen ja rungon liitoskohdan sähköjohtavuuspisteet puhdistettava mahdollisista maaliroiskeista ja testattava sähkön johtuminen koneen keulasta aina pyrstökartion kärkeen saakka”, Arjamaa

selittää. Lopuksi kaikki koneen denetit merkitään uudelleen – siitäkin huolimatta, että ne olisivat maalauksessa hävinneet. Koska kone on ollut poissa käytöstä reilun viikon, siihen tehdään myös normaalit aikavaltotut huolto-toimenpiteet. Viimein kun kone on kuitattu taas lentokelpoiseksi, sen on aika palata takaisin taivaalle uudessa kiiltävässä maalipinnassa.

Flyben kohdalla ATR-laivasto on nyt kokonaan yhtiön väreissä lukuun ottamatta kahta valkoiseksi jäänyttä ATR 42 –konetta. Samalla yksi osa Finncomm-historiaa hävisi kun viimeinenkin eteläpohjalainen väritys poistui viimeisen ATR 42 –koneen kyljestä. Ainoa yksityiskohta, joka muistuttaa enää etäisesti yhtiön Finncomm-historiasta löytyy joidenkin ATR-koneiden matkustamon etuseinästä, jossa kajastaa edelleen haa-lea Finncomm-logo. Vain harvat kiinnittävät siihen mitään huomiota, saati tiedostavat mistä on kysymys. ✈



Asianajotoimisto Sivenius, Suvanto & Co Oy

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

Uutta! C 220 CDI 4MATIC A.

Neliveto ja auto



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.

**C-sarja alk.
40 577 €**

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, käyttö-etu alk. 600 €/kk. CO₂-päästöt 127 g/km, EU-keskikulutus 4,9 l/100 km. Huolenpito-sopimus 3 vuodeksi kiinteällä kk-maksulla alk. 28 €/kk. Kuvan auto lisävarustein.

**C 220 CDI BE 4MATIC A
Omaksi alk. 649 €/kk**

VEHO
NAUTI MATKASTA

Suomen liikennelentäjiä palvelevat:

maatti vakiona.

Hinta alk. 49 973 €.



Mercedes-Benz

The best or nothing.

C 220 CDI BE 4Matic A Premium Business, autoveroton hinta 37 800 € + arv. autovero 11 572,76 € + toim.kulut 600 € = 49 972,76 €. Vapaa autoetu 925 €/kk, käyttöetu 730 €/kk. CO₂-päästöt 144 g/km, EU-keskikul. 5,5 l/100 km. **Rahoituslaskelma:** Kokonaishinta 49 972,76 € • Käsiraha (18,7 %) 9 344,91 € • Rahoitettava määrä 40 792,85 € • Viimeinen erä (25,01 %) 12 500,00 € • Rahoituskorko 6,9 % • Luottoaika 60 kk • Perustamismaksu 165 € • Kk-erä 639,80 € • Käsittelypalkkio 8,95 €/kk • Kk-erä yht. 648,75 € • KSL:n mukainen luottohinta 60 125,39 € • Todellinen vuosikorko 7,7 % • Korot yht. 9 450,63 € • Luottokustannukset yht. 10 152,63 € • Rahoitusyhtiö OP-Pohjola. Edellyttää hyväksyttyä luottopäätöstä 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

BRAATHENS AVIATION



BROMMAN VALTIAS

Kuva: Braathens Aviation.

Pekka Lehtinen

Norjalaistaustainen Braathens Aviation on yksi Ruotsin kotimaan liikenteen pääpelaajista. Omistamiensa Malmö Aviationin, Sverigeflygin ja Braathens Regionalin kautta se hallitsee suvereenisti Tukholman Bromman-liikennettä ja pitää hallussaan kakkossijaa koko Ruotsin kotimaanliikenteessä. Taustalta löytyy norjalainen omistaja Per G. Braathen.

Historiallista kalsketta heijastava nimi Braathen juontaa juurensa Norjaan, jossa Ludvig G. Braathen pyöritti huolintabisnestä 1920-luvulta alkaen. Huolintayrityksensä tueksi Braathen

perusti vuonna 1946 lentoyhtiön nimitään Braathens SAFE kuljettamaan laivojen ja huolintaorganisaation huoltotarvikkeita eri puolille maailmaa. DC-4 ja DC-3-kalustolla operoineen yhtiön toiminta-alueella olivat Kaukoit ja Etelä-Amerikka, mistä juontaa juurensa yhtiön nimessä ollut lyhenne SAFE – South America & Far East. Myöhemmin pääasiasa Boeing 737-kalustolla operoineesta yhtiöstä kehittyi Norjan kotimaan liikenteen suurin pelaaja, kunnes se myytiin SAS:lle vuonna 2001. Vuonna 2007 nimi Braathen palasi kuitenkin takaisin ilmailukentälle kun edesmenneen Ludvig G. Braathenin pojanpoika Per G. Braathen perusti Braathens Aviationin.

Nykyinen Braathens Aviation –konserni on kaukana siitä, mitä muinainen norjalaisyhtiö oli. Siinä missä Braathens SAFE operoi loppuvuosiin suihkukalustolla Norjassa, on nykypäivän noin 900 henkeä työllistävä Braathens Aviation sen sijaan keskittynyt Ruotsin regional-liikenteeseen. Kalustonaan se käyttää tyypillisiä ly-

hyen matkan kulkupelejä: Saabeja, ATR:iä ja Avroja. Konserniin kuuluvien Malmö Aviationin, Sverigeflygin ja Braathens Regionalin – eli muinaisen Golden Airin – avulla se onkin heti SAS:n jälkeen Ruotsin kotimaanliikenteen kakkospaikan haltija. Yhtiö on myös tuottanut tasaista voittoa perustamisestaan lähtien.

Syy siihen, miten tähän on tultu, juontaa juurensa reilun kymmenen vuoden taa. Pian alkuperäisen Braathens SAFE:n myynnin jälkeen Ludvig G. Braathenin kolme lastenlasta jakoivat sijoitusyhtiönsä varallisuuden, minkä seurauksena Per G. Braathen jäi yhtiön ainoaksi omistajaksi. Braathen lähti kehittämään yhtiönsä omistuksia voimakkaasti matkailun ja turismin suuntaan perustaen muutamaa vuotta myöhemmin Braathens Aviation -konsernin. Yhtenä motivaattorina ilmailuun keskittymiselle oli se, että yhtiö omisti jo valmiiksi vuosina 1998 ja 2004 hankkimansa Malmö Aviationin. Monipuoliseksi ilmailukonserniksi Braathens Aviation kasvoi kuitenkin

kin vasta hiljattain, kun se hankki ensin koko Sverigeflygin osakekannan vuosina 2011-2012 ja viimeisimpänä Golden Airin vuonna 2012.

Tehokkaat yhteydet Brommasta

Lentoyhtiöhankintojensa myötä Braathens Aviation on nyt merkittävä peluri Ruotsin ilmailukentällä. Reittiliikennettä harjoittavien yhtiöidensä kautta se kuljettaa vuosittain yli kaksi miljoonaa matkustajaa, kun taas Braathens Regionaliksi nimetty Golden Air muutettiin vastikään ACMI-tyyppiseksi alihankintayritykseksi. Koko konsernin liiketoimintojen strateginen järjestely ja yhteistyökuvioiden hiominen on kuitenkin alussa, sillä Golden Airin kauppa tapahtui vasta 2012, Per G. Braathen sanoo. ”Tarkoitus on, että yhteistyötä eri lentoyhtiöiden välillä tiivistetään, mutta brändit tulevat pysymään erillisinä. Malmö Aviationilla ja Sverigeflygillä on vahvat ja tunnetut brändit, joten niitä ei kannata mennä muuttamaan. Sen sijaan Golden Airille haluttiin luoda ACMI-toimintaan sopiva neutraali nimi ja sen vuoksi se nimettiin Braathens Regionaliksi”, Braathen selittää. Lentoyhtiöiden lisäksi konserniin kuuluu myös huolto- ja koulutusyritykset, IT-yritys sekä lentokoneiden leasausyritys, jotka kaikki tukevat konsernin varsinaista bisnestä. Leasingyhtiön omistuksessa on tällä hetkellä 35 lentokonetta, joista suurin osa on oman konsernin operoinnissa.

Braathens Aviationin bisnes perustuu reittiliikenneyhtiöidensä kohdalla täysin Tukholma-Bromman lentoaseman strategiseen etuun ja lähestulkoon kaikki konsernin lennot operoidaankin Brommasta. Näin ollen kentän merkitys konsernille on elintärkeä, Per Braathen sanoo. Siinä missä kilpailijoidensa – SAS:n ja Norwegianin – toi-

mina pyörii Arlandasta käsin, keskittyy Braathens Aviation tarjoamaan erityisesti liikematkustajille soveltuvat tehokkaat yhteydet Tukholman citykentältä yhteensä 12 ruotsalais-kentälle. Ydinajatuksena on lähellä keskustaa sijaitsevan Bromman kentän pieni ja tehokas terminaal, jonka läpi matkustaja kulkee hetkessä. Keihäänkärkenä strategiassa on juuri omiaan Bromman kentälle oleva konekalusto. Strategiansa tueksi yhtiöllä on lisäksi codeshare-sopimukset Finnairin ja Brussels Airlinesin kanssa, joiden avulla tarjotaan näppäriä jatkoyhteyksiä Brysselin ja Helsingin lennoilta maakuntiin.

Kolmen brändin kopla

Vuonna 1981 perustettu Malmö Aviation on konsernin raskain yhtiö ja sen aseina ovat yhdeksän Avro RJ100- ja kolme RJ85-konetta. Yhtiön reitit ovat kotimaan runkoreittejä Brommasta Malmöhön, Göteborgiin ja Uumajaan, joita operoidaan tiheällä vuorovälillä – parhaimmillaan arkisin 14 kertaa päivässä. Uutena reitinä yhtiö avasi syyskuun alussa yhteyden Brommasta Åre Östersundiin, ja jo nyt yhtiön tiedotteiden mukaan joillekin vuoroille on jouduttu vaihtamaan suurempi kone kovan kysynnän vuoksi. Mielenkiintoinen seikka sen sijaan on se, että reitin myötä yhtiön väreissä nähtiin nyt ensimmäistä kertaa Saab 2000 –potkuritur-

biinikone. Per Braathen selittää, että kyseessä on ensimmäinen askel konsernin yhtiöiden välisessä yhteistyössä. Golden Airin hankinnan myötä yhtiö sai ensimmäistä kertaa haltuunsa potkuriturbiinikoneita, joten nyt kalustoa voidaan laittaa lentämään eri brändien väreihin melko joustavasti. Östersundin reittiä operoidaankin siis Braathens Regionalin toimesta.

Malmö Aviationilla eletään muutenkin jännittäviä aikoja, sillä yhtiön kalusto tulee päivittymään tulevina vuosina upouusilla Bombardierin CSeries-koneilla. Kovaa vauhtia vanhenevien Avrojen tilalle on parhaillaan tilauksessa kymmenen konetta, joiden toimitusten oli alun perin määrä alkaa jo vuoden 2014 alusta. Uuden koneen tyyppin viivästysten vuoksi ensimmäisen koneen odotetaan nyt kuitenkin saapuvan vasta loppuvuodesta 2014 ja aika näyttää mikä on lopullinen toimitusaikataulu. Braathens Leasingin nimissä tilatuista koneista viisi on suurempaa 145-paikkaista CS300-tyyppiä ja loput viisi pienempää 125-paikkaista CS100-tyyppiä, joten Avroihin verrattuna paikkaluku tulee kasvamaan merkittävästi. Sen lisäksi koneet ovat Avroja hiljaisempia, niiden ympäristövaikutus on pienempi ja huolto ja käyttökustannukset huomattavasti Avroja pienemmät, Per Braathen kertoo. Konetyypin valinnasta Braathen selittää, että tärkein kriteeri uudelle tyyppille oli sen soveltuvuus Bromman operointiin niin melu kuin suoritus-

kykymielessäkin eikä vaihtoehtoja juuri-kaan ollut. ”Embraer olisi kyllä ollut sinänsä soveltuva Brommaan, mutta se häviää Bombardierille istuinpaikkojen määrässä selkeästi”, Braathen sanoo.

Konsernin toinen reittiliikennettä harjoittava yhtiö Sverigeflyg on puolestaan täysi virtuaalilentoyhtiö, joka ainoastaan hallinnoi ja markkinoi reittejä maakuntien paikallisten lentoyhtiöiden kanssa. Sen paikallisessa mainon-

Braathens Aviationin strategia perustuu täysin Bromman lentoaseman hyödyntämiseen. Pienen ja tehokkaan lentoaseman kautta konserni pystyy tarjoamaan nopeat ja tehokkaat yhteydet eri puolille Ruotsia. Kuva: Pekka Lehtinen



Kuva: Braathens Aviation.



nassa liikkuvat nimet Gotlandsflyg, Kullaflyg, Sundsvallsflyg, Blekingeflyg, Kalmarflyg ja Flysmåland, mutta kaikki sisältyvät kuitenkin samaan Sverigeflyg-brändiin väritystä ja logoa myöten. Yhtiöillä ei ole myöskään omaa lentotoimintalupaa saati konekalustoa, vaan kaikki Sverigeflygin lento-operaatiot on hankittu alihankintana. Aiemmin alihankkijoina toimivat Golden Air ja Nextjet, mutta Nextjetin sopimus irtisanottiin 1.11 alkaen ja nyt ainoana operaattorina toimii Braathens Regional, Per Braathen kertoo. Reiteinä Sverigeflygin nimissä lennetään Brommasta kahdeksaan kohteeseen, joiden lisäksi yhtiöllä on jokunen reitti Visbystä kotimaan kohteisiin sekä Osloon. Konetyyppeinä toimivat Regionalin käyttämät Saab 2000 ja ATR.

Braathens Regional onkin viime aikoina ollut suurimman myllerryksen alla ja nykyisen strategian mukaan sen toiminta koostu ACMI-liisingistä, jossa yhtiö vastaa koneen lisäksi miehistöstä, huolloista ja vakuutuksista. Vielä hetki sitten merkittävä osa yhtiön operaatioista tapahtui SAS:n nimissä lentäen lähinnä syöttöliikennettä Arlandasta, mutta nyt SAS:lle lennetään enää neljän Saab 2000:n voimin. Sen sijaan suurin työllistäjä on nyt sisaryhtiö Sverigeflyg, jonka kaikki lennot hoidetaan Regionalin toi-

mesta. Yhtiön käytössä ollut konekalusto on viime aikoina hieman elänyt konsernin muutosten myötä, mutta nykyisellään Regional operoi pelkästään Saab 2000 ja ATR 72 -kalustolla, joista ATR:iä on käytössä 5 ja Saabeja 12. Huomattavan Saab-määränsä ansiosta Braathens Regional onkin maailman suurin Saab 2000 -operaattori ja se operoi noin neljäsosaa maailman 41:stä käytössä olevasta Saab 2000-koneesta. Henkilöstöpolitiikan osalta huhuheet tietävät kertoa, että yhtiön sisällä on esiintynyt jonkinasteista erimielisyyttä liittyen kontrahtilentäjiin, joita palkattiin muutama vuosi sitten yhtiöön lentämään Suomessa Blue1:n lentoja ATR-kalustolla. Tietävästi kontrahteja on sen jälkeen jatkettu ja määräaikaisuuksia käytetään edelleen mutta mielenkiintoisesti kukaan yhtiön lentäjistä ei suostunut kommentoimaan tilannetta. Liekö sitten kyseessä epävarmuus työsuhteiden osalta, pelon ilmapiiri vai niiden yhdistelmä.

Kasvua uusien reittien myötä

Kokonaisuudessaan lentäjiä konsernista löytyy noin 210, jotka jakautuvat suurin piirtein puoliksi Malmö Aviationin ja Braathens Regionalin kesken. Malmö Aviationin käyttämät miehistöbaset ovat Bromma, Malmö ja Göteborg kun taas

Braathens Regionalin miehistöt on hajautettu huomattavasti enemmän ja toimivat Arlandasta, Brommasta, Halmstadista, Ronnebystä, Sundsvallista, Trollhättanista, Visbystä, Växjöstä ja Ängelholmista. Matkustamohenkilökunnan osalta puolestaan Malmö Aviation työllistää noin 130, Regional 40 ja Sverigeflyg noin 80 henkilöä, joista Sverigeflyg tosin käyttää samaa henkilökuntaa ristiin kabiinissa ja maapalvelutehtävissä. Mielenkiintoinen kysymys on pystyvätkö lentäjät nyt hakeutumaan konetyypistä tai yhtiöstä toiseen saman konsernin sisällä, mutta Malmö Aviationin viestintävastaava Anders Engzell sanoo, ettei tällaista ole tähän mennessä tapahtunut. Sen sijaan monet konsernin lentäjistä työskentelevät kouluttajina Braathens Trainingissa, Engzell jatkaa. Tulevien rekrytointien osalta Engzell kertoo, ettei varsinaista rekrytointia toistaiseksi konsernin yhtiöihin ole luvassa, mutta Malmö Aviationin uusiin Bombardier CSeries-koneisiin etsitään parhaillaan noin 15 uutta lentäjää, joiden koulutuksen olisi määrä alkaa vuoden 2014 alussa. Liekö sitten kyseessä määräaikainen pesti tai muunlainen lyhytaikaisempi kontrahti.

Tulevien vuosien osalta Per Braathen ei näe kasvua Ruotsin sisäisillä reiteillä, minkä vuoksi kilpailu tu-

lee säilymänä kovana kolmen pääpe-
laajan – SAS:n, Braathens Aviationin
ja Norwegianin – kesken. Niin ikään
kotimaanliikenteessä merkittävänä
haasteena on edelleen kilpailu autoi-
lun ja rautateiden kanssa, jotka ovat
Ruotsissa tehokas liikumismuo-
to, Braathen sanoo. Sinänsä suun-
taut lentoliikenteessä on kuitenkin
Braathenin kannalta hyvä, sillä viimei-
simpien vuosien aikana Arlanda on
menettänyt kotimaan matkustajien-
sa osuutta kun taas Brommassa se on
kasvanut. Pienempien ruotsalaisope-
raattorien – Nextjetin ja Direktflygin
– osalta Braathen ei puolestaan näe
kovinkaan suurta uhkaa niiden toi-
miessa lähinnä Ruotsin ohuimmil-
la markkinoilla. Kaksi muuta kilpaili-
jaa, Skyways ja City Airline, ajautuivat
puolestaan konkurssiin vuonna 2012.
Kasvun mahdollisuuksia Braathen nä-
kee sen sijaan uusilla reiteillä ja yhtiön
suunnitelmissa onkin avata uusia koh-
teita Brommasta käsin. Sitä tulevatko
kohteet olemaan Ruotsissa vai muual-
la, Braathen ei paljasta. Olennaisena



Konsernin raskain nyrkki on vuonna 1981 perustettu Malmö Aviation. Toistaiseksi yhtiö ope-
roi kotimaan runkoreiteillä 12 Avron voimin, mutta kalusto tulee korvautumaan pian uusilla
Bombardier CSeries-koneilla. Kuva: Braathens Aviation.

tekijänä Braathenin suunnitelmissa on
kuitenkin Bromman lentoaseman tule-
vaisuus ja se miten lentoaseman hui-
mat kehityssuunnitelmat tulevat to-
teutumaan. Nykyisten suunnitelmi-
en mukaan Brommaan pitäisi raken-
tua vuosikymmenen loppuun menses-
sä täysin uusi terminaalierinomaisi-

ne liikenneyhteyksineen ja sen myötä
liikennemäärien kasvaa voimakkaasti.
Miten suunnitelmat lopulta toteutuvat
jää nähtäväksi. Braathens Aviation on
kuitenkin omalta osaltaan valmis tuke-
maan Bromman kasvua strategiansa ja
uusiutuvan laivastonsa avulla ja suun-
ta vaikuttaa tällä hetkellä hyvältä. ✈

lupakirjavakuutukset

ilma-alusvakuutukset

asiantuntevasti



COLEMONT

If it flies, we'll cover it

www.colemont.fi

HELSINKI | KOUVOLA | TAMPERE

BRAATHENSIN VALTIAS

Pekka Lehtinen

Braathens Aviationin takaa löytyy norjalainen Per G. Braathen, joka on lentoyhtiön omistaja jo kolmannessa polvessa. Hänen isoisänsä Ludvig G. Braathen perusti vuonna 1938 Braganza-sijoitusyhtiön, jonka alaisuuteen hän perusti myöhemmin Braathens SAFE –lentoyhtiön. Nykyisin viisissäkymmenissä oleva Per Braathen ja hänen lapsensa omistavat Braganzan sataprosenttisesti ja Braathens Aviation on vain yksi yhtiön lukuisista sijoituksista. Yhtiön omistajaksi Per Braathen päätyi kun Braganzan kolme omistajaa – kaikki Ludvig Braathenin lapsenlapsia – jakoivat yhtiön varallisuuden vuonna 2002 ja jättivät Per Braathenin ainoaksi omistajaksi. Edellisenä vuonna Braathens SAFE -lentoyhtiö oli myyty hyvään hintaan SAS:lle.

Vuosien varrella Braganzan sijoitukset ovat kehittyneet huolinta-bisneksestä huomattavasti laajemmalle alueelle ja nykyisin sijoitukset painottuvat lähinnä ilmailun ja matkailun pariin. Suurimpia sijoituksia yhtiöllä ovat Braathens Aviation, Kristiansandin eläintarha, Braathens Travel Group, Ticket Leisure Travel, Ticket Biz, SunHotels, Stay.com ja Zleepinghotels.com. Kokoaikaisia työntekijöitä koko konsernissa oli vuonna 2012 noin 1600 ja sen liikevaihto oli 8,5 miljardia Norjan kruunua eli miljardin euron verran. Vertailun vuoksi Finnairin liikevaihto oli noin 2,5 miljardia euroa ja koko Flyben noin 0,9 miljardia. Puhutaan siis melkoisesta bisneksestä.

Per G. Braathen asuu nykyisin Lontoossa ja pyörittää sieltä käsin liiketoimiaan. ”Työ on jatkuvaa reisaamista, sillä 90 % Braganzan liiketoiminnasta tapahtuu Ruotsissa”, Braathen sanoo. Braganzan toimisto on puolestaan Oslossa, joten kotimaassa Norjassakin joutuu pistäytymään tämän tästä. Ilmailua kohtaan Schillerin yliopistossa Lontoossa MBA-tutkinnon suorittanut Braathen

ei kuitenkaan tunne sen suurempaa paloa, vaan näkee sen vain liiketoimintana, siinä missä muutkin sijoituksensa. ”Syyt ilmailuliiketoimintaan painottumiseen ovat lähinnä historialliset, sillä Braganza on kautta historian toiminut ilmailun parissa”, Braathen sanoo. ”Olen itse enemmän bisnespainotteinen ihminen ja minua kiinnostavat lähinnä matkustajaluvut eikä niinkään lentokoneet”. Lentäjien omistamat lentoyhtiöt Braathen tuomitsee lähtökohtaisesti tuhoon, sillä silloin kun kiinnostus ilmailua kohtaan ajaa bisneksen realiteettien ohi, ei puhuta järkevästä liiketoiminnasta, hän sanoo.

Braathen itse toimii Braathens Aviationin hallituksen puheenjohtajana ja seuraa yhtiön toimia aktiivisesti ja lähietäisyydeltä päivittäin. Syyt siihen miksi Braganzan lentoyhtiösijoi-

tukset painottuvat vain Ruotsiin ovat osin tilanteesta johtuvia, osin historiallisia. Per Braathenin siirtyessä yhtiön johtoon omisti yhtiö jo valmiiksi Malmö Aviationin ja koska sen bisnes oli järkevällä pohjalla, oli Bromman strategiaa järkevä hyödyntää laajemmaltikin. Näin Braathen päätyi hankkimaan ensin Sverigeflygin ja sitten Golden Airin. Norjan markkinat Braathen näkee puolestaan liian kilpailtuina ja Suomessa ei markkinoita juurikaan ole, minkä vuoksi ne eivät kiinnosta. Braathen kertoo kuitenkin olleensa kiinnostunut Finncommista sekä Wideroesta mutta asiat eivät niiden osalta johtaneet mihinkään. Pilke silmäkulmassa Braathen kuitenkin sanoo vieläkin olevansa kiinnostunut hankkimaan Flybe Finlandin, jos se sattuisi taas joskus tulemaan myyntiin. ✈

Lontoossa asuva Per G. Braathen pyörittää varsin menestyksestä yksityistä lentoyhtiökonsernia. Urapolku ilmailun pariin oli isoisän Ludvig G. Braathenin viitoittama, joka perusti niin sijoitusyhtiö Braganzan kuin muinaisen Braathens SAFE –lentoyhtiönkin. Kuva: Braathens Aviation.



VILLE HÖYHEN

Gary Clark



OMA LOMAKOTI FLORIDASTA!

**Olemme toimineet Lake Worthin
keskustassa jo 25 vuoden ajan ja tunnemme
kiinteistömarkkinat ja kauppatavat.
Ota yhteys!**

Coastline Realty, Inc.
511 Lake Avenue, Lake Worth, FL 33460
Toimisto 561.588.2900 : Eila Piira 561.371.4399
www.coastlinerealtyinc.com
E.mail piirat@bellsouth.net tai epiira@aol.com

COASTLINE^{INC}
— REALTY —
561-588-2900





Kuvat: Miikka Hult

LENTÄJÄKOULUTUKSEN HAASTEET JA TULEVAISUUS

Liikenneilmailualalta alkaa kantautua huolestuneita kommentteja orastavasta lentäjä- ja mekaanikkopulasta. Aiemmin niin houkutteleva ala ei enää vedä lahjakkaita nuoria kallistuneista koulutuskustannuksista, huonoista työehtosopimuksista ja työllistymisen epävarmuudesta johtuen. Lento-yhtiöiden johtokerroksissa on havahduttu huomaamaan, että akuutti pula lentäjistä ja teknisestä henkilökunnasta voi muodostua ennustetun kasvun tulpaksi.

Heikki Tolvanen, Miikka Hult

Boeingin tuoreimman ennusteen mukaan liikenneilmailu tarvitsee yli miljoona uutta lentäjää ja mekaanikkoa tukeakseen voimakkaasti kasvavia liikennekoneiden toimituksia seuraavien 20 vuoden aikana. Lentäjätarve kasvaa maailmanlaajuisesti ja myös mekaanikkojen kysyntä on voimakkaassa kasvussa.

Boeingin vuoden 2013 Pilot and Technician Outlook -ennusteen mu-

kaan vuoteen 2032 mennessä tarvitaan 498 000 uutta liikennelentokoneen ohjaajaa ja 556 000 mekaanikkoa.

”Kiihtyvä tarve osaavalle lentohenkilökunnalle on maailmanlaajuinen asia. Tarve on akuutti ja todellinen”, kommentoi Boeingin lentopalveluiden apulaisjohtaja Sherry Carbary.

”Avain lentäjä- ja mekaanikkopulaan on koulutuksessa, jonka käyttöön on tuotava uusimpia teknologioita houkuttelemaan nuoria kiinnostumaan ilmailualasta”.

Huutava pula lentäjistä

Vuoden 2013 ennuste osoittaa voimakasta kasvua lentäjätarpeessa verrattuna aiempiin ennusteisiin. Lentäjä- ja mekaanikkotarve on suurinta Aasian ja Tyynenmeren alueella sekä Euroopassa. Kasvu on aiempaa suurempaa kaikkialla, paitsi Euroopassa, jossa tarve pienentyi hieman edellisvuoden ennusteeseen verrattuna. Tarvetta ohjastavat kasvavat lentokonetarvikkeet ja erityisesti kapearunkoiset koneet, jotka vaativat maailmanlaajuisesti vuosittain noin 25 000

uutta lentäjää. Maailmanlaajuinen tarve tekniselle henkilöstölle säilyy korkeana. Vuosittain tarvitaan jopa 28 000 uutta mekaanikkoa. Uusien kehittyneiden lentokonetyyppien tullessa markkinoille tarvitaan jatkossa kuitenkin entistä vähemmän mekaanikkoja, kun vanhemmat konetyypit poistuvat käytöstä.

Maailmanlaajuinen tarve uusille lentäjille ja mekaanikoilla alueittain:

- *Aasian ja Tyynenmeren alue* – 192 300 lentäjää ja 215 300 mekaanikkoa
- *Eurooppa* – 99 700 lentäjää ja 108 200 mekaanikkoa
- *Pohjois-Amerikka* – 85 700 lentäjää ja 97 900 mekaanikkoa
- *Latinalainen Amerikka* – 48 600 lentäjää ja 47 600 mekaanikkoa
- *Lähi-itä* – 40 000 lentäjää ja 53 100 mekaanikkoa
- *Afrikka* – 16 500 lentäjää ja 15 900 mekaanikkoa
- *Venäjä ja IVY-maat* – 15 200 lentäjää ja 18 000 mekaanikkoa

“Ongelma on maailmanlaajuinen ja se voidaan ratkaista vain koko alan laajuisilla innovaatioilla ja ratkaisuilla”, sanoo Carbary.

”Meidän on houkuteltava enemmän nuoria ilmailualalle etsimällä uusia innovatiivisia tapoja kouluttaa lentäjiä ja mekaanikkoja. On siirryttävä pois liitutaulun äärestä ja otettava käyttöön tabletteja, e-kirjoja, pelitekniologiaa ja kolmiulotteisia malleja”.

”Ilmailu on aina ollut upea ala. Meillä on vastuu varmistaa sen säilyminen hyvänä vaihtoehtona koko maailman nuorisolle”, päättää Carbary.

USA:n tilanne

USA:n orastavan lentäjäpulan pelättään vaikuttavan eniten syöttöliikenneyhtiöihin, sillä suuret lentoyhtiöt ovat perinteisesti hankkineet pilotinsa juuri niistä. Montrealissa järjestetyssä Regional Airline Associationin toukokuuisessa konferenssissa pohdittiin keinoja ongelman ratkaisemiseksi. Erään ennusteen mukaan USA:n lentoyhtiöt joutuvat parkkeeraamaan jopa 500 lentokonetta, koska niihin ei yksinkertaisesti saada lentäjiä. Syitä pohdittaessa esiin nousevat eläköityvien lentäjien suuri määrä, FAA:n tiukentuneet määräykset liikennelentäjän ammattiin pääsemiseksi (ATPL ja vähintään 1500 lentotunnin kokemus), kohonneet koulutuskustannukset sekä liikennelentäjän ammatin arvostuksen vähentyminen.

American Airlinesin regionaaliyhtiö American Eaglen toimitusjohtaja Dan Gartonin mukaan USA:n lentoyhtiöiden pitäisi palkata vuosittain 2500 uutta lentäjää, jotta vuoteen 2030 mennessä eläköityvät 45 000 lentäjää saadaan korvattua - tämän lisäksi tarvitaan lentoliikenteen kasvun aikaansaama lentäjätarve.

ExpressJet Airlinesin operatiivinen johtaja Darrin Greubel kannustaa lentoyhtiöitä tekemään lentäjän ammatista taas houkuttelevan vaihtoehtoon: ”Nuoret lentäjänalut haluavat varmuuden, että heillä on konkreettisia mahdollisuuksia työskennellä koulutuksen jälkeen regionaali- tai nk. major (AA, Delta, United) lentoyhtiöissä. Heidät pitää vakuuttaa, että suuri taloudellinen sijoitus lentäjän koulutukseen ei mene kankkulan kaivoon. Mielestäni meidän pitää olla proaktiivisempia pitkäntähtäimen suunnittelussa – lentäjäpula on jo nyt fakta, ja se ainoastaan pahenee tästä. Ongelmaa voidaan verrata 20-vuotiseen maratoniin, jossa maaliin ei päästä huomenna, mutta oleellista on aloittaa jo tänään!”

North Dakotan yliopiston Kent Lovelacen näkemyksen mukaan lentoyhtiöiden pitää ennen pitkää sijoittaa pitkä penni pilottien rekrytointiin ja koulutukseen. ”Mielestäni lentäjä-

Lentoliikenteen uskotaan kasvavan voimakkaasti, mutta muodostuuko kasvun esteeksi viimeinkin lentäjäpula?



pulaa ei voida välttää muutoin kuin lentoyhtiöiden lompakon kautta. Potentiaaliset lentäjäoppilaat eivät uskalla ottaa taakakseen suuria opiskelulainoja, kun nykyisellä regionaalilentäjän palkkatasolla ei tahdo edes kyetä selviytymään normaalin elämisen peruskustannuksista”, Lovelace tylyttää.

Ei oppi ojaan kaada

Liikenneilmailun koulutussektori on kyennyt ennakoimaan tulevaa lentäjäpulaa ja viilannut infrastruktuuriaan lisääntyvää lentäjäkoulutusta silmälläpitäen. Useissa voimakkaasti kasvavissa ilmailumaissa (esim. Indonesia ja Kiina) liikennelentäjien koulutus perustuu pitkälti ab initio -koulutukseen. Boeing haluaa olla aktiivisesti kehityksessä mukana ja toimii tiiviissä yhteistyössä mm. Indonesian ilmailuviranomaisen ja lentoyhtiöiden kanssa. Yhtiö avustaa Indonesian liikenne-ministeriötä luomaan kattavat määräykset liikennelentäjien koulutukseen, jonka lisäksi se auttaa Garuda ja Lion Airia lentäjäoppilaiden rekrytoinnissa ja valinnassa. Molemmat lentoyhtiöt omaavat koulutuskeskuksen, mutta apu on tervetullutta, sillä pilottien koulutustarve on viidensadan

luokkaa vuodessa. Boeingilla on arvaustenkin ”oma lehmä ojassa”, sillä Lion Air on tilannut Boeingilta 230 kpl 737 MAX- ja -900ER-koneita sekä varannut 150 kpl lisää. Kotimarkkinoillaan Boeing on keskittänyt kaiken koulutustoiminnan Miamiin, jonne valmistui yksi maailman suurimmista siviililmailu kampuksista, josta löytyy tilaa parillekymmenelle FFS:lle (Full Flight Simulator).

Koulutus keskittyy

Suuret lentokoulutusyhtiöt valmistautuvat tulevaan koulutussumaan laajentamalla toimintojaan ostamalla pienempiä koulutusyhtiöitä. Viime vuonna yksi suurimmista, CAE, hankki monelle suomalaiselle liikennelentäjällekin tutun Oxford Aviation Academyn (OAA) omistukseensa. Kaupan myötä CAE saa seitsemän koulutuskeskusta ja 40 FFS:ia lisää maailmanlaajuiseen verkostoonsa, johon kaupan jälkeen sisältyy 42 siviilikoulutuskeskusta ja 211 FFS:ia. Lisäksi yhtiön peruslento-koulujen määrä kasvaa kahteentoista mahdollistaen 1500 lento-oppilaan vuosittaisen koulutuksen. Kauppaan sisältyi myös OAA:n omistama Parc Aviation, joka resursoi liikennelentä-

jiä ja teknistä henkilökuntaa lentoyhtiöille. Tämä on arvokas lisä CAE:n jo ennestään laajaan portfolioon.

CAE on myös onnistunut solmimaan pitkiä koulutussopimuksia suurten lentoyhtiöiden kanssa. Turkish Airlines teki kolmivuotisen sopimuksen uusien A320- ja 737NG-perämiesten ab initio- ja tyyppikoulutuksesta. Sadan ensimmäisen ab initio -perämiesoppilaan koulutus järjestetään OAA:n koulutuskeskuksissa Englannissa ja Arizonassa, kun taas tyyppikoulutukset hoidetaan CAE:n koulutuskeskuksissa ympäri Eurooppaa.

Ryanair on tehnyt yhteistyötä CAE:n kanssa jo vuodesta 2001. Tuore sopimus kattaa noin tuhannen uuden perämiehen rekrytoinnin, lentäjävalinnan sekä 737NG tyyppikoulutuksen. Koulutus järjestetään CAE:n koulutuskeskuksessa Amsterdamissa sekä Ryanairin koulutuskeskuksessa East Midlandsissä. Pilottimassa on tarpeen, jotta hiljattain tilatut kaksisataa 737NG-konetta saadaan miehitettyä.

Sotilassimulaattoreihin keskittynyt L-3 Communications (mm. Linksimulaattorit) hankki viime vuonna omistukseensa Englannissa toimivan

Lentäjäkoulutukseen pyrkivien määrä on jo nyt vähentynyt koulutuskustannusten nousun ja nykyisen huonon työtilanteen takia.



Thales Training & Simulationin (TTS), joka nimettiin uuden omistajan mukaan Link Simulation & Training:ksi. Kaupan myötä L-3 sai omistukseensa peräti 540 siviilisimulaattoria ympäri maailmaa mukaan lukien suuren koulutuskeskuksen Bangkokissa. LST aikoo panostaa voimakkaasti uusiin teknologisiin koulutustrendeihin, kuten iPadien, tablettitietokoneiden ja sähköisten flight bagien käyttöön. Yhtiö uskoo, että lisääntyvä omatoiminen opiskelu ja henkilökohtaiset, sähköiset manuaalit ovat pian arkipäivää kaikissa lentoyhtiöissä. Yhtiön innovatiivisuudesta kertoo myös simulaattoriprojekti Reality Seven. LST rakentaa täysin uudenlaista FFS A320/B737-simulaattoria, jossa ohjaamomoduuleita vaihtamalla voidaan lentää kumpaa tahansa konetyyppiä samalla laiteyksilöllä. Uuden konseptin avulla koulutusyhtiöiden ei ole välttämätöntä hankkia lisäsimulaattoreita asiakkaiden kysynnän mukaan ja vastaavasti lentoyhtiöt, jotka vaihtavat laivastonsa esim. Airbusista Boeingiin, ei tarvitse uusia simulaattorikalustoaan.

Toinen sotilaskoulutukseen keskittynyt yhtiö, Lockheed Martin, haluaa myöskin saada jalansijaa siviili-puolen tuottoisilta koulutusmarkkinoilta, joten se hankki omistukseensa kaksi vuotta sitten hollantilaisen Sim-Industries yhtiön. Kaksikko on koulutusmarkkinoilla vielä haastajan asemassa, sillä sen koulutuskeskuksissa Hollannissa, Brasiliassa ja Etelä-Koreassa on vasta noin neljäkymmentä FFS:ia.

Epätavallista koulutusta

Epätavallisten lentotilojen koulutuksesta on tulossa selvästi lisääntyvä koulutustrendi, sillä maailmanlaajuisesti on havahduttu liikennelentäjien rapistuneeseen peruslentotaitoon. CAE syvensi yhteistyötään Aviation Performance Solutions -yrityksen kanssa tarjotakseen Upset Prevention and Recovery Training (UPRT) koulutusta lennonopettajille sekä CAE Oxford Aviation Academyssa opiskeleville lento-oppilailleen. OAA:n ammattilentäjäkurssiin sisältyy perusanos epätavallisten lentotilojen koulutusta, kun kouluttajien kurssitukseen

sisältyy kattavampi UPRT-oppimäärä.

UPRT:n myötä lentäjälle koulutetaan kuinka tunnistaa, välttää sekä selvittää sakkauksista ja epätavallisista lentotiloista. ”Oppilaat saavat teoreettisen osuuden lisäksi käytännön harjoitusta, joka lisää heidän itseluottamustaan hallita epäsäännöllisiä lentotiloja”, kertoo CAE:n johtaja Jeff Roberts. Harjoituksiin sisältyy jyrkkiä kallistuksia, sakkauksia, syöksykierteitä, nokaan epätavallisia asentoja, ohjainjärjestelmien vikaantumisia sekä jättöpyörteisiin joutumista. APS:n toimitusjohtaja Paul Ransbury jatkaa: ”Koulutus kattaa kaikki ne osa-alueet, mitkä normaalisti puuttuvat ansio- ja liikennelentäjäkoulutuksesta. UPRT-koulutus järjestetään Mesassa, Arizonassa ja sitä voidaan tarjota yli 200 oppilail-

le vuosittain. Avaamme Teksasiin toisen koulutuskeskuksen, jossa kurssiin sisältyy myös simulaattoriharjoituksia taitolentokoneella lennetyn koulutuksen lisäksi.”

Viimeiset viisi vuotta eivät ole olleet Suomessa kovinkaan valoisia lentäjäkoulutuksen läpikäyneille nuorille. Toisaalta kansainväliselle nuorelle sukupolvellemme kynnys lähteä maailmalle työnhakuun on tänä päivänä huomattavasti matalampi kuin viime vuosituhanella ja suomalaisella lentäjäkoulutuksella on vielä hyvä maine. Tietysti on sääli, että suomalaisten lentoyhtiöiden johtokerroksissa kyky nähdä riittävän pitkälle tulevaisuuteen kvartaalitalouden seasta tulee taas kerran aikaansaamaan lentäjäpuolan. Sitä odotellessa... ✈



Fenniasta saat henkilökohtaista palvelua ja hyvät vakuutusedut

Suomen Lentäjäliitto ry:n jäsenenä ja Fenniasopimus-asiakkaana saat hyvät vakuutusedut, mm. **20 %:n alennuksen** useimmista vapaaehtoisista kodin ja perheen vakuutuksista lukuun ottamatta sairauskulu-, henki- ja eläkevakuutuksista.

Palvelemme sinua hyvin myös silloin, jos vahinko sattuu. Esimerkiksi Fennian laaja kotivakuutus korvaa jopa 6 vuotta vanhan rikkoutuneen kodinkoneen uudella vastaavalla.

Hyödynnä Fennian hyvät vakuutusedut, ota yhteyttä ja pyydä vakuutusehdotus

Eija Kaisio
p. 040 847 3538
eija.kaisio@fennia.fi

Marja Kujala
p. 040 152 6884
marja.kujala@fennia.fi

Toivotamme turvallista joulunaikaa!





LÄPI REIKÄJUUSTON

Kuvat: Miikka Hult

– YHTEISTOIMINTASUUNNITELMA LENTO-ONNETTOMUUDEN VARALTA

Uusi yhteistoimintasuunnitelma kokosi eri toimijoiden roolit yksiin kansiin mahdollisen siviili-ilmailuonnettomuuden varalta. Liikenne- ja viestintäministeriön laati ohjeistuksen yhdessä eri toimijoiden kanssa hallinnollisen johtamisen tueksi onnettomuustapauksissa. Pääpaino on Suomen lentotiedotusalueella mahdollisesti tapahtuvissa siviili-ilmailun onnettomuuksissa.

Miikka Hult

Lentoliikenteen uhkatekijöinä nähtiin miehistön jäsenten kiire ja väsymys, sekä huonosti hallitut ulkoistamistoimet. Myös taloudellisen paineen ja turvallisuuden aiheuttamat ristiriidat nousivat esille ministeriön listauksessa. Yhteistoimintasuunnitelma valmisteltiin epävirallisessa, laajapohjaisessa viranomaistyöryhmässä syksyn 2012 ja kevään 2013 aikana. Suunnitelman

julkaisemisesta ja päivittämisestä vastaa liikenne- ja viestintäministeriö, joka päivittää sitä vähintään viiden vuoden välein. Suunnitelmassa kuvataan eri toimijoiden roolit ja keskeiset yhteistoimintamallit siviili-ilmailun onnettomuustilanteissa.

Taustaa

Pääosin ohjeistuksessa keskitytään viranomaisten toiminnan kuvaamiseen, mutta myös muiden kuin viranomais-toimijoiden osallistuminen suuronnettomuudessa pelastus- ja muuhun toi-

mintaan huomioidaan. Ilma-alusten onnettomuuksissa eri viranomaisten ja toimialojen johto- ja toimenpidevastuut vaihtuvat etsinnän, pelastustoiminnan ja onnettomuustutkinnan edetessä. Yhteistoimintasuunnitelma pistääkin ohjeet ja roolit yksiin kansiin. Tehdyn työn taustalla on EU:n siviili-ilmailun onnettomuustutkinta-asetuksessa oleva velvoite, jonka mukaan kunkin jäsenvaltion on laadittava kansallisen tason hätäsuunnitelma siviili-ilmailun onnettomuuksien varalta. Asetuksen tavoitteena on varmistaa kattava ja yhdenmukainen

toiminta onnettomuustilanteissa koko EU:ssa. Viralliset lausunnot pyydettiin suunnitelman valmisteluun osallistuvilta organisaatioilta ja ilmailun sidosryhmiltä keväällä 2013.

Viranomaistyöryhmässä on ollut edustus liikenne- ja viestintäministeriöstä, sisäasiainministeriön pelastus- ja poliisiosastoilta, ulkoasiainministeriöstä, sosiaali- ja terveysministeriöstä (Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri ja Lapin sairaanhoitopiiri), valtioneuvoston kansliasta, puolustusministeriöstä, liikenteen turvallisuusvirastosta, poliisihallituksesta, onnettomuustutkintakeskuksesta, sotilasilmailun viranomaisyksiköstä ja Finavia Oyj:stä. Suunnitelmasta pyydettiin viralliset lausunnot suunnitelman valmisteluun osallistuneiden lisäksi liikennevirastolta, viestintävirastolta, ilmatieteen laitokselta, etelä-Suomen aluehallintovirastolta ja lentoliikennepolitiikan neuvottelukunnalta. Uudesta suunnitelmasta lausunnon antoivat Board of Airline Representatives in Finland (BARIF:n jäseniä ovat Icelandair, LOT, Finnair ja auditoijan roolissa toimiva Singapore Airlines), Etelä-Suomen aluehallintovirasto ja viraston johtama SAR-työryhmä, Finavia Oyj (Riskienhallinta ja Lennonvarmistus/

Lentopelastuskeskus), Flybe Finland Oy, Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri HUS, ilmatieteen laitos, ilmavoimien esikunta, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, lentomatkustajan turvallisuushanke (MATU-4), liikennevirasto, liikenteen turvallisuusvirasto, onnettomuustutkintakeskus, poliisihallitus, puolustusministeriö, rajavartiolaitoksen esikunta, Scandinavian Airlines SAS, sisäasiainministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö ja ulkoasiainministeriö. Annetut lausunnot huomioitiin mahdollisimman kattavasti suunnitelman jatkovalmistelussa.

Turvallista ilmailua Euroopassa

Lennon kriittisimmät vaiheet ovat lähestyminen, lasku ja lento-onlähdtö. Suurin osa onnettomuuksista tapahtuu laskeutumisen yhteydessä, ja lopullinen onnettomuuspaikka sijaitsee usein 80 prosentin todennäköisyydellä lentoasemalla.

Liikennelentokoneilla harjoitettavassa kaupallisessa ilmakuljetuksessa suoritettujen laskeutumisten määrää Suomen lentoasemilla vuonna 2012 oli Finavia Oyj:n tilastojen mukaan yhteensä noin 245 826. Vastaavat luvut olivat kansainvälisen siviili-ilmai-

lujärjestön ICAOn tilastojen mukaan Euroopassa vuonna 2011 noin seitsemän miljoonaa ja koko maailmassa noin 30 miljoonaa. Suomen alueen ylilentöjä oli vuonna 2012 36 826. Matkustajia kuljetettiin vuonna 2012 Suomessa reilut 19,1 miljoonaa (koko maailmassa 2 800 miljoonaa).

ICAOn pitkän aikavälin tilastojen mukaan vuosina 2005 – 2011 kaupallisessa lentoliikenteessä tapahtui maailmassa 4,05 – 4,78 (keskiarvo 4,27) onnettomuutta per miljoona lentoa ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia 0,47 – 0,84 (keskiarvo 0,59) onnettomuutta per miljoona lentoa.

Euroopan vastaavat luvut ovat 2,85 – 5,46 (keskiarvo 4,02) onnettomuutta per miljoona lentoa ja 0,28 – 0,79 (keskiarvo 0,47) kuolemaan johtavaa onnettomuutta per miljoona lentoa. Tilastojen perusteella voidaan todeta, että Euroopan kaupallisessa lentoliikenteessä onnettomuuksien tapahtumatiheys on keskimäärin alle maailman keskiarvojen.

Suomessa lento-onnettomuuksia ei ole kaupallisessa ilmakuljetuksessa onneksemme tapahtunut kuin erittäin harvoin. Tuoreimmat tapaukset ovat vuonna 2005 sattuneet Nordflyg Ab:n Cessna 208 -rahtikoneen maahansyöksy Helsinki-Vantaan lentoasemalla heti lento-onlähdtön jälkeen sekä Copterlinen Sikorsky S-76-helikopterin putoaminen mereen Suomenlahdella. Aiemmat suuremmille liikennekoneille sattuneet onnettomuudet ovat vuonna 1994 Kajaanissa tapahtunut Air Liberté Tunisien MD-83 -koneen suistuminen ulos kiitotieltä, Finnairin MD-87 -koneen törmäys kiitotiellä seisoneeseen pakettiautoon vuodelta 1990, Swearingen Metro-koneen turma Helsinki-Vantaalla vuonna 1989 (Lento oli virallisesti yksityislento, mutta turmassa kuoli seitsemän), Wasa Wingsin Embraer-koneen maahansyöksy Ilmajoella vuodelta 1988 sekä jo reilun 50 vuoden taakse jäävät vuosien 1963 ja 1961 Aero O/Y:n DC-3-koneiden onnettomuudet.

Luokiteltuja onnettomuus- ja vaaratilannetyyppejä ovat muun muassa kiitotieturvallisuuden vaarantuminen (runway excursion, runway incursion, ground collision, bird strike, loss of control on ground ym.), taha-

Rajavartiolaitoksella on valmius tukea pelastustoimia kalustollaan ja erityisosaamisellaan. Kuva pelastusharjoituksesta.



ton törmäys maahan, veteen tai esteeseen (CFIT eli controlled flight into or towards terrain), ilma-aluksen hallinnan menetys lennolla (loss of control in flight) ja yhteentörmäys/läheltä piti -tilanne kahden ilma-aluksen välillä lennolla (mid-air collision, near miss, airprox).

Viime vuosien läheltä piti tilanteita ovat olleet Maarianhaminassa sattunut Saab 340 –rahtikoneen vain kahden sekunnin päässä ollut maahan-törmäys sekä Norwegianin Boeing 737-koneelle tapahtunut hallinnan menetys Kittilään lähestymisen aikana.

Moninaiset uhkatekijät ja selkeät komentoketjut

LVM:n toimintasuunnitelman mukaan lentoliikenteen turvallisuuden vaikuttavia uhkatekijöitä ovat muun muassa tekniset häiriöt ja järjestelmäviat, miehistön jäsenten kii-

re tai väsymys, taloudellisen paineen ja turvallisuuden ristiriita, huonos-ti hallittu ulkoistaminen, ketjutetut alihankinnat, luonnonkatastrofit, kemikaali-, biologinen, radioaktiivinen tai ydinaseonnettomuus sekä järjestyntynyt ja muu vakava rikollisuus. Ilmaliikenteeseen vaikuttavia uhkakuvia ovat myös ilmatilan käytettävyyteen kohdistuvat uhat, sotatilan ja siihen liittyvän ilmasaarron aiheuttama uhka, ilma-aluksiin sisältyvät riskit ihmisten, huumausaineiden tai muun laittoman materiaalin maahan-tuloon ja kauttakulkuun, ilma-alusten tai niiden lastien käyttö terrorismin välineinä ja ilmaliikenteen eri tehtävissä työskentelevään avainhenkilöstöön kohdistuva uhka. Mukaan laske-taan myös valitettavan yleistynyt len-tokoneiden laser-häirintä.

Lento-onnettomuustapausten selvittämisessä tarvitaan kaikkiaan hyvin erilaisia toimijoita ja niiden yhteistyötä.

Suomen alueella etsintä- ja pelastuspalvelusta vastaa Finavia Oyj siihen saakka kunnes onnettomuuteen joutunut ilma-alus on paikannettu ja johtovastuu siirretty eteen-päin. Operatiivisesta osasta ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta vastaa Lentopelastuskeskus. Tukea antaa tarvittaessa Rajavartiolaitos antamalla käyttöön kalustoa ja erityisosaamista. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun suuntaviivat on määritelty kansainvälisessä siviili-ilmailun Chicagon yleissopimuksessa sekä sen liitteenä olevassa Annex 12-osiossa. Lentopelastuskeskuksen paikannettua kohteen, tai tilanteessa, jossa onnettomuuteen joutunut ilma-alus paikannetaan välittömästi onnettomuus-tilanteessa esimerkiksi silminnäkijä-havainnon avulla, yleinen johtovastuu on heti tapauksesta tiedon saatuaan sillä viranomaisella, jonka toimialaan kyseessä oleva pelastustoiminta kuuluu. Maa-alueilla ja sisävesillä

Kuvat alla ja oikealla: Lufthansan Airbus A380-kone vieraili Helsinki-Vantaalla syksyllä 2010. Vierailun yhtenä tarkoituksena oli selvittää kentän sopivuus konetyypin varalaskukentäksi.



johtovastuu kuuluu pelastustoimelle, merialueilla meripelastustoimelle eli Rajavartiolaitokselle. Lentoasema-alueella tapahtuneessa onnettomuudessa yleinen johtovastuu kuuluu pelastusviranomaiselle. Ilma-aluksen kaappaus- ja uhkatilanteessa yleinen johtovastuu on aina poliisiviranomaisella.

Suomen sijainnin takia useat lentoyhtiöt ovat määritelleet suomalaisen lentokentän vara- ja hätälaskeutumispaiaksi etenkin Aasian liikenteensä osalta. Suomen ilmatilassa ja sen lähialueilla operoikin useita suuria Airbus A380- ja Boeing 747-koneita, joiden matkustajamäärä voi ylittää jopa 500 ihmistä. Pelastuslaitokset vastaavat pääsääntöisesti toimialueen pelastustoiminnasta, sen johtamisesta ja toimeenpanosta. Siviili-ilmailun onnettomuuksien osalta pelastustoiminnan suunnitteluun osallistuu myös Finavia. Pelastustointa ja sen palveluiden saatavuutta johtaa, ohjaa ja valvoo sisäasiainministeriö. Mahdollisen suuren matkustajalentokoneen onnettomuuden seurauksena potilasmäärä saattaisi nousta erittäin suureksi, eivätkä edes pääkaupunkiseudun resurssit välttämättä riittäisi huolehtimaan tehokkaasta hoidosta. Erityisesti Pohjois-Suomessa on varsin rajalliset resurssit hoitaa suuria määriä lento-onnettomuuksien uhreja. Pohjoisimpien kenttien läheisyydessä ei myöskään ole kovin monia ensihoitoyksiköitä. Tämän takia laajoissa onnettomuustilanteissa jouduttaisiinkin turvautumaan tapahtumapaikan sairaanhoitopiiriin ja myös

Suomen rajojen ulkopuoliseen apuun. Siviili-ilmailun onnettomuuksissa sosiaali- ja terveysviranomaiset olisivat vastuussa ensihoito- ja sairaanhoitopalveluista ja evakuoitikeskuksen toiminnasta. Suomen Punaisen Ristin koordinoima vapaaehtoinen pelastuspalvelu (Vapepa) tukisi viranomaisia erityisesti pelastushenkilöstöä vaativissa tehtävissä täydentäen ja tukien poliisi-, pelastus- sekä sosiaali- ja terveysviranomaisia. Vapepa on kaikkiaan 50 järjestön yhteenliittymä.

Muut viranomaistahot

Onnettomuuskoneen paikantamisen ja pelastustoimien aloittamisesta vastaavien tahojen lisäksi apua ja tehtäviä on ohjeistettu useille muillekin toimijoille. Puolustusvoimat osallistuu pelastustoimintaan antamalla käytettäväksi pelastustoimintaan tarvittavaa kalustoa, henkilöstöä ja asiantuntijapalveluja. Ilmatieteen laitos tukee etsintä- ja pelastustoimia antamalla tarkoituksenmukaista sääpalvelua ja tarvittaessa asiantuntija-apua. Poliisin rooli lento-onnettomuuden pelastusvaiheessa on virka-avun antaminen johtovastuussa olevalle viranomaiselle. Lento-onnettomuuden tapahtuttua poliisin ensisijaisena tehtävänä on varmentaa pelastustoimien toteutuminen, liikennejärjestelyjen toimivuus, onnettomuuspaikan eristäminen, kadonneiden etsintä ja onnettomuuden tutkinta. Liikenne- ja viestintäministeriön rooli on onnettomuustilanteessa varmistaa toimivat liikenne- ja viestintäyhteydet. Liikennevirasto

toimii muita avustavana viranomaisena onnettomuustilanteissa huolehtien liikennejärjestelmän liikennöityvyydestä. Liikenteen turvallisuusviraston Trafin roolina on antaa Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvat määräykset ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta. Trafi antaa pyydetäessä asiantuntija-apua pelastustyössä ja tutkinnassa muun muassa onnettomuuskoneista ja miehistöistä. Suomessa tapahtuvassa onnettomuudessa ulkoasiainministeriö voisi avustaa toimivaltaisia viranomaisia yhteydenpidossa. Isoissa siviili-ilmailun onnettomuuksissa myös valtioneuvoston rooli aktivoituu. Valtioneuvoston kanslian tehtävänä ovat turvallisuuteen liittyvän yleisen tilannekuvan kokoaminen sekä valtioneuvoston yhteinen poikkeusoloihin ja laajamittaisiin häiriötilanteisiin varautuminen.

Onnettomuuksien tutkintavastuu kuuluu Onnettomuustutkintakeskukselle, joka turvallisuustutkinnalla selvittää tapahtumien kulun, syyt ja seuraukset sekä tehdyt pelastustoimet ja viranomaisten toiminnan. Tutkinnassa selvitetään erityisesti, onko turvallisuus otettu riittävästi huomioon onnettomuuteen johtaneessa toiminnassa sekä onnettomuuden tai vaaran aiheuttajina taikka kohteina olleiden laitteiden ja rakenteiden suunnittelussa, valmistuksessa, rakentamisessa ja käytössä. Lisäksi selvitetään, onko johtamis-, valvonta- ja tarkastustoiminta asianmukaisesti järjestetty ja hoidettu. Lento-onnettomuuden tapahtuessa Suomessa lentokoneen ja moottorin valmistajamaan, lentoyhtiön kotimaan sekä matkustajien kotimaan turvallisuustutkintaviranomaiset ovat oikeutettuja lähettämään valtuutetun edustajansa Suomeen. Edustajan mukana voi tulla myös teollisuuden, lentoyhtiön ja omaisten edustajia.

Liikenne- ja viestintäministeriön yhteistoimintasuunnitelma siviili-ilmailun onnettomuuksien varalta löytyy ajantasaisena versiona valtion hankerekisteri Haresta osoitteesta:

www.hare.fi



KIVIKKOINEN TIE UNELMA- AMMATTIIN

Aina ei lentäjän työhistoria kulje tasaista ja suoraa tietä. Kuinka moni olisi valmis samanlaiseen ”urapolkuun” kuin Jyrki Vähätalo? Sinnikkyyttä ja yritteliäisyyttä ei Jyrkiltä puutu. Annetaan miehen kertoa oma tarinansa.

Kuvat: Jyrki Vähätalo

09.07.2007

Heikki Tolvanen

Joskus vuonna 1995 kurssikaverini Matti Jaskari istui sohvallamme, puhuimme lentämisestä. Olin hakenut Finnairille vuodesta 1984 lähtien. Työskentelin Suomen Urheiluopistolla liikunnanopettajana ja myöhemmin tuona samana vuonna pääsin unelmatyöpaikkaan, eli Suomen Jääkiekkoliittoon. Aloitin lentokoulutuksen Finnairin lentokerhon PPL-kurssilla syksyllä 1997, ja lentämisen keväällä 1998 Jaskarin Matin opeilla vanhalla PapaTangoAlfalla suoraan Helsinki-Vantaalta. Muutaman lennon jälkeen lensin jo yksin ja rullailin liikennekoneiden seassa. Se tuntui kivalta ja homma toimi hienossa yhteistyössä muun liikenteen kanssa. Joskus tuntui suorastaan hullunhauskalta tulla Tomahawkillä 22 finaalis-

sa, kun useita liikennekoneita odotteli minua alas.

Huomasin keväällä 1999, että uusi suomalainen lentokoulu Pilot Factory aloitti toimintansa. Oma ratkaisuni tapahtui maaliskuuisena lauantaina, kun istuessani koulutustilaisuudessa konsultti pyysi meitä kysymään itseltämme kolme kysymystä: 1. Mitä sinä haluat? 2. Mitä voisit tehdä saadaksesi sen? ja 3. Mikä estää? Illalla kotona kysyin itseltäni nuo kysymykset. Vastasin itselleni, että minä haluan lentää lentokoneita, kuten olin aina halunnut. Voisin mennä lentokouluun, eikä oikeastaan mikään estä. Olin päätökseni tehnyt, vaikka se maksaisi omakotitalon verran. Paperit lähtivät Malmille, mistä sitten itseni löysinkin kesäkuun ensimmäisen päivän aamuna. Päivä jäi mieleen myös siitä syystä, että illalla johdin Lahdessa päävalmentajana rullakiekkomaajoukkueemme harjoitusmaaotteluun Yhdysvaltoja vastaan, jo-

ten sinä päivänä nuo kaksi minulle rakasta asiaa kohtasivat ammatin puolesta.

Alku aina hankalaa...

Koulutus sujui Malmilla kokeneiden ammattilaisten johdolla. Minulla meni 16 kuukautta koko hommaan, keväällä 2000 sain ansiolentäjän lupakirjan. Marssin Malmin pyöreän kolmanteen kerrokseen BF-lentoon. Suunnilleen saman tien aloin lentää Cessnalla sightseeing-lentoja kaupungille ja polttaritaitolentoja. Kaikki viikonloput menivät Malmilla lentäessä ja tiimaa tuli hienosti. Kiitos siitä Buballe ja Gunille! Koulu päättyi joulukuussa 2000. Työtä ei noin vaan löytynyt, ja palasin takaisin Jääkiekkoliittoon. Jälkeenpäin ajatellen se oli virhe, viisaampaa olisi ollut välittömästi ostaa itselleen bussityypit ja hakea työtä jostakin. Myöhemmin nimittäin jouduin

Air Astanalla lentäjän syke ja verenpaine mitattiin ennen jokaista lentoa, jotta voitiin varmistua etteivät lentäjät ole humalassa lennolle lähtiessään.



maksamaan kokonaan tai osittain yhteensä kolme tyypikoulutusta. Luulin silloin saavani töitä, kun oli sentään 20 vuotta työuraa takana. Todellinen yllätys oli se, että akateemisesta tutkinnosta ja työkokemuksesta ei ollut mitään hyötyä lentotyön saamiseen - nuoret kaksikymppiset saivat töitä ja itse jäin rannalle.

Syksyllä 2001 Markku Lauha otti minut mukaan silloiseen November Aviation -yhtiöön, joka alkoi 2002 lentää Cessna Caravanilla. Pääsimme aloittamaan ruotsalaisyhtiö Nord-Flygin AOC:n alla rahtilennot Ruotsissa, sekä Ruotsin ja Suomen välillä. November Aviation jäi lyhytaikaiseksi tähdeksi Suomen ilmailutaivaalle, mutta onneksi sain jatkaa emoyhtiössä Caravanilla. Tuolloin onnekseksi tajusin alkaa puhua ruotsia kapteenien kanssa. Siitä on ollut myöhemmin todella paljon hyötyä lentouralla. Vaikka jääkiekossa olin kohdannut Ruotsin monesti ”vihollisena”, tuli ruotsalaisista lentäjistä sekä muista työntekijöistä ystäviäni. Pidin erityisesti siitä, miten paljon ystävällisemmän ruotsalainen kohtaa kollegansa ja muut ihmiset. Ruotsin puhuminen tietysti edesauttoi tuota kokemusta: minut hyväksyttiin heti joukkoon ja minua tuettiin kaikin tavoin.

Vuodet 2002-2004 kuluivat osittain siis Ruotsissa Caravanin perämiehenä. Samaan aikaan vuonna

2003 sain lennonopettajan kelpuutuksen suoritettua, joten pääsin opettamaan sekä Pilot Factory/Patrialla että Finnairin Lentokerhossa, sen avulla sain taas lisää kokemusta. Seuraavana vuonna sain myös mittariopettajan kelpoisuuden, joka oli taas erinomaisen lisä lentokokemuksen kasvattamiseen. Kaikkien näiden vuosien aikana olen joutunut useasti työttömäksi, ja joka kerta lennonopettajan kelpoisuus on pelastanut minut. Erityisesti Patria Pilot Training on antanut noina aikoina töitä, josta olen heille äärimmäisen kiitollinen.

Vuonna 2001 pääsin myös Satakunnan Lennoston Yhteyslentueen reserviohjaajaksi Piper Chieftainiin, missä olin vuoteen 2007 asti, kunnes koneet poistuivat käytöstä. Sotilasilmailuun tutustuminen oli tietenkin suuri ilo ja kunnia ja opetti paljon asioita lisää. Siitä olen aina kiitollinen ystävälleni ja kurssikaverilleni Viron Jukalle, joka tuolloin toimi yhteyslentueen päällikkönä. Vaikka olinkin aiemmin tehnyt töitä todella miellyttävässä työympäristössä jääkiekon parissa, oli erittäin hienoa nähdä se yhteenkuuluvuus ja yhteishenki, joka Suomen Ilmavoimissa vallitsee. Myös meidät reserviläiset otettiin äärimmäisen hyvin vastaan, meitä tuettiin, meille annettiin vastuuta ja meidät otettiin heti ”jengiin” mukaan. Haluan tässä yhteydessä lähettää kaikille ilmavoim-

malaisille kiitokset siitä ajasta, jonka sain kanssanne viettää. ”Qualitas Potentia Nostra!”

Vihdoinkin liikennekoneen perämieheksi

Vuoden 2005 tammikuussa sain sitten vihdoinkin ensimmäisen oikean työpaikan liikenneluokan koneen perämiehenä. Olihan se aikakin, sillä ikääkin oli jo 42 vuotta. Ruotsiin mentiin taas ja European Executive Express -yhtiöön, jonka kaikki muistavat siitä, että yhden koneen kyljessä luki ”Wittula”. Se tietenkin viittasi Pajalan kuntaan Ruotsin Lapissa ja kuuluisaan ”Populäärimusiikkia Wittulanjängältä” -kirjaan, elokuvaan ja musikaaliin. Kerran rullatessamme Vantaalla MD11 tuli laskuun meidän jälkeen 15:lle ja sai rullaus selvityksen: ”Rullatkaa sen Wittulan perässä!”

Kävin simulaattorikoulutuksen legendaarisessa Woodfordissa Manchesterin lähellä. Siellä tuntui kuin olisi nähnyt jatkuvan uusien Lancasterien virran tekevän lentoonlähtöä, sen verran paikassa oli tunnetta! Reittikoulutus suoritettiin Pajalan ja Luulajan välillä ja vihdoinkin olin päässyt siihen työhön, johon olin noin 20 vuotta pyrkinyt. Kauan se kesti, mutta lopulta kuitenkin onnistui! Lensimme vuoden 2005 aikana Suomessa, elokuussa 2005 teimme toistaiseksi viimeisen kaupallisen reittilennon Mikkeliin entisen Neuvostoliiton laivaston amiraalin pojan, Konstantin Kulikin kanssa.

Kaikki oli tosi hyvin yhtiössä syksyllä 2005, olimme juuri avaamassa reittiä Tukholmasta Jyväskylään. Minun piti vielä lentää ensimmäisenä sinne, koska Jyväskylä oli opiskelukaupunkini. Marraskuussa 2005 kohtalo puuttui peliin. Toimitusjohtajamme lähti eräänä aamuna töihin, mutta ei koskaan päässyt edes autolle asti. Hän sai sydänkohtauksen, tuupertui pihaan ja kuoli. Kolmen viikon kuluttua firma oli konkurssissa - taas olin töitä vailla. Lisäksi tämä firma jätti kolmen kuukauden palkat maksamatta. Niitä ei saanut edes palkkaturvan kautta, koska erillinen firma, joka maksoi meidän suomalaisten palkat, oli rekisteröity jonnekin ”saarille”.

Olin saanut kuitenkin työpai-

kan lähes saman tien isolta englantilaiselta Jetstream-operaattorilta, Eastern Airwaysiltä. Olin jo menossa Skotlannin Invernessiin kuuluisan Loch Nessin järven rannalle, menin vain ensin kotiin Laitilaan odottelemaan JAR-lupakirjaani. Samalla pelasin lätkää kakkosdivarissa ja söin äidin herkkuruokia, joten 42-vuotiaana ”peräkammarinpoikana” olo ei tuntunut yhtään huonolta. Mutta sitten ystäväni Kalevi Halonen ja nykyinen Norwegianin B787-koulutuspäällikkö Torstein Faaberg pyysivät minua mukaan ruotsalaisen (jälleen keran) Nordic Airwaysin MD80-perämieheksi. Juuri kun olin luopunut vuokra-asunnostani Malmilta, palasin takaisin Malmille, ja 80-tyyppikurssille Patriaan. Mörrin kokenein opein suoritimme CBT:t ja teorit läpi, ja simulaattorit ajoimme Pajusen Jorman johdolla Finnairin koulutuskeskuksessa.

Englannissa ja Wienissä

Lentäminen kasikymppisellä oli toiveiden täyttymys. Muistan varmasti lopunikääni ensimmäisen Östersundissa yhdessä Torsteinin kanssa tehdyn lentoonlähdön ja lennon Luulajaan, jossa ajoimme läpärit. Lentäminen alkoi Stanstedin kentältä heinäkuussa. Asuimme kaikki lentäjät samassa talossa idyllisessä Bishop’s Storfordin pikkukaupungissa, joka oli miellyttävä paikka asua ja elää sen muutaman kuukauden, jonka tuo sopimus kesti. Reittikouluttajamme olivat kaikki Aruban miehiä, joilla oli KLM/ALM:n koulutus takana ja homma pelasi hienosti. Tosin sitä lystiä kesti vain loka-kuulle asti. Olin taas työtön.

Onneksi sain ajettua samana syksynä joulukuussa ATPL-tarkkarin juuri ennenkuin Finnair myi 80-simunsa Sofiaan.

Seuraavaksi löysin itseni heti joulun jälkeen Wienistä, jossa yhtiö nimeltä MAP tarvitsi MD80-kuskeja. Siellä ehdin lentää muutamana päivänä tammi-kuussa. Tuolla MAP:issa kokemuksiin kuuluu mm. sellainen lentopäivä, jossa meillä oli viisi sektoria päättyen Bratislavaan. Aamulla etelä-amerikkalainen kapteeni veti lippalakia päähänsä ja teki kaikki itse koneessa: paperityöt, lentämisen ja radioliikenteen.

Minä sitten istuin ja ihmettelin siinä vieressä ja katselin, ettei tässä nyt käy hullusti. Kyllähän se sujui MD80-operointi ihan hyvin yhdeltäkin mieheltä, mutta ei se minusta kukaan kivaa ollut. Onneksi oli hienoa sää, että jäi aikaa katsella maisemia.

Sitten koitti 7.2.2007. Istuin metrojunassa Wienissä. Halosen Kaltsu soitti

ja kysyi, tulisinko lentämään B767:aa. Vastasin suunnilleen: ”älä pelleile!” Aikansa vakuutettuaan Kaltsu sai minut uskomaan ideaan - ensi tiistaina alkaisi tyyppikurssi! Vastasin, että selvä homma, nähdään siellä. Suljin puhelimen täysin hölmistyneenä ajatuksella: minäkö laajarunkokoneeseen? Juurihan hetki sitten lensin Cessna Caravana? En ehtinyt kauan miettiä, kun puhelin soi uudestaan. Soittaja oli intialainen ystäväni, huipputunnettu lääkäri Shohba Shah. Hän kertoi olevansa juuri Kingfisherin omistajan Vijaye Malleyyn toimistolla ja saisin halutessani tulla sinne lentämään A320-konetta. Nyt olin jo suunnilleen puulla päähän lyöty ja nipistelin itseäni varmistaakseni, että olen hereillä. Vastasin hänelle, että jos olisit soittanut kymmenen minuuttia sitten, olisin vastannut kyllä, mutta ehdin juuri hetki sitten lupautua toiseen projektiin, ja nyt minun on vastattava sinulle ei! Niinhän se menee, ensin odottelet vuosia ja mitään ei tapahdu, ja sitten vartissa saat sellaisia uutisia, joita et usko todeksi. Niinpä minulle tuli aika hoppu keksiä jokin tekosyy lähteä äkkiä kotiin. Perjantaina olin jo Riiassa tekemässä sopimuksen. Siitä kotiin Laitilaan, sieltä Turkuun ja laivalla Tukholmaan, jossa istuimme tyyppikurssilla yhdessä Kuosmasen Riston kanssa seuraavan kuukauden ajan.

Afrikassa sattui ja tapahtui

Tuo silloisen LATCharterin eli nykyisen Smart-Lynxin palveluksessa taisi tarkemmin henkilöstövuokrausfirman palveluksessa oleminen seuraavat



Jyrki Vähätalo aurinkoisessa toimistossaan.

kaksi vuotta olivat todella mielenkiintoista aikaa. Koko kevään 2007 olimme tyyppikurssin jälkeen toimistolla Riiassa auttamassa Kaltsua ja organisaatiota, jotta saisimme koneet ilmaan mahdollisimman pian reitille Lontoo (Gatwick)- Lagos – Johannesburg. Ensimmäinen lento koittikin sitten 10.5., jolloin kokeneet entiset finnairilaiset Seppo ja Tuomo lensivät koneen Lagosiin. Hieno saavutus Kaltsulta ja muilta, kun koko projekti vei vain viisi kuukautta.

Olin itse mukana heti toisella lennolla entisen Delta-kipparin Buddy Lenardin kanssa, joka muuten nykyisin lentää kanssani samassa yhtiössä täällä Bangkokissa. Buddy seisoi Gatwickin crew-check-jonossa farkut ja haviijipaita päällä ja näytti hyvinkin turistilta. Henkilökunta tuli sanoamaan, että herra on väärässä paikassa. Puutuin tilanteeseen ja sanoin, että älkää viekö mun kipparia! Pääsimme matkaan, ja kun konetta oli tyhjennetty Lagosissa, cateringauto ajoi siihen tietenkin reiän, joten hyvin alkanut projekti päättyi korjaustaukoon melko nopeasti.

Lagosissa emme juurikaan vierailleet hotellin ulkopuolella. Matkalla kentälle meitä saatteli edessä ja takana autot, joissa vartijoilla oli sekä haulikot että AK47 mukana. Tuohon kymmenen kilometriin meni lyhyimmillään seitsemän minuuttia yleislakon aikana, ja pisimmillään 5 h 50 minuuttia, eli melkein yhtä kauan kuin itse 6 tunnin lento.

Lentäminen Lagosiin sujui helposti. Tutka joskus toimi, joskus ei, mutta onneksi kaikki meni hyvin. Joskus oli



SAFI Airwaysin palveluksessa
Jyrki operoi pääasiassa reittiä
Frankfurtin ja Kabulin välillä.

ruuhkaa, kun kaikki saapuivat suunnilleen samaan aikaan vältellen pimeää. Matkustajat halusivat kotiin ennen pimeää, sillä pimeä oli todella pimeää Lagosin kaduilla.

Olin kerran lauantai-iltana lähdössä mukaan Virgin Islandille baariin, mutta minulla oli vain shortsit mukana ja sanoin, että tulen sitten ensi kerralla. Seuraavana aamuna ihmettelin, kun purserimme oli synkän näköinen. Kun kysyin, oliko ollut hauskaa, purseri kertoi, että rosvojoukko oli tullut baariin rynnäkkökiväärin kädessä. He olivat komentaneet kaikki lattialle. Baarissa ollut Boeingin edustaja oli alkanut humalapäissään ”neuvotella” rosvopäällikön kanssa sillä seurauksella, että valomerkki tuli hänelle rynnäkin perän aiheuttamana välittömästi. No, tämä edesauttoi arvotavaroiden keräilyä ja rosvot kiittivät ja kumarsivat ja poistuivat paikalta hyvässä järjestyksessä. Kun kolkattu kaveri alkoi herätä, selvisi, että hän oli ainoa, jota ei ryöstetty. Ilo jäi lyhytaikaiseksi, sillä viereinen sairaala veloitti tikkauksesta juuri sen verran, kuin hänellä taskussaan nairoja oli.

Lagosissa asuimme oikeastaan kaikkien yhtiöiden miehistöt samassa Sheraton-hotellissa, missä kohtasi vanhoja tuttuja ja sai uusia. Siellä oli lentopojalla kohtalaiset oltavat.

Johannesburgiin lentäminen oli myös erittäin mukavaa, mutta kyllä

täytyy myöntää että pelotti siellä oleminen. Tuona vuonna 2007 oli tehty 35000 murhaa. Ihmisiä seurattiin kentältä, tapettiin tien sivuun ja ryöstettiin. Kahden vuoden aikana kaikki meni hienosti. Saimme sentään nauttia safareistakin välillä, Kolehmainen Sepon kanssa ajelimme autolla Krugeriin luonnonpuistoon. Kävimme Neilspruitin kentällä, jossa oli 800 m x 10 m kiitotie ja sellainen 400 lentokonetta operoimassa, huollossa ja säilytyksessä. Upeita ja hienoja läpi elämän säilyviä muistoja. Harmittamaan vain jäi se, etten ehtinyt leijonapuiستoon leijonapaidassa pitämään sylissäni pikkuleijonaa!

Noihin aikoihin sijoittuu mm. pari tarinaa yleissivistyksestä. Kerran tulin Saharan päällä ohjaamoon, jossa nigerialainen emäntä istui kapteenin takana katsellen alas karua maisemaa. Hän kysyi, missä olemme. Katselin alas ja sanoin, että kuun pinnalla. Hän ihmetteli, että miten niin kuun pinnalla. Tarkensin, että eikö teille kukaan kertonut, että lennämme tänään reitin kuun kautta? Hän totesi siihen vähän pahoillaan, ettei kukaan taaskaan heille mitään kertonut, johon sanoin, että no voi harmi, onneksi nyt tiedät... Meni viisi minuuttia.... nigerialainen kapteeni purskahti nauramaan, jolloin emäntä tajusi minun puhuneen pehmoisia ja lämäytti ohjaamon oven melko voimakkaasti kiinni.

Toinen tapahtui Johannesburgin hotellin aulassa, kun kannoin kinalossa ostamaani isoa kumiankkaa mukani. Olin ajatellut laittaa sen suihkualtaalle Keravalle. Ihmiset kysyivät mikä tuo on, mihin vastasin hyvin virallisesti, että nykyisten ilmailumääräysten mukaan kaikilla lentäjillä tulee olla kumiankka mukana ohjaamossa, koska pakkolaskutilanteessa veteen sillä olisi rauhoittava vaikutus lapsimatkustajiin. Kaikki pitivät ideaa erinomaisena ja kyselivät, milloin tuo määräys mahtaa heitä koskea ja vastasin, että kyllä se tulee pian teillekin!

Virgin Nigeria, jolle siis wetleasina lensimme, lopetti jostain syystä koko reitin tammikuussa 2009, vaikka koneet olivat täysiä. Lensimme vielä joitain lentoja Gabonista, mutta kohdaltani homma oli ohi, kun yhtenä huhtikuun iltana sain meilin, jossa olin saanut potkut ja edessä oli työnhaku.

Kabulista Keravalle

Kesä meni taas Patrialla. Heräsin ilta-päivänokosilta heinäkuun 13. ja katselin tekstaria, jossa kaverini pyysi minua lentämään Afganistaniin. Soitin takaisin ja kysyin, että milloin mennään. Niinpä 6.8. löysin itseni SAFI-Airwaysin yhtiökurssilta Dubaista.

Operoimme Kabulin ja Frankfurtin väliä 767:lla. Reitillä oli syksyllä 2009 tuollaiset 80 henkilöä keskimäärin, kunnes vuotta myöhemmin heitä oli jo 180. Olimme saaneet luottamuslauseen mm. YK:lta, ja heidän väkeään oli mukana, samoin kuin saksalaisia sotilaspoliiseja, ja ohjaamo täynnä pistooleita lukituissa muovilaatikoissa. Ei tarvinnut huolehtia järjestyksestä noilla lennoilla. Todella isoja ja vahvan näköisiä ja äärettömän ystävällisiä saksalaispoliiseja ei kukaan halua haastaa!

Noilla lennoilla mukanamme oli nuoria afgaanilentoemäntiä ja pursereita. Pidin heistä todella paljon. Harvoin olen kohdannut niin ystävällisiä ja hyviä työkavereita ja olin todella iloinen siitä, että tuossa maassa on tuollaista väkeä.

Aluksi liikuin SAFI-landmark hotellin ympäristössä valoisana aikana ja ihmettelin, että onpa turvallista, kun ei näy poliiseja tai sotilaita. Vähän myöhemmin selvisi, että alue on niin vaarallinen, että he eivät halua tulla sin-

ne! Päädyin pysyttelemään hotellissa. Välillä oli aika tukalaa, kun yhdeksän päivää putkeen oli sisällä hotellissa pääsemättä juuri mihinkään, joten ei ole kauhea ikävä noita hetkiä.

Lentäminen sujui ongelmitta. Kabul on vuorten ympäröimässä laaksossa, joten välillä suoritusarvojen kanssa oli tekemistä. Kun odotti lentoonlentoa "vastapalloon", kesti pahimmillaan lähes kolme tuntia odotella käynnistyksen jälkeen odotuspaikalla, mutta kukaan afgaanimatrustaja ei koskaan valittanut mistään. Tein sen ratkaisun, etten syönyt koneessa mitään sellaista, joka on tullut Kabulista. Kun tulin pari tuntia ennen koneeseen, rullailin normaalisti tunnin verran ja siihen päälle lensin kahdeksan tuntia Frankfurtiin - syömättä mitään. Ennen pitkää alkoi silmissä heijastua Frankfurtin kentän Burger King, johon monta kertaa lennon jälkeen kävelin suoraan ja söin suurella ilolla.

Hyvä asia oli myös se, että saimme ID-liput Lufthansalle. Onnistuin ehtimään monesti Vantaan lennolle ja olin kotona Keravalla iltakuudelta saunassa, kun olin aamulla seitsemältä Kabulista lähtenyt.

Talebanit yllättivät

Helmikuussa 2010 eräänä perjantaaamuna heräsin puhelinoittoon kotona omassa sängyssäni. Olin juuri kahdeksan aikaisemmin lähtenyt SAFI-landmarkin huoneesta 311. Nyt tuona perjantaaamuna Talebanit olivat ensin autopommilla pudottaneet hotellin ikkunaseinän kadulle. Sitten hyökkäsi kahdeksan itsemurhapommittajaa hotelliin mukanaan AK47:t ja satoja ammuksia. 14 hotellin turvamiestä taisteli heitä vastaan ja vain neljä turvamiestä kuoli. Kaksi pommittajaa onnistui räjäyttämään itsensä ja loput kuusi turvamiehet onnistuivat eliminoimaan. Räjähdyshetkellä hotellissa oli neljä yhtiömme lentäjää ja viisi matkustamohenkilökuntaan kuuluvaa. He kaikki selvisivät hengissä. Pahimmin loukkaantunutta lentäjää leikattiin noin kuusi tuntia ranskalaisessa sotilassairaalassa. Hän oli huoneessa 411, eli kerrosta ylempänä, jossa olin itse ollut kaksi aikaisemmin. Olin siis hyvin onnekas.

Kun loukkaantuneet kaksi lentäjää

evakuoitiin muutaman korttelin päähän yhtiömme toimistoon, heidän astuessaan ulos autosta tarkka-ampuja ampui seinään 10 cm pään yläpuolelle. Muutamaa päivää myöhemmin pidetty kriisipalaveri Dubaissa jäi itsellekin mieleen. Olimme vastassa pahiten loukkaantunutta lentäjää, joka tuli koneesta pyörätuolissa lennettyään Kabulista Dubain kentälle. Se hetki oli sellainen, joka ei kovin helposti lentouralla unohdu.

Onneksi kaikki lentäjät pääsivät takaisin ilmaan. Yksi lentäjistä oli nykyisin Qatarilla lentävä perämies, jolla oli sotakokemusta sotilaspoliisina. Hän oli tuollainen melko isokokoinen brittipolisi, joka ei ihan helposti säikynyt mitään. Kun hän meni pelastamaan tuota pahiten loukkaantunutta taisteluiden ollessa edelleen käynnissä ja luotien viuhussa avoimista ik-

kunoista sisään kattoon, toinen perämies soitti tähän huoneeseen kysyäkseen, miten kävi. Kyseinen auttaja siinä verenvuotoa tyrehtyttäessään vastasi samalla puhelimeen: "Room Service". Mielestäni tuohon ei tarvita enempää psykotestejä selvittämään kestäkö painetta!

Seuraavaksi Almatyyn

Reitti toimi erittäin hienosti, kunnes tapahtui taas väistämätön. EU oli antanut Afganistanille puolen vuoden jatkoajan saattaakseen paperiasiat ilmailuhallinnossa kuntoon, ja kun ei mitään tietenkään asiassa tapahtunut, EU laittoi ko. ilmailuhallinnon boikottiin. Se tarkoitti sitä, että olimme afgaanirekisterissä toimiva yhtiö, emmekä saaneet enää lentää Eurooppaan - vaikka meidän yhtiössämme ei ollut

Almatyssa lentotöiden ohella Jyrki ehti toimia myös hiihdonopettajana.



mitään vikaa.

Tämän jälkeen lensimme vain Dubain ja Kabulin väliä, mutta minun sopimukseni oli tehty perustuen tuohon edelliseen, jossa minulla oli seitsemän päivää kuussa Frankfurtissa vapaata. Siksi olin liian kallis mies uuteen kuvioon. Sain huomata saaneeni 19.4. potkut, kun olin seuraavana päivänä lähdössä takaisin Dubaihin. No, näihin potkuihin reagoin jo nauramalla. Joko taas?! Toisaalta näin tuon kokemuksen jälkeen niin pahoja painajaisia, että seuraavan kerran kun minua kysyttiin takaisin Kabuliin, pyysin 1,5 miljoonaa dollaria kuussa, mutta eivät suostuneet. Olin siis vaihteeksi taas työtön. Ei muuta kuin lennonopetustehtäviin, kunnes sitten syksyllä 2011 sain paikan Air Astanalta Almatysta. Sain hienon vastaanoton, kaupungissa asui kahdeksan suomalaista, joista tuli heti ystäviäni. He auttoivat sopeutumisessa: sain tehdä Maurin kahvilan kalustusta ja hyödyntää puuseppäkoulutustani, ja toimia Schymbulakissa hiihdonopettajana upeilla vuorilla. Välillä unohdin, mitä olin tullut tekemään.

jana upeilla vuorilla. Välillä unohdin, mitä olin tullut tekemään.

Tapasin Almatyssa hotellin hissisä suomalaismiehen, joka työskenteli ICAO:lle ja hän kysyi, kiinnostaako minua lentää 767:aa hänen kaverinsa johtamassa yhtiössä. Sanoin, että toki kiinnostaa, mutta vain vasemmalta penkiltä. Tämä johti yhteydenottoon Jeddaan. Sain kutsun tulla B767-kapteeniksi uuteen yhtiöön, EMIR-airlinesiin. Irtisanouduin Astanalta ja menin tammikuussa viime vuonna kotiini odottelemaan uuden pestin alkua, jota ei koskaan tullut. Se oli jo kolmas kerta, jolloin minun piti päästä vasemmalle, ja se meni mönkään. Yhtäkkiä olin taas työtön. Tuo uusi yhtiö Saudi-Arabiassa ei koskaan saanut koulutuspäivää, joten olisi tietenkin pitänyt olla kaukaa viisas, mutta enpä ollut.

Ruotsin kautta Bangkokiin

Onneksi ruotsalaisfirma Direktflyg haiki Jetstream-kapteeneita Suomeen. Sain paikan ja menin uudelleen tyypiksi

kurssille, jonka jälkeen aloimme lentää viime syksynä Seinäjoen ja Vantaan välillä. Vihdoin sain lentää Suomessa ja vielä viikonloput olla kotona, joten kaikki oli hyvin... kunnes marraskuussa viime vuonna menimme viemään konetta vaihtoon Borlängeen yhdessä kahden suomalaisperämiehen kanssa. Luulimme, että meillä on vain mukava kahvihetki uuden lentotoiminnanjohtajan kanssa, kunnes hän kertoi, että saamme kaikki potkut.

Olen monesti miettinyt tuota hetkeä, miltä se tuntui. Lähinnä minusta tuntui kuin joku olisi huitaissut minua laivamännän kokoisella puuvasaralla keskelle päätä. Valuin alas lattianrakoon, lysähdin täysin kasaan. Mietin jälkepäin, etten olisi missään tapauksessa saanut lentää konetta takaisin Seinäjoelle, koska olin kaikkea muuta kuin lentokunnossa. No, seuraavana tiistaina olinkin sitten letkuissa Seinäjoen keskussairaalassa, johtuen tästä vai mistä, en tiedä. Henkinen isku oli kova, ehkäpä kovempi kuin koskaan aikaisemmin potkujen kohdalla.



WE KEEP YOU FIT TO FLY

Finnair Flight Academy toivottaa Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta vuotta 2014
Finnair Flight Academy wishes you Merry Christmas and Happy New Year 2014

Siitäkin selvittiin ja menttiin kil-tisti Kiirunaan viime tammikuun lo-pulla lentämään. Sitten ystäväni Bangkokissa pyysivät minut takai-sin B767:aan, joten menin Miamiin simuun ja tulin Jet Asia Airways –yhtiöön töihin. Tämä on pieni char-teryhtiö, lennämme Kiinaan ja Japaniin Bangkokista ja Phuketista. Thaimaalainen byrokratia on vertaan-sa vailla ja juuri nyt 2.11. olen odotta-nut viisumeita tänne ja Kiinaan niin, että olen viimeksi lentänyt 18.9. Aika olisi taas lentää, ettei kokonaan unoh-du.

Taas huomasin, kuinka pieni maa-ilma tämä 767-lentäjien porukka on, kun täällä olen yhden kanssa kolmat-

ta kertaa samassa yhtiössä, ja kahden muun kanssa toista kertaa samassa yh-tiössä. Kansallisuuksia löytyy vaikka kuinka monta, porukka on mukavaa ja taitavaa. Hyvin yhteistyökykyisiä kus-keja, joiden valtakieli on espanja.

Muutama vuosi sitten menin Pasilan kirjastoon kuuntelemaan, kun viimeinen kuussa käynyt ast-ronautti Harrison Schmitt luennoi. Seuraavaksi töissä ollessani Lontoossa kerroin tuosta kapteenilleni Harry Chandlerille, joka saman tien ker-toi olleensa se lentäjä, joka lensi nuo Apollo 17 -astronautit lennon jälkeen tukialukselta mantereelle. Kun vii-me keväänä Miamissa simussa olles-sani kävin simuparini kanadalaisen

Chris Boyerin kanssa Kennedy Space Centerissä, ja kerroin tästä tapahtu-masta hänelle, hän sanoi, että hänen isänsä kävi hirvimetsällä niiden kah-den muun Apollo 17-astronautin kans-sa!

Mitä kaikesta jäi käteen?

Siinäpä pähkinänkuoressa minun ta-rinani. En ole kovin tyytyväinen enkä varsinkaan onnellinen tilanteessani. Haluaisin työskennellä Suomessa suo-malaisessa yhtiössä. Haluaisin mennä töistä kotiin ja lähteä kotoa töihin il-man, että se vaatii vuorokauden reis-saamista tai suunnattomia henkisiä ja taloudellisia ponnistuksia. Uskon, et-tä vielä jonain päivänä saan jotain työ-tä Suomesta, saan asua kotona ja vielä saan elämänikin takaisin. Sen normaalin ja tavallisen suomalaisen elämän, joka on parasta paikan päällä raittiis-sa ilmassa ja puhtaassa luonnossa ko-ettuna. Olen reissannut lähes 50:ssä maassa. En näe yhtään asiaa enää, mi-tä minun pitäisi vielä nähdä, joten pa-luu kotiin on unelma, joka toivottavas-ti toteutuu.

Olen saanut ihmeellisiä kokemuksia lentourallani. En niinkään lentämises-tä, vaan kaikesta muusta. Lentäminen on melko samanlaista kaikkialla. Joku aina yrittää tehdä tästä maailman yk-sinkertaisimmasta hommasta raket-titiedettä. En tiedä miksi, luultavasti vain pätemisen tarpeesta, mutta sel-laisia me ihmiset olemme.

Kannattiko tämä kaikki? Ei aina-kaan missään tapauksessa taloudelli-sesti. Olen nyt maksanut noin 141 000 euroa tästä leikistä. Palkkani on 3400 euroa kuussa, josta pitää maksaa ve-rot, eläkkeet ja kotimatkat. Nytkin pi-tää miettiä, mistä saisi joulukuussa rahat simulaattorin vuokraan, jotta saisi kelpuutuksen uusittua, että voi-si jatkaa töitä saadakseen maksettua asunnon, jossa ei kuitenkaan voi asua! Hulluahan tämä on. Liikunnanopena saisin tuhat euroa enemmän ja voisin asua kotona. Muuten tämä on ollut hauska seikkailu, jossa ei tänään tie-dä missä vuoden kuluttua on. Parasta ovat ystävät, muutamat paikat ja het-ket. Kaikkein parasta on se hetki, kun astun Keravan Saviolla kotipihaani, pyyhin kyyneleitä silmäkulmasta ja totean, että pääsinpäs kotiin! 🐦

Jyrkin mukaan nykyisen yhtiön punaiset epoetit tuovat mieleen leijonankesyttäjän asun.





Auto Uuspelto Oy

korikorjaamo - maalaamo - huollot - pesut ja vahaukset



*Auto Uuspelto toivottaa asiakkailensa rauhallista joulua
ja turvallista uutta vuotta 2014!*

Auto Uuspelto Oy tarjoaa maalaus- ja korikorjaustöiden lisäksi Fixus-huoltopalvelut loistavin eduin FPA-jäsenille ja muille lentäjille!

- Noudamme ja palautamme autosi lentokentälle sovitussa ajassa.
- Korjauksen ajaksi voit saada laina-auton.
- Vastaamme soittoosi heti ja viikon sisällä saat korjausajan.
- Saat huoltoarvion helpoiten tiedustelemalla sitä sähköpostitse.
Ilmoita vain autosi rekisterinumero ja kilometrimäärä.
Saat kustannusarviosta 10 %:n alennuksen.

Maalaus- ja korikorjaustöistä tuntuvat erikoisalennukset sovitaan tapauskohtaisesti. Näytä asioidessasi FPA-jäsenkorttisi.

Tervetuloa uudet ja tutut asiakkaat!

Auto Uuspelto Oy / Pekka Uuspelto
Puh. 0400 461 605
Kylänportti 4, 02940 Espoo
auto.uuspelto@kolumbus.fi
www.kolumbus.fi/auto.uuspelto

*Ajo-ohje: Kylänportti 4, 02940 Espoo
Kehä III:n varressa, liittymästä Järvenperä/Träskända
- Auroranportti - Kylänportti*





KOHTI LENTOKOULUTUS- YHTEISTYÖTÄ

Puolustusministeriön ja opetus- ja kulttuuriministeriön asettama työryhmä sai huhtikuussa 2013 valmiiksi lentokoulutusselvityksen, joka paneutui kansallisen lentokoulutusyhteistyön mahdollisuuksiin. Keskeisenä tavoitteena oli turvata laadukas ja kustannustehokas lentokoulutus sekä saada aikaan säästöjä.



Kuva: Puolustusvoimat

Miikka Hult

Lentokoulutustyöryhmän puheenjohtajana toimi yksikön johtaja Eero Pyötsiä puolustusministeriöstä ja siinä olivat edustettuina opetus- ja kulttuuriministeriö, opetushallitus, Rajavartiolaitos ja pääesikunta. Lisäksi työryhmä kuuli useita ulkopuolisia asiantuntijoita. Työnsä maaliskuussa 2012 aloittanut työryhmä keskittyi Suomen ilmailu-

opiston (SIO), Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen tarjoamiin koulutuksiin.

Raportissa on kolme toteuttamiskelpoista lentokoulutusmallia, jotka eroavat toisistaan yhteisen lentokoulutuksen laajuuden ja kaluston osalta. Työ on edennyt jatkoselvitykseen ja raporttia odotetaan alkukesästä 2014.

Työryhmän mukaan suurin yhteistyöpotentiaali on alkeiskoulutusvaiheessa mutta lentokoulutuskalustollakin on asiassa suuri merkitys. Selvityksen mukaan alkeiskoulutus voitaisiin antaa edullisella määntämoottorikoneella, kun peruslentokoulutus puolestaan vaatisi mittari- ja taitolentokelpoisen koneen. Suomen Ilmailuopiston antaman koulutuksen osalta alkeislentokoulutus tarkoittaa yksityislentäjän lupakirjan (PPL) tasoista koulutusta ja puolustusvoimien osalta lentokoulutuksen vaihetta I, joka sisältää myös Rajavartiolaitoksen alkeislentokoulutuksen. Nykyisin sekä Suomen Ilmailuopisto, että Puolustusvoimat ovat ulkoistaneet alkeislentokoulutuksensa. Alkeislentokoulutus voitaisiin toteuttaa yhdessä siten, että sekä sotilas- että siviililentokoulutuksen tavoitteet saavutetaan vähäisin muutoksin. Peruslentokoulutuksen (SIO: CPL/ Ilmavoimat: vaihe II) sisällöt eroavat nykyisellään siinä määrin, että täysin yhtenevän lentokoulutuksen antaminen ei työryhmän mukaan olisi mahdollista, mutta sisällöllisesti etenkin peruslentokoulutuksen alkuvaiheessa on paljon yhteisiä sisältöjä. Näitä on erityisesti perus-, yö-, mittari- ja taitolentokoulutuksessa. Yhteistyöpotentiaalia nähdään olevan lentokoulutuksen lisäksi myös teoria-

alkeislentokoulutusvaiheessa koulutetaan vuosittain Suomen Ilmailuopiston ja Ilmavoimien toimesta yhteensä noin 80 oppilasta ja peruslentokoulutuksessa noin 50 oppilasta.

Rajavartiolaitoksella monivaiheinen koulutus

Sisäministeriön alainen Rajavartiolaitos kouluttaa sen lakisääteisten tehtävien hoitamiseen tarvittavia valmi-

usohjaajia sekä helikopteri- että valvontalentokonekaluston operointiin. Ohjaajia koulutetaan helikopteripuolelle kaksi ohjaajaa joka toinen vuosi ja valvontalentokoneisiin yksi ohjaaja joka neljäs vuosi. Koulutustarpeen arvioidaan olevan samalla tasolla myös keskipitkällä aikavälillä tarkasteltuna. Helikopteriohjaajien koulutuksessa on kuusi eri vaihetta. Ensimmäinen vaihe toteutetaan ostopalveluna Tikkakoskella puolustusvoimien lentokalustolla yksityislentäjän lupakirjan tasolle. Helikopteri- ja ansiolentäjänlupakirjat hankitaan ostopalveluna. Kolmas koulutusvaihe käsittää mm. tunturi-, mittari- ja yölentokoulutusta ja se toteutetaan rajavartiolaitoksen A119 Koala -helikopterilla. Neljännen vaiheen mukainen mittarilentokelpuus hankitaan ostopalveluna tarjouskilpailun mukaan. Viides ja kuudes vaihe toteutetaan Rajavartiolaitoksen B412- ja AS332 Superpuma-monimoottorihelikoptereilla. Valvontalentokoneiden ohjaajien koulutus koostuu neljästä eri vaiheesta, joista ensimmäinen toteutetaan helikopteriohjaajien tapaan Tikkakoskella Ilmasotakoulussa. Toisessa koulutusvaiheessa ohjaajat saavat yksityis- ja ansiolentäjänlupakirjat sekä mittarilentokelpuutuksen. Koulutukset hankitaan ostopalveluina tarjouskilpailuiden perusteella. Kolmas ja neljäs vaihe toteutetaan rajavartiolaitoksen Dornier-valvontalentokoneella.

Tulevaisuuden ratkaisumallit

Lentokoulutusmallissa 1 yhteistyö keskittyy yksityislentolupakirjakoulutuksen tasoisen lentokoulutuksen toteuttamiseen. Kustannustehokkuuteen päästäisiin edullisella lentokalustolla kuten VLA- tai LSA-luokan (Very Light Aeroplane tai Light Sport Aeroplanes) määntämoottorikoneella. Investointikustannukset olisivat alhaiset, eivätkä pääomakulut nousisi liian suuriksi. Kaluston tuntihin-naksi arvioidaan noin 160 euroa per lentotunti. Lentokoneita tarvittaisiin 6-10 kappaletta ja koulutuksessa hyödynnettäisiin myös lennonharjoittelulaitteita. Lentokoulutusvaiheen koko-

naisvolyyymi olisi noin 2500 - 3000 tuntia. Sotilaspuolella malli 1 tarkoittaisi koulutusvaatimusten tarkentamista. Ohjaajien valinnat tehtäisiin kuten ennenkin. Puolustusvoimat vastaisi Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen ohjaajavalinnoista ja SIO siviilikoulutukseen hakeutuvien valinnoista. Koulutusvaiheen voisi toteuttaa useampi palveluntarjoaja, joka lisäisi kilpailun kautta kustannustehokkuutta. Vaadittavan lentokaluston käyttö maksaisi työryhmän mukaan vuosittain puoli miljoonaa euroa.

Lentokoulutusmallissa 2 yhteistyö ulottuisi myös PPL-koulutusvaiheen jälkeiseen lentokoulutukseen ja koulutus toteutettaisiin yhteistyössä mittari- ja taitolentokelpoisella lentokoneella. Koulutus toteutettaisiin kaksivaiheisena yhteisen järjestelmän puitteissa ja eriytyvien siviili- ja sotilasvaatimusten mukaisesti. Toteutuessaan malli 2 vaatisi 10 - 20 koulukonetta ja konekaluston tunti hinnaksi arvioidaan 550 - 600 euroa per lentotunti. Yhteisen koulutuksen volyyymi olisi noin 1300 tuntia vuodessa. Ohjaajavalinnat tehtäisiin kuten mallissa 1. Koulutusmalliin vaadittavan lentokaluston käyttö maksaisi työryhmän mukaan vuosittain 1,8 miljoonaa euroa. Suurempien investointitarpeiden takia taloudellinen riski olisi mallissa kaksi huomattavasti suurempi ja mahdollisia palveluntuottajia olisi vähemmän. Pitkän sitoutumisen arvioidaan vähentävän taloudellista riskiä.

Lentokoulutusmalli 3 on mallien 1 ja 2 yhdistelmä, jossa lentokoulutus annettaisiin kahdella eri konetyypillä. Sotilaslentokoulutus voitaisiin toteuttaa sotilasilmailuna kehittyneemmällä potkuriturbiinikoneella ja siviilipuolella taas siviilivaatimusten mukaisella koneella. Kahden erilaisen lentokaluston käyttö ja ylläpito aiheuttaisi kustannusten nousua riskien ollen mallin kaksi tasolla. Arvion mukaan alkeiskoulutuskoneita tarvittaisiin 6 - 10 ja peruslentokoulutuksen tarpeisiin 10 - 15 konetta.

Työryhmä piti kaikkia lentokoulutusmalleja toteuttamiskelpoisina. Suurimmat taloudelliset hyödyt saataisiin raportin mukaan malleissa 1 ja 3. Ohjaajavalintojen yhdistämisellä ei

nähty saatavan taloudellisia säästöjä. Kaikkiin malleihin voitaisiin yhdistää optiona myös helikopterikoulutusyhteistyö, joka nähdään vähäisen koulutuksen takia järkevänä.

Sijainti, sijainti ja sijainti?

Työryhmä ei raportissaan ottanut suoraan kantaa käytettävään koulutuspaikkaan, vaikka asettikin tiettyjä vaatimuksia sen valinnalle. Koulutuspaikan sijainnin tai sijaintien tulee työryhmän mukaan perustua olemassa oleviin rakenteisiin. Toiminta sijoitettaisiin jollekin käytössä olevalle lentoasemalle, jolla on riittävä ilmatila harjoitusalueineen, tarvittava infrastuktuuuri sisältäen riittävät lennonvarmistuslaitteistot, lentoaseman kiitotie-, rullaustie- ja asematasokapasiteetin sekä opetuksen, majoituksen ja hallikapasiteetin vaatimat tilat. Riippuen valittavasta mallista koulutus saattaa edellyttää lentokentältä myös tutkalennonjohtamiskykyä sekä riittävää kiito- ja rullaus-tiekapasiteettia sujuvan operoinnin takaamiseksi.

Sijointipaikkakunnan tulisi työryhmän mukaan olla vetovoimainen myös hyvien liikenneyhteyksien ja oheispalveluiden osalta. Työryhmä näki nämä tekijät osana oppilaiden koulutukseen hakeutumisen perusteina. Vaikeuksia paikan löytämiselle tulee asettamaan myös ympäristön hyväksynnän saaminen laajenevalle lentotoiminnalle sekä voimassaolevaa ympäristölupaa, joka saattaisi vaatia päivityksiä laajenevan toiminnan takia. Lentoaseman valintaan tullee vaikuttamaan myös syyskuussa 2012 aloitettu Suomen lentoliikennestrategian valmistelu, jossa on tarkoitus arvioida nykyisen lentoasemaverkoston tarkoituksenmukaista rakennetta, palvelutasoa ja kustannustehokkuutta. Lentoasemarakenteen lisäksi toinen jatkotyössä selvitettävä asia on Suomen ilmatilan rakennemuutos.

Jatkoselvitys käynnissä

Lentokoulutusyhteistyön jatkoselvitys käynnistyi jo kesäkuussa 2013 ja selvitystyöryhmän on määrä saada työ valmiiksi 30.5.2014. Jatkoselvityksen tavoitteena on tuottaa perusteita lo-

pulliselle päätöksenteolle ja mahdollisen yhteishankinnan valmisteluille. Lentokoulutusvaatimusten toteutumista tullaan arvioimaan yksityiskohtaisesti perustuen erilaisiin koulutusmalli- ja kalustovaihtoehtoihin. Työryhmä tulee huomioidaan myös toimijoiden koko lentokoulutusjärjestelmien kustannukset, mukaan lukien helikopterikoulutus. Jatkoselvityskään ei tule ottaa kantaa koulutuspaikkaan, vaikka vaatimuksia tullaankin tämentämään. Mukana on myös tarkennuksia hankintamalleihin ja lainsäädäntöön liittyviin kysymyksiin. Jatkoselvityksen valmistelua varten on asetettu ohjaustyöryhmä, jonka tarkoitus on yhteensovittaa näkemyksiä ja toimia valtioneuvostotasolla sekä ohjata jatkoselvitystyöryhmän työtä. Jatkoselvitystyöryhmä puolestaan tuottaa perusteita lopulliselle päätöksenteolle.

Ohjausryhmän puheenjohtajana jatkaa alkuperäisen selvitystyöryhmän vetäjä, puolustusministeriön yksikön johtaja Eero Pyötsiä. Varapuheenjohtajana toimii opetusneuvos Tarja Riihimäki opetus- ja kulttuuriministeriöstä. Jäseniä ovat puolustusministeriön erityisasiantuntija Mikko Varvikko, eversti Juha-Pekka Keränen pääesikunnasta, eversti Antti Pesari rajavartiolaitoksesta ja yli-insinööri Timo Repo opetushallituksesta.

Jatkoselvitystyöryhmän puheenjohtajana toimii eversti Jukka Ahlberg Lentosotakoulusta ja varapuheenjohtajana Suomen ilmailuopiston (SIO) toimitusjohtaja Juha Siivonen. Jäseniä työryhmässä ovat rajavartiolaitoksen lentotoiminnanjohtaja Jari Multanen, SIO:n laatuspääällikkö Jukka Intke, SIO:n lennonopettaja Kai Ukkola, majuri Ville Hakala Ilmavoimien esikunnasta, majuri Kari Pajunen Maavoimien esikunnasta, kapteeni Justus Hokkanen ilmasotakoulusta sekä insinööriyliluutnantti Mikko Kahra Ilmavoimien materiaalilaitoksesta.

"Lentokoulutusyhteistyössä on ilmeisen paljon synergiaa ja sitä kautta huomattava potentiaali säästää yhteiskunnan varoja", kommentoi SIO:n toimitusjohtaja Juha Siivonen käynnissä olevaa selvitystä. ✈

KOULUTUSKALUSTOUUDISTUS KOTIMAAN LENTOKOULUTUSORGANISAATIOISSA

Miikka Hult

Ilmavoimat on käynnistänyt hankkeen Valmet L-70-Vinka-harjoituskoneiden korvaamiseksi ja konekaluston elinkaari on päätymässä vuoteen 2019 mennessä. Korvaavan järjestelmän tulisi olla käytössä osittain jo vuonna 2018.

Ilmavoimat kouluttaa nelipaikkaisilla Vinka-alkeiskoulukoneillaan Tikkakosken ilmasotakoulussa vuosittain noin 40 ohjaajaa varusmiespalvelun yhteydessä. Ohjaajat saavat 36 lentotunnin koulutuksen, joka sisältää tyyppi-, mittari-, osasto-, ja taitolentokoulutusta. Koulutuksen tärkein teh-

tävä on selvittää ohjaajien soveltuvuus puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen lentäjäkoulutukseen.

VN-tyyppitunnuksella varustettuja Vinkoja on ollut Ilmavoimien käytössä 30 kappaletta, ja 28 niistä on tällä hetkellä palveluskäytössä. Koneita on modifioitu vuosien varrella ja vuonna 2002 niihin asennettiin Garmin 430-avioniikkajärjestelmä. Vinka-kaluston laskennallinen lentotunti-hinta on noin 650 euroa.

Ilmavoimien tarkastelussa on parhaillaan kolme päälinjaa, joiden osalta päätös tehdään vuoden 2014 puolivälissä. Päätös korvaavan lentokaluston tai koulutusjärjestelmän hankinnasta tehdään 2015-2016.

Ilmavoimien vaihtoehtoina on oma

kansallinen puolustusvoimien sisäinen hanke tai kansallinen yhteinen so-tilas- ja siviilihanke. Kolmantena vaihtoehtona on Pohjoismainen yhteistyöhanke Ruotsin kanssa peruslentokoulutuksen osalta.

Suomen ilmailuopisto on puolestaan kuluvaan vuoden aikana tilannut kolme kaksimoottorista Diamond Twin Star DA42 VI -konetta. Keväällä 2013 vastaanotettavilla monimoottorikoneilla korvataan mittarilento- ja CPL-koulutuksessa pitkään ja hyvin palvelleet Beechcraft BE36 Bonanzat. Ilmailuopiston tavoitteena on arvioida myös Cessna-kaluston uusimistarve. Mahdollinen kaloustouudistus alkaisi siltä osin aikaisintaan vuonna 2016. ✈



Vinka-alkeiskoulukoneiden elinkaari on päätymässä vuoteen 2019 mennessä. Korvaavan kaluston valinta on jo käynnissä. Kuva: Puolustusvoimat



Kuvat: Jukka Jaskari

TUUSULANJÄRVI, FINLAND

Jukka Jaskari

Oli Finnairin vuoro järjestää purjehduksen ASCA/WASC-kilpailut. Yhteensä yhdeksän joukkuetta ratkoi tänä vuonna lentoyhtiöiden paremmuutta syyskuuisella Tuusulanjärvellä.

Kyseessä on lentoyhtiöiden välinen ASCA-kilpailu (Airline Social and Cultural Association), johon on yhdistetty World Airline Sailing Championship, eli lentoyhtiöiden maailmanmestaruuspurjehduskilpailu. Kilpailu on joukkuekilpailu. Suomeen saapui kahdeksan joukkuetta haastamaan Finnairin joukkuetta.

Reilu vuosi sitten aloimme hahmotella kilpailua Keski-Uudellemaalle. Kisapaikaksi valitsimme Tuusulanjärven ja majoitus järjestyi Järvenpään Scandic hotellis-

ta. Ravintola Huili Järvenpäässä tarjosi oivat tilat GetTogether- ja palkintojenjakotilaisuuksiin. Tuusulanjärven Purjehtijat vastasivat kilpailutoiminnasta ja Finnairin Venekerho puolestaan vastasi sosiaalisen puolen majoituksineen ja ruokailuineen.

Kilpailun ajankohdaksi toivottiin muiden osallistujien taholta syyskuuta Euroopan kesälomien takia. Otimme melkoisen riskin suostuessamme tuohon ajankohtaan. Historian kirjoista voimme tulevaisuudessa lukea ennätyslämpöisestä syyskuun alusta vuonna 2013! Kaikkea ei tietenkään voi saada kerralla eli lämpöisen korkeapaineen kera tuulesta ei ollut tietoaakaan.

Tuusulanjärven Purjehtijoiden kotisatamaan oli rakenteilla upouudet sauna- ja pukeutumistilat, eli voimme tarjota ulkomaisille vieraillemme mahtavat puitteet. No, rakentaminen ei suju Suomessa aivan kuten Kiinassa,

varsinkin kun rakentamisen suorittaa paikallinen ammattioppilaitos. Päivää ennen kilpailuja saamme kuitenkin toimivat WC-tilat. Ståhlhanen Kartanon rantasauna on oiva paikka saunottaa vieraitamme.

Paljon vapaaehtoistyötä tarvittiin. Elina Rantala teki mittavan urakan järjestelyorganisaation huipulla. Mika Währn hankki totuttuun tapaan loistavia sponsoreita tapahtumaan ja FVK:n kommodori Jussi Ekman sai pitkäaikaiselta yhteistyökumppaniltamme Bialialta autoja käyttöömmemme. Tuusulanjärven Purjehtijoiden kommodori Sakari Pesola oli taas pyyteettömästi ollut hankkimassa veneitä yksityisiltä veneenomistajilta ja saimme käyttöömmemme kymmenen todella tasaväkistä ja hyvää venettä. TP:n kilpailupäällikkö Erik Hartman puolestaan ammattitaidollaan vastasi kilpailun järjestelyistä, joiden osalta ei kenelläkään ollut toivomisen varaa.

Torstaina 5.9. purjehtijat tutustuivat Lightning-veneisiin ja Tuusulanjärven erityispiirteisiin. Tuulta ei ollut nimeksikään, mutta purjehtijat olivat tyytyväisiä veneisiin ja odottelivat jo innokkaina perjantain ensimmäisiä lähtöjä. Olympiakultamitalistimme Sydneyn olympialaisista totesi aikoinaan, että purjehtiminen Sydneyn lahdella ei poikkea purjehtimisesta Tuusulanjärvellä. Qantas edustajat tosin esittivät eriävän mielipiteen. No eihän meillä kyllä ole haitta! GetTogether -illallinen ravintola Huilissa siivitti purjehtijat hyvin ansaituille yöunille hotelli Scandiciin.

Perjantaiamu valkeni aivan tyyneenä (neljäs aamu peräkkäin). Oli varsin selvää että joudumme odottelemaan ensimmäistä lähtöä melko pitkään. Aurinkoisessa säässä aika vierähti mukavasti ja puolenpäivän aikoihin päätettiin nauttia ensin Lime Oy:n maittava lounas. Vielä hetki odottelua ruokailun jälkeen ja sitten tuli ensimmäinen tuulenvire. Melkoinen sutina alkoi ja todella nopealla tahdilla ensimmäiset veneet olivat vesillä. Viiden purjehditun lähdön jälkeen tilanne oli varsin tasainen kärjen osalta. Lufthansa, British Airways ja varaslähtöihin sortunut AY olivat hieman muilta karussa Qantasin kärkeä neljäntenä.

Oli aika siirtyä Stålhanen ranta-saunaan ja nauttimaan upeasta BBQ-illasta, Kalle Klotzin soittaessa itsensä kilpailijoiden sydämiin.

Lauantaina ei yllättäen säässä ollut tapahtunut muutosta, paitsi että järvi oli vielä kello yhdeksän aivan umpisu-

mussa. Samanlaisella taktiikalla taas sitten edettiin; odottelua, hyvää ruokaa ja ryminällä vesille. Neljä lähtöä saatiin vielä purjehdittua ja tulokset olivat valmiina julkaistaviksi: voiton nappasi isäntäjoukkue Finnair, toiseksi selviytyi Lufthansa, kolmanneksi kiilasi upealla loppukirillään Qantas, neljäs oli British Airways, viides Air Canada, kuudes SAS, seitsemäs Austrian Airlines, kahdeksas KLM ja United Airlines valvoi perää yhdeksäntenä.

ASCA -joukkueita oli viisi kappaletta ja järjestys oli: 1. AY, 2. LH, 3. BA, 4. SAS, 5. AA.

Palkintojenjakogaala ravintola Huilissa kruunasi tämänvuotisen ASCA WASC-purjehduskilpailun ja kiitosten kera oli mukavaa toivottaa kilpailijoille hyvää kotimatkaa. Kilpailu oli sään (tosin tuulta olisi saanut olla enemmän), veneiden ja järjestelyjen osalta huippumenestys. Ilman loistavia sponsoreita (Bilia, LähiTapiola, Sinebrychoff), emme olisi voineet tarjota vieraillemme näin upeaa tapahtumaa. Unohtamatta ahkeraa talkooporuk-



Tuulta saatiin odottamalla odottaa Tuusulanjärvellä, mutta kisa saatiin lopulta ajettua kauniissa loppukesän kelissä.

kaa, joka teki tästä tapahtumasta mahdollisen. Ensi vuonna kilpailut ovat Sydneyssä. Toivottavasti sinne saadaan myös uutta verta joukkueeseen. Finnairin joukkueessa purjehtivat: Elina Rantala, Aarne Helminen, Ville Vento, Ari Huusela, Vesa Varuskivi ja Jukka Jaskari. FVK:n kommodori Jussi Ekman toimi joukkueen johtajana. 🐦



Vuoden 2013 WASC-kisan osallistujajoukko koolla.

BOSS
HUGO BOSS

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

**BOSS BOTTLED.
FRAGRANCE FOR MEN**

