

LIIKENNE- LENTÄJÄ


2/2014

FPA 2020

**AERO 90 VUOTTA
REGIONAALIYHTIÖT
AHTAALLA**



BOSS
HUGO BOSS



BOSS BOTTLED. UNLIMITED.
THE NEW FRAGRANCE FOR MEN

FPA

NYT JA TULEVAISUUDESSA



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

FINNAIR

Lentäjien maailmanlaajuisen kattojärjestön IFALPAn vuosikokous keräsi jälleen lentäjähdistysten edustajia käsittelemään komiteatyön tuloksia ja keskustelemaan lentäjiä kohtaavista haasteista. Vuoden teema oli strateginen suunnittelu ja sen tärkeys. Oli hienoa huomata olevansa aallon harjalla, koska jo viime vuoden lopussa vahvistimme FPA 2020 -strategian.

Tässä lehdessä avataan strategia-prosessia lukijoille.

Strategia ei ole staattinen paperi, joka luodaan, toteutetaan ja unohdetaan. Se vaatii jatkuvaa analyysiä, muokkausta ja sopeutusta vallitsevaan tilanteeseen. Työ strategian toteuttamiseksi on jo alkanut. Apuna toteutuksessa on keskusliitto YTY, joka on ihailtavasti osoittanut oikeaa kiinnostusta meidän asioita kohtaan. Askelmerkit ovat olemassa, juostaanko vai kävelläänkö?

Euroopan lentoliikenteessä hyvin ovat pärjänneet vain halpalentoyhtiöt. Näistä Ryanair on monialayhtiö, joka muun toiminnan ohessa myy halpoja lentolippuja. Se myy matkustajavirtoja pieniin kaupunkeihin, jotka sitten maksavat markkinointitukea pääluvun mukaan. Se myy lentokonetuotantovaurauksia hyvään hintaan ostettuaan ensin koko tuotannon halpaan tukkuhintaan. Se laskuttaa matkustajia kaikesista, mikä vähänkin kuulostaa ylimääräiseltä. Koulutuskustannukset on siirretty työntekijöille ja tekstiviestillä pystytään hallinnoimaan resursseja. Ihailtavaa keskittymistä ydinliiketoimintaan: rahastamiseen. Toiminnan osien laillisuudesta on epäselvyyttä, ja useissa maissa on käynnissä oikeusjuttuja ja selvityksiä. Tästä huoli-

matta yhtiöiden innovatiiviset johtajat keksivät uusia toimintamalleja ja Euroopan määräykset natisevat liitoksissaan. Yhtiö Irlantiin, vuokralentäjä-sopimukset Singaporeen, "kotipaikka" Bangkokiin ja lennot Skandinaviasta on härskiydessään osoitus Norwegian Air Internationalin tavasta kiertää Pohjolan työehtoja ja oikeuksia. Tämänkin laillisuutta kyseenalaistavat nyt lentäjähdistykset ja lentoyhtiöt ympäri maailmaa.

Kotimaiset yhtiömme yrittävät kaikin keinoin saada yhtiöitä nousuun. Tulojen kasvattaminen tuntuu vaikealta, joten vaihtoehtona on päätetty säästää. Flybe otti ohjaajat neuvottelupöytään kesken TES-kauden ja Finnair on etsinyt säästöjä säästöjen perään. Mikäli tulopuoli ei nouse, on tämä symbioosi hankaluuksissa ja tällöin varmasti koetellaan lentäjähdistyksen yhtenäisyyttä. SAS-järjestelyn jälkeen Blue1:n tilanne on tasaantunut hetkeksi. NASPA on lähtenyt käyntiin: minkä piti olla Norwegianin askel kohti ulkoistettuja sopimuslentäjiä, onkin kasvanut työehtosopimuksesta neuvottelevaksi yhteiseksi, jonka vääntövoimana ovat lähes kaikki Helsingistä lentävät Norwegian Air Shuttlen lentäjät. Hieno osoitus siitä, mitä tahdonvoima saa aikaan. Ja varmasti yllätys yhtiölle.

Jos tulevaisuuden vapaakauppa-ajattelu ajaa lentäjät väkisin halpalentoyhtiömalleihin, tulee myös lentäjien yhdistymisen ja edunvalvonnan kasvaa uudelle tasolle.

FPA 2020 luo meidän askelmerkkimme ja vain yhdessä voimme pärjätä ja olla vahvoja. Olettehan mukana! 🐣

FPA 2020 -strategia

Esittelyssä Suomen Lentäjaliiton tulevaisuusstrategia, joka vastaa kysymyksiin mitä - miksi - miten.



Julkaisija:

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

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

Toimitussihteeri:

Minna Lehtipuu
p. 0400-471 924
minna.lehtipuu@proverbial.fi

Toimittajat:

Miikka Hult, Pekka Lehtinen,
Matias Jaskari ja Heikki Tolvanen

Taitto:

Maija Havola

Toimituksen sähköpostiosoite:

toimitus@fpapilots.fi

Toimitusneuvosto:

Suomen Lentäjaliitto ry:n hallitus

Ilmoitustilan markkinointi tapahtuu
FPA ry:n alayhdistysten toimesta.

Ilmoitusmyynti/marketing:

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

Tämän lehden painopaikka:

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

Vuonna 2014 ilmestyy viisi numeroa.

Materiaalin jättöpäivät ja ilmestymis-
ajankohdat löytyvät myös
FPA:n internetsivuilta:
www.fpapilots.fi.

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

Kannen kuva: Miikka Hult



22

Lentoyhtiöt & SoMe

Sosiaalinen media on modernin viestinnän tärkeä työkalu. Tutustuimme Finnairin ja Flyben some-kuvioihin.



30

Lordien leivissä

Suomalainen Ilkka Tahvanainen on unelmatyössään British Airwaysin lentäjänä. Hän kertoi meille elämästä pitkän historian omaavassa yhtiössä.

Mukana myös

- 10 SEC-komitea, Tomi Tervo
- 14 Paluu lentosatamaan
- 26 Alueelliset lentoyhtiöt ahdingossa
- 36 AAP&FDM-komitea, Antti Rautiainen



LiikenneLentäjä-lehden aineisto- ja ilmestymiskalenteri 2014

Nro	Toimitusaineisto	Ilmoitusaineisto	Lehti ilmestyy
1 / 2014	26.1.	2.2.	vko 9
2 / 2014	16.3.	30.3.	vko 18
3 / 2014	18.5.	25.5.	vko 25
4 / 2014	24.8.	31.8.	vko 39
5 / 2014	26.10.	2.11.	vko 48

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 julkaisua määrättyyn ajankohtaan mennessä. Toimitus pyrkii tiedottamaan etukäteen tiedossaan olevista julkaisuviiveistä. Lehden vastuu ilmoituksen julkaisemisesta tapahtuneeseen virheeseen rajoittuu ilmoitushinnan palautukseen.

STRATEGIAA MONELLA RINTAMALLA



Olli Iisalo
Päätoimittaja

Ilmailu on tunteita herättävä liikennemuoto, puhuttiin sitten harraste- tai kaupallisesta ilmailusta. Helsinki-Malmin kenttä halutaan jälleen kerran sulkea ja asia on synnyttänyt vilkasta keskustelua puolesta ja vastaan. Kaupallisen lentoliikenteen polttavana puheenaiheena taas on Finnairin omistusjärjestelyt - pitkän historian omaavasta yhtiöstä on monella painavia mielipiteitä sanottavana. Nykyään asioista päätetään taloudellisten tunnuslukujen perusteella ja tunnearvoa ei ynnätä taseeseen, joten lopputulosta voi vain arvailla.

Euroopan Unioni oli synnyttänyt globaalin kauppasodan ilmailuteollisuuden toimijoiden välille, kun se yritti ulottaa päästökauppajärjestelmän koskemaan kaikkia Euroopan alueella liikennöiviä lentoja. Asiaan saatiin huhtikuun alussa tärkeä jatkoaika ja järjestelmän valmistelua jatketaan nyt vuoden 2017 loppuun saakka. Mukana

tärkeän päätöksen valmistelussa on ollut keskeisesti myös suomalainen eurokansanedustaja Eija-Riitta Korhola. Palaamme päästökauppajärjestelmään laajemmin Liikennelentäjän kesänumerossa.

Tästä numerosta löytyy mielenkiintoisia ja varsin ajankohtaisia aiheita. FPA 2020 -strategiaesittelyn lisäksi avaamme lehden sivuilla kotimaisten Finnairin ja Flyben sosiaalisen median strategiaa. FPA:n 10. juhlavuoden hengessä komiteatyön raportointi ja esittely saavat lisätilaa ja mukana onkin nyt asiaa sekä SEC-komitean että AAP- ja FDM-komitean aikaansaannoksista. Mukana on tuttuun tapaan myös kuulumisia maailmalta, tällä kertaa voit lukea ensimmäisen suomalaisen A380-perämiehen uratarinan.

Aurinkoista kevättä ja iloa ilmailuunne! ✈



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

SUOMEN LENTÄJÄLIITTO

— FINNISH PILOTS ' ASSOCIATION 2020

Heli Hagman

Edunvalvontajohtaja, Suomen Liikennelentäjäliitto

FPA:n keväällä 2013 isännöimät IFALPA Negotiation Seminar sekä Nordic Pilots' Symposium aloittivat FPA:n strategiatyön. Nykyisistä ja entisistä yhdistysvaikuttajista kootun työryhmän tehtävänä oli kartoittaa FPA:n ja sen jäsenyhdistysten asemaa muuttuneissa olosuhteissa. Työryhmätyöskentely jatkui läpi koko vuoden, ja lopputulos julkaistiin lokakuussa.

Kuvat: Miikka Hult ja Matias Jaskari



Strategiatyöryhmän tehtävänä oli tehdä toiminnalle linjauksia, jotka vastaavat kysymyksiin mitä – miksi – miten. Tavoitteena oli päättää, mihin suuntaan yhdistyksen tulee mennä, jotta ammattilentäjien edunvalvontaa kyettäisiin jatkossakin hoitamaan parhaalla mahdollisella tavalla. Pitkän tähtäimen tavoitteena on FPA:n laajalti tunnustettu asema Suomessa kaikkia ammattilentäjiä edustavana järjestönä.

Strategiatyöryhmä päätyi kiteyttämään strategian 2020 seuraavalla tavalla:

Visio

Suomen Lentäjäliitto ry:llä (FPA) on laajalti tunnustettu asema Suomessa kaikkia ammattilentäjiä edustavana järjestönä. FPA yhdistää ammattilentäjät, ja vaikuttaa yhteiskunnassa lentäjätyön mahdollisuuksia ja ehtoja parantavana toimijana.

Lentoturvallisuus on osa FPA:n strategiaa.

Edunvalvonta

FPA:sta kehitetään kansallinen edunvalvontajärjestö.

FPA:n tulee edistää jäsenyhdistysten liittymistä saman suomalaisen työmarkkinakeskusjärjestön jäseneksi taatakseen kokonaisuudessaan ne resurssit ja palvelut, joita edunvalvontajärjestönä toimiminen vaatii.

Yhdistyminen

FPA:n tavoitteena on yhdistää kaikki suomalaiset tai Suomessa toimivat ammattilentäjät työnantajasta tai työllistymistilanteesta riippumatta. Tätä varten tarkistetaan säännöt ja luodaan viestintästrategia, jolla saavutetaan laajempi, avoimempi ja aktiivisempi viestintä. Lisäksi järjestetään vuosittain kaikille avoin lentäjäseminaari, joka edistää tiedonsaantia ammatillisista sekä toimialaan liittyvistä asioista

Resurssit

Nykyiset resurssit eivät riitä kansalliseen edunvalvontaan ja näkyvämpään läsnäoloon yhteiskunnallisena toimijana. FPA:n toiminnan laajentuminen edellyttää resurssien uudelleenorganisointia ja lisäämistä.

Lisäresursseja tarvitaan ainakin sisäiseen ja ulkoiseen viestintään, jäsenpalveluihin, neuvottelutoimintaan ja yhteiskunnalliseen vaikuttamiseen. Siksi taloudellisia edellytyksiä parannetaan, ja koko toimintaa tarkastellaan ja vahvistetaan tarpeen mukaan.

Työllistyminen

FPA edistää ammattilentäjien työllistymistä. Nykyisin lentäjien työllistymismahdollisuudet ovat epäsuhdassa koulutusmääriin. Työnhaku Suomessa ja ulkomaille edellyttää täsmällistä, yhdestä paikasta löydettävissä olevaa tietoa. Suomessa toimivat ulkomalaiset lentäjät tarvitsevat työoikeudellista neuvontaa. Siksi FPA haluaa vaikuttaa koulutusmääriin osallistumalla keskusjärjestöjen kautta poliittiseen päätöksentekoon. FPA tulee jatkossa tiedottamaan työllistymismahdollisuuksista, rekrytointiprosesseista, työolosuhteista ja lainsäädännön vähimmäisehdoista. FPA:n tavoitteena on määrittää työehtojen minimitaso.

Mikä on tilanne nyt

Globalisaation vaikutus näkyy autoritäärisyyden lisääntymisenä kaikilla aloilla. Lentoyhtiöiden neuvottelukulttuuri on yhä enemmän sanelupoliittista. Ulkoisia uhkia on liikaa, jotta yksittäiset lentäjäyhdistykset selviävät niistä yksin. Tämän vuoksi yhdistyminen on välttämätöntä. Pärjätäkseen lentäjäyhdistysten pitää yhdistyä samaan tahtiin toimialan pilkkomisen kanssa. Euroopan kattojärjestöllä (ECA) on vaikutusvaltaa Euroopan päätöksenteossa, mutta ECA:n resurssit tulisi kohdentaa niin, että asioihin vaikuttaminen olisi realistisesti toteutettavissa. Myös kansalliseen poliittiseen päätöksentekoon pitää saada oma mielipiteemme mukaan.

Työehtosopimustoiminta on tällä hetkellä lentoyhtiökohtaista, ja FPA on turvatekninen organisaatio ilman sopimusoikeutta. Olennainen kysymys lentäjän kannalta on, ovatko lentäjät yhtiöille vain yksi henkilöstöryh-



mistä vai avainhenkilöitä, joiden sopimuksiin ollaan valmiita panostamaan. Lentäjän identiteettiä ja arvostukseen vaikuttaa lentäjäsukupolvien oma suhtautuminen työhönsä. Varmuus lentäjän ammatista täytyy unohtaa ja katsoa maailmaa sellaisena kuin olosuhteet nykyään ovat. Lentäjähdistysten yhtenä päätavoitteena on tarjota uskottavaa tukea lentäjän ammatista haaveilevan urakehitykselle.

Lentäjät säätelevät työvoiman vapaata liikkuvuutta voimakkaasti virkaikäjärjestelmällä. Järjestelmällä on

Mitä yhdistyminen voisi olla

Yhdistyminen on pitkän tähtäimen projekti. FPA:n jäsenyhdistykset ovat yksimielisiä siitä, että erillään ollen emme kykene puolustautumaan - tavoitteisiin pääsemisestä puhumattakaan. Tavoitteena on vahvempi, kaikkia lentäjiä edustava FPA. Nyt jäseninä ovat yhdistykset, eivätkä lentäjät.

Entistä tiiviimmälle ja kontrollidummalle tiedonvaihdon jäsenyhdistysten välillä on tarvetta. Nykyinen tilanne, jossa jokainen yhdistys joutuu tekemään kaiken yksin, on yksinker-

suudet, jotta valta omiin asioihin pysyisi jatkossakin omassa käsissä. Tärkeää on rajata, mistä asioista päätetään sateenvarjon alla, ja mistä yhdistyksissä.

Keskusjärjestöjäsenyydet

Keskusjärjestöjäsenyyden anti riippuu paljon siitä, mitä jäsenyydestä haetaan, ja mitkä tahot pystyvät parhaiten auttamaan. Olennaisena tavoitteena tulee olla kaikkien lentäjien kattaminen ja pitäminen Suomessa sateenvarjon alla. Keskeisiä kysymyksiä ovat: kuka edustaa, ketä edustaa, mitä asioita, miten ajetaan? Lentäjien asioissa mielipiteensä niistä lausuvat lentäjät itse. Keskusjärjestön johto voi tukea tätä viestiä, mutta vaikutusmahdollisuudet lähtevät jäsenistöstä itsestään. Lentäjähdistyksen tulee itse luoda pitkän ajan visiot, ja määritellä strategiat sen toteuttamiseksi. Tietoa työoikeudesta ja työsuhteen vähimmäisehdoista tulee jakaa myös sopimuslentäjille, jotta hekin saavuttaisivat mahdollisimman hyvän neuvotte-luaseman, ja voisivat pyytää tai vaatia omista jopa kahdenkeskisissä neuvotteluissaan yhtiöltä näitä vastaavia asioita. Keskusjärjestöjäsenyyden tuoma edunvalvonnan yhteistyö ja tiedonvaihto ovat arvoja sellaisenaan.



perusteensa yhden lentoyhtiön sisällä, mutta se vähentää lentäjien vaihtoehtoja ja työllistyy toiseen yhtiöön ja käytännössä katkaisee urakehityksen aina kun työnantaja vaihtuu. Työnantajat ovat tämän tiedostaneet ja käyttävät tilannetta hyväkseen. Koko alan muuttuessa edessä on nyt vakavan pohdinnan paikka. Kuinka tehdä asioita yhdessä lähi-alueiden lentäjien kanssa? Voimme jakaa tietoa hyvistä toimintatavoista ja lentäjaliittojen omista neuvotteluista. Tulee lisäksi selvittää mahdollisuudet vaikuttaa EU-lainsäädäntöön. Suomen näkökulma ei ole keskeinen Euroopan turvallisuusviraston (EASA) ratkaisuisa, joten vaikuttamiseen pitäisi kyetä mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.

FPA voi edistää tietojen vaihtoa liittojen kesken, edistää jäsenten sijoittumista kasvaville markkinoille, opastaa lentäjiä hakumenettelyssä, sivistää poliittisia päättäjiä alaa koskevissa kysymyksissä ja parantaa yhteistyötä tiedotusvälineiden kanssa.

taisesti kestävä. Myös Suomessa on uhkana "whipsaw" (hajota ja hallitse), jonka pahimman vaihtoehdon lopputuloksena jokin halpalentoyhtiö tulee ja vie liikenteen nykyisten työehtosopimusten piiristä. Nykyisissä olosuhteissa toisiamme vastaan taistelu olisi ampu-mista omaan jalkaan. Voimme vaikuttaa työn tekemisen olennaisiin ehtoihin, mm. työ- ja lepoaikoihin sekä työsuhteturvaan. Yhteistyö on välttämätöntä. Jäsenpalveluiden ja jäsenyyslaisten tulee huomioida eri tilanteissa olevat liikennelentäjät, opiskelijoista alkaen. Riittävien jäsenpalveluiden järjestämiseksi FPA tarvitsee lisäresursseja.

Strategiatyöryhmän mukaan talokohtaisten työehtosopimusten sopiminen ja valvonta, sekä omat luottamusmiehet säilyvät jatkossakin yrityskoh-taisilla yhdistyksillä.

Keskusjärjestö ei tule hoitamaan neuvottelua jatkossakaan. Siksi FPA:n säännöissä tulisi varmistaa yksittäisten yhdistysten vaikuttamismahdolli-

Yleissitova TES

Työryhmä pohti, pitäisikö FPA:sta tulla kattojärjestö, joka omistaa sopimukset. Tällaisen päätöksen olisi tultava FPA:n sisältä ja sen jäsenyhdistysten hyväksyttävä muutos. Todettiin että vähimmäispalkkaehdot sisältävä yleissitova TES lentäjille on edelleen kaukainen tavoite lentäjien erilaisten työnkuvien johdosta. Lisäksi pelätään, että yleissitoval-la TES:llä sovittavasta palkkaminimis-tä saattaisi tulla maksimi. Yleissopimus voi kuitenkin olla myös pelkästään yleisluontoinen kattosopimus, sisältäen määräykset neuvottelutoiminnasta ja siitä, mitä paikallisesti voidaan sopia, sekä mm. luottamusmiehenjärjestelmästä. Tällainenkin sopimus voitaisiin vahvistaa yleissitovaksi, ja yksityiskoh-taiset työn tekemisen ehdot voitaisiin yleissopimuksen valtuuttamana sopia talokohtaisesti.

FPA:n käsiä ei tule sitoa, vaan sil-le tulee jatkossakin varata mahdolli-

suus lausua ja välittää tietoa lentäjien työehtoihin liittyvistä kysymyksistä. Yhtiökohtaiseen kommentointiin tulee kuitenkin suhtautua varauksella, kuten tähänkin saakka.

FPA:n viestinnästä

Jäsenistö on ilmaissut kaipaavansa viestinnässä yhdistyksen johdolta selkeämpää läsnäoloa. Kaiken median onnistunut käyttäminen vaatii tarakan, etukäteen mietityn strategian. Tärkeintä on tietää, mitä viestitään ja kenelle, ja mitkä ovat viestinnän tavoitteet laajemmin, sekä yksittäisen viestintätapahtuman osalta. Monikanavainen viestintä ja useat kohderyhmät edellyttävät suunnitelmallisuutta ja aktiivista otetta. Ulkoista mediaa on vaikea, jopa mahdoton hallita, mutta suunnittelulla ja pitkäjänteisellä ammattimaisella toiminnalla siihen voidaan ainakin pyrkiä. Sisäisen viestinnän hallittu rakentaminen on ensiarvoisen tärkeää. Tällä hetkellä se on hajanaista, eikä se välttämättä toimi. Jäsenistön sisäinen viestintä onkin FPA:n suurimpia haasteita.

Sosiaalisella medialla on tunnustettu ansioita aktiivien, nuorempien ja tulevien lentäjäsukupolvien tavoittamisessa, eikä kaikkia sen mahdollisuuksia ole hyödynnetty vielä.

Ulkoisessakin viestinnässä jäsenet ovat tärkeä kohderyhmä. Julkisuuden välttely ei ole enää tänä päivänä vaihtoehto. Lentäjien profilointi on osa viestinnän suunnittelua, ja tämä tulisi tehdä mahdollisimman pian. Silloin oikean viestin välittäminen niin ulkoisesti kuin sisäisesti sujuu paremmin.

FPA:lla tulisi olla viestintätiimi, jota vetää viestinnän ammattilainen. Tiimin jäsenten tehtäväksi tulisi tiedon ja materiaalin kerääminen ja toimittaminen ammattilaisen eteenpäin hoidettavaksi. Kotisivut tulisi saattaa ajan tasalle ja niiden tulisi sisältää kaikki se tieto, jota toimittajat, jäsenet ja muut asioista kiinnostuneet

haluavat.

Viestinnän tulee palvella jäsenistöä myös urakysymyksissä. FPA/SLL -kottisivuille onkin kaavailtu osiota työnhauasta ulkomaille, jossa voisi julkaista tietoa rekrytointiprosesseista avuksi muille asiasta kiinnostuneille.

Turvatoimikunnan roolista

FPA:n on jatkossakin oltava tiukasti asiantuntijataho ja käytännön tiedon lähde, riippumatta siitä, kuinka paljon lentoyhtiöiden johto osaa tätä resurssia arvostaa. TTK:n toimivat suhteet viranomaisiin ja eri sidosryhmiin ovat erittäin myönteinen asia.

Tavoitteena on myös Just Culturen puolustaminen Suomessa ja Euroopassa, ja asiaa koskevan tietoisuuden lisääminen syyttäjien, tuomareiden sekä oikeusoppineiden keskuuteen. Menestyminen edellyttää jatkossakin aktiivista osallistumista kansainväliseen yhteistyöhön turvallisuuskulttuurin edistämiseksi.

Turvallisuus on välttämätön kuluera, jossa säästäminen saattaa olla tuhoisaa. Tämän tulisi olla myös yhtiöiden johdon näkemys. FPA:lla on mahdollisuus vaikuttaa käytäntöihin. Esimerkiksi hyvä manuaali voi olla helpokäyttöinen ja kustannustehokas, kunhan pohjatyö on tehty kunnolla. Kaikessa toiminnassa tulee korostaa turvallisuusajattelua.

FPA:n TTK:n tulisi olla mukana kehittämässä lentäjäkoulutusta.

Oikea ammatti-identiteetti on ylpeyttä siitä, että tehdään töitä lentäjänä, ei vain jonkin lentoyhtiön väreissä. Ammattikuntanakin lentäjien tulisi aina korostaa turvallisuuden merkitystä.

FPA:n roolista

Kun FPA:ta perustettiin, yhtenä ajatuksena oli mahdollistaa kattojärjestön syntyminen, joka pitkällä tähtäimellä sopisi kaikkien lentäjien työehdoista. Vaikka tulevaisuuden ennustaminen on vaikeaa, nyt pitäisi katsoa viiden tai kymmenen vuoden päähän.

Turvallisuus- ja edunvalvonta-asioiden sekoittuminen vaarantaa FPA:n toiminnan turvallisuusasiantuntijana, jonka mielipiteitä kuunnellaan. On kuitenkin epärealistista odottaa, että turvallisuusasioissa koskaan päästäisiin täysin eroon ay-leimasta. Osa kysymyksistä on jo lainsäädännöllisesti sekä edunvalvonnallisia että turvallisuusasioita. Intressien erottelu ei siten täysin onnistu. Jotta ammattilentäjät saavat äänensä kuuluviin, on suostuttava ottamaan pieni ay-kuraläikkä rinnuksiin.

Tilanteiden fiksu hoitaminen vaatii taitoa luottamuksen säilyttämiseksi. Historia osoittaa että FPA on käyttänyt luottamusta järkevästi hyväkseen. ✈



IFALPA SECURITY-KOMITEA

ONKO KOHTEESI JA REITTISI TURVATTU?

*Montrealissa, ICAOn päämajassa viime vuoden lopulla järjestetyssä IFALPAn Security-komiteassa pohdittiin mm. kohteiden turvallisuushkia ja niihin varautumista. Lentoliikenteen isot toimijat tekevät työtä laserosoitte-
lun suitsimiseksi. Pitkiä keskusteluja aiheutti myös Israelin edustajan alustama aihe maasta-ammuttavista ohjuksista.*



Tomi Tervo
FPA:n turvatoimikunnan
Security-edustaja

FINNAIR

Kuvat: Miikka Hult



MANPADS (Man-Portable Air Defence Systems), eli maasta ilmaan ammuttavia ohjuksia on harmailla markkinoilla Libyan ja Syyrian sotien tiimoilta entistä enemmän.

Terroristien aikeita käyttää niitä siviilikoneita vastaan on pelätty jo kauan. Tapauksia on ollutkin: vuoden 1975 jälkeen 40 siviili-ilma-alukseen on isketty

MANPADSilla. Osa selviytyi, osa ei: lopputulos riippuu osumasta, lentäjien osaamisesta, tuurista ja olosuhteista. Iskujen maantieteellinen painopiste on toistaiseksi ollut Afrikassa, mutta myös mm. Afganistanissa ja Irakissa on tapauksia. Mieleen jäänein tapaus lienee DHL:n rahtikoneen tarina Bagdadista, jossa lentäjät toivat ohjuksesta pahasti vaurioituneen A300:n lähes mahdottomissa olosuhteissa laskuun.

Voiko MANPADS-laitteilta suojautua?

Eräs osaratkaisu olisi koneiden kriittisten järjestelmien ja osien vahvistaminen sekä järjestelmien parempi redundanssi. Tällöin mahdollinen osuma ei olisi fataali. Lisäksi lentäjien olisi IFALPA:n mukaan hyvä harjoitella enemmän lentämistä vakavasti hydrauli- ja ohjainvikaisella koneella, suurten polttoainevuotojen tapauksessa sekä jopa näiden yhdistelmällä. MANPADS-laitteiden vaara-alue on maantieteellisesti noin 40 kilometriä, pystysuunnassa kolmesta neljään ja puoleen kilometriin. Ratkaisuksi onkin pohdittu myös kaapealla alueella kentän päällä spiraalittyyppisesti tapahtuvia lähestymisiä ja lähtöjä. Tämä pienentäisi potentiaalista vaara-aluetta, mutta olisi lentoteknisesti ja ilmatilan hallinnan kannalta aika haastavaa.

Israelilaisiin liikennekoneisiin asennetaan valtion rahoituksella infrapunaan perustuvat torjuntajärjestelmät. Muualla tähän ei ole laajalti lähdetty torjuntalaitteistojen kalliin hinnan vuoksi. Tosin hinnat

ovat hiljalleen laskeneet. IFALPalla on ollut MANPADS-aiheesta julkinen briefing-aineisto (briefing leaflet) jo vuodesta 2006. Tämän security-kouksen tiimoilta dokumentin sa-

namuoto tulee muuttumaan aavistuksen myötämieliseksi vastajärjestelmien asennukselle. Kuitenkin ehdottomasti valtioiden rahoituksella, koska

kyse on uhasta kansalliselle turvallisuudelle.

Onko kohteessa turvallista?

Lennon turvaamiseksi satsataan paljon – entä turvallisuus kohteessa? Kaksi turkkilaista lentäjää kidnapattiin syyskuussa Damaskoksessa, kun hyökkääjät iskivät kentän lähellä suoraan miehistöjä kuljettaneeseen ajoneuvoon. Teon motiivit liittyivät mutkikkaasti Syyrian sisällissotaan ja koko Lähi-idän yleistilanteeseen. Tapaus herätti IFALPassa voi-

makkaan reaktion. Miehistöjen turvallisuus ei ole itsestäänselvyys, ja sen eteen täytyy toimia. Rauhallisillakin alueilla voidaan joutua yllättäviin kriisitilanteisiin mm. luonnonmullistusten myötä. IFALPAN mielestä opeeraattorien turvallisuusohjelmiin tulisi sisällyttää entistä tarkemmat suunnitelmat ja menetelmät miehistöjen turvallisuuden takaamiseksi kaikissa kriisitilanteissa. Layover-kohteet olisi hyvä arvioida risk assessment –menetelmin. Montrealissa päätettiin alkaa valmistella asiasta IFALPAN virallista kannanottoa (position paper). Tätä kirjoitettaessa teksti on jo valmis ja paraikaa IFALPAN organisation rat- taissa julkaisua varten.

Hotelli-iskut yleistyneet

Alaska Airlinesin turvapäällikkö ja lentäjä Darrin Dorn piti meille esitelmän hotelliturvallisuudesta ja kaikille soveltuvista hyvistä käytännöistä. Flagship-hotelleihin tehty terrori-iskut maailmalla ovat lisääntymässä, ja uhrimäärät nousussa. Vuoden 2001 jälkeen hotelli-iskuja on ollut keskimäärin 2-3 vuodessa. Al-Qaidan ja siihen sidonnaisten ryhmien strategia

Hyviä käytäntöjä hotelleihin

Eräitä Darrin Dornin esitelmän ajatuksia itsenäisesti pohdittavaksi (ei tule sekoittaa työnantajan ohjeistuksiin):

- Vahdi tavaroitasi kuljetuksessa, kentällä ja hotellissa, älä jätä niitä ilman valvontaa
- Pidä huoneen ovi aina paitsi lukossa, myös ketjulla tai muulla tavalla varmistettuna.
- Kertaa mielessäsi lähimmät portaikot ja evakuointireitit
- Poistuessasi huoneesta harkitse ”älä häiritse” -kyltin ja TV:n päälle jättämistä
- Pidä mukanas taskulamppua. Jätä se ja kengät yöksi lähelle.
- Pidä mukanas kännykän vara-akkua, mikäli mahdollista
- Talleta arvotavarat aina ”safeen” eli turvasäilöön
- Liiku hotellin ulkopuolella mieluiten ryhmässä. Kerro toiselle miehistön jäsenelle, minne menet, milloin palaat, kenen kanssa liikut.
- Levottomilla alueilla pyri huomioita herättämättömään pukeutumiseen. Vältä turistivaikutelmaa.
- Pidä hotellin ulkopuolella mukanas aina passikopiota, ja jätä alkuperäinen turvasäilöön
- Älä vastaanota tuntemattomien tarjoamaa ruokaa tai juomaa

on vaihtumassa suurista monumetaalisista iskuista enemmän paikallisiin, soft target –tyyppisiin iskuhin. Johon hotellit sopivat mainiosti. Toki maailman kriisipesäkkeet ovat tässäkin suhteessa niitä, joissa iskua eniten tapahtuu, mutta rauhallisiksi miellettyissä kohteissakaan ei uhkien mahdollisuutta tule sulkea pois. Kattava työnantajan ohjeistus yhdistettynä henkilökohtaiseen mentaalitason varustautumiseen on hyvä yhdistelmä. Käytätkö sinä esimerkiksi turvalukkoa tai –ketjua hotellihuoneesi ovelle? Onko matkalaukkusi koko ajan valvontasi alaisena, myös hotellissa? Kertaatko varauloskäynnit tullessasi hotelliin? Ilmoitatko muille miehistönjäsenille, kun lähdet hotellista omille teillesi?

Entä reitillä?

Jos lennon aikaista reittivarakenttää tarvitaan yllättävässä tilanteessa, mikä on sen turvallisuustaso (security)? Tai kenttää ympäröivän kaupungin, jos välilaskusta tulee pitkä? Eräillä yhtiöillä on järjestelmiä joilla reittivarakenttien turvallisuustilanne on integroitu osaksi reittisuunnittelua, ja lähes reaaliaikainen tieto välitetään miehistöille. Toki jo suomalaisen terve järki estänee välilaskut mooneen ns. kriisipesään jos vaihtoehtoja vain on. Mutta koska turvallisuustilanteet ovat muuttuvaisia, ja toisaalta koska lentäjän ei voida olettaa olevan

Rauhallisillakin alueilla voidaan joutua yllättäviin kriisitilanteisiin mm. luonnonmullistusten myötä.

uutisten perusteella kaikesta kartalla, olisi lentoyhtiöiden hyvä huomioida turvallisuusaspekti myös lennon suunnittelun yhteydessä sekä miehistöjen infomateriaaleissa.

Jos konetta uhataan

Eräs asialistan asia koski tiedon välittämistä tilanteissa, jossa yksittäiseen koneeseen on kohdistettu pom-

mi- tai terroriuhka. Kokouksessa istuneet yhdysvaltalaiset kollegamme olivat käänteissään uutisistakin olleesta tapauksesta, jossa JFK:ta lähestyviä Unitedin sekä Finnairin koneita uhattiin koneen rakenteissa piileskelevillä terroristeilla. Koneet ohjattiin remote-alueille laskun jälkeen, mutta tiedonkulku yskähteli, ja kapteenit jäivät ulos loopista. Suomalainen kollegamme suhtautui asiaan tyyneemmin, mutta Unitedin kapteeni hermostui epä tietoisuudesta niin, että miehen tulikivenkatkuiset kommentit radiojaksolla menivät suoraan iltatuusiin ja Youtubeen.

Tapaus poikikin nyt uuden IFALPA-politiikan, jonka mukaan tieto mahdollisesta vakavasti otettavasta uhkainformaatiosta tulisi välittää kaikissa tilanteissa, yksiselitteisesti ja viiveettä, myös koneen kapteenille. ICAO-teksti ei tätä täysin yksiselitteisesti vielä ohjeista, ja IFALPA alkaakin vääntää asiasta seuraavaksi ICAOon.

IATA:n visiot turvatarkastuksista

Eräs lentoliikenteen globaaleista toimijoista, lentoyhtiöitä edustava kansainvälinen ilmakuljetusliitto, IATA (International Air Transport Association) tekee hyvää työtä turvatarkastuskonseptien visioinnissa ja toteutuksessa. IATAn edustajat kertoivat meille kokouksessa aiheetta ulottaa one-stop security -konsepti maailmanlaajuisesti. Tällöin trans-



IATA:n suunnitelmissa turvatarkastuksia tehdään jatkossa riskiarvioiden mukaan. Erilaisen profiilin matkustajia voitaisiin tarkastaa eritasoisesti.

fer-matkustajia ei tarvitsisi vaihtoaamalla turvatarkastaa enää uudelleen. Nythän one-stop security on voimassa alueellisesti joissakin osissa maailmaa, esimerkiksi Euroopan sisällä.

Mittavampi projekti on jo monta vuotta työstyetty ”Checkpoint of the Future” (CoF). Se pyrkii kunnianhimoisesti luomaan uudelleen koko turvatarkastuksen konseptin. Turvatarkastuspisteiden design tulee muuttumaan, ja prosessiin tuodaan mukaan risk-based –elementtejä: erilaisen profiilin matkustajia voitaisiin tarkastaa eritasoisesti. IATA on megaluokan toimija ilmailussa, ja CoF-projekti tulee toteutumaan. Tosin sen yksityiskohdat ovat eläneet jo useaan kertaan. Ensimmäiset kokeilukentät on kuitenkin valittu: ensimmäiset CoF-turvatarkastuspisteet tulevat kokeiluun lähivuosina ainakin Amsterdamissa ja Dohassa.

Laserit

Lentokoneiden laserosoittelu on edelleen globaalisti lisääntymässä. Joissakin maissa tilastoja on saatu hieman laskemaan tehokkaalla lainsäädännöllä; joko kriminalisoimalla lentokoneen osoittelu rikoslaissa tai luvanvaraistamalla kaikkien vahvojen laserien hallussapito ja omistaminen. Näitä maita on kuitenkin vielä varsin vähän. Norja toimii esimerkkinä lähi-alueen maasta, jossa vuoden 2013 tilastot osoittavat tapausten vähentyneen edellisvuodesta.

IFALPA ja lentoyhtiöitä edustava IATA yhdistivät aiheen tiimoilta voimansa harvinaisella tavalla. Ne ehdottivat yhdessä ICAO:lle muutosta Annexista löytyvään ”Acts of Unlawful Interference” -listaukseen. Tähän listaan lisättäisiin esi-

tuksiin sekä MANPADS-kantoihin tulee ryhmätoissa pieniä muutoksia. Lisätietoja saa allekirjoittaneelta.

Kansainväliseen Tokion sopimukseen, joka käsittelee lennolla tapahtuneita hyökkäyksiä (in-flight offences) sekä kapteenin oikeuksia, ollaan hakemassa muutoksia, jotka mm. laajentaisivat kapteenin oikeuksia siihen saakka kunnes viranomaiset ottavat vastuun koneesta. Saimme ehdotetuista muutoksista juristin antaman esityksen. Näistäkin saa allekir-

joittaneelta lisätietoja.

Saimme myös Kanadan In-Flight Security Officer (IFSO) -järjestön jäseneltä esityksen kanadalaisen IFSOjen työstä ja koulutuksesta. IFSOhan tarkoittaa lennolla tuntemattomana matkustavaa, aseistettua turvamiestä, jonka tehtävänä on puuttua mahdolliseen kaappaustilanteeseen. Suurin osa Euroopan maisista ei kuulu IFSOja käyttäviin maihin, joten en kirjoita asioista tässä sen pidemmin. ✈

MANPADS-laitteiden vaara-alue on maantieteellisesti noin 40 kilometriä, pystysuunnassa kolmesta neljään ja puoleen kilometriin. Kuva: Jonathan Snyder, US Air Force via Wikimedia Commons



Vuoden 2001 jälkeen hotelli-iskuja on ollut keskimäärin 2-3 vuodessa.

tyksen mukaan ”Laser Illumination of Aircraft”. Esitys tarvitsee ICAO:ssa jäsenvaltioiden tukea. Paneeli, jossa esitys tehdään, on maaliskuun lopussa, eikä tulos ole tätä kirjoitettaessa tiedossa. Koska ICAO Annexien status on varsin painava ja velvoittava, olisi esityksen läpimeno iso mikroaskel kohti tukevampia kansallisia lainsäädäntöjä laserosoittelua vastaan.

Tokion sopimus päivittymässä

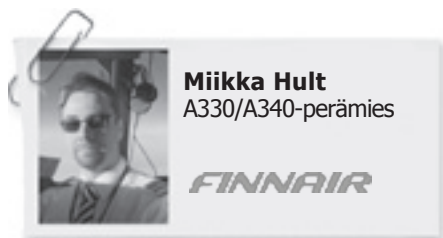
Näiden aiheiden lisäksi kokouksessa puihin lukuisia muita aiheita. Cyber-uhat lentoliikenteelle ovat kestoaiheena agendalla. Tosin, vuonna 2012 IFALPAN julkaiseman, muillakin foorumeilla suurta kiinnostusta herättäneen kannanoton (Position Paper) jäljiltä ei suurempia toimia Cyber-sektorilla juuri tällä hetkellä ole käynnissä.

Aktiivisten ryhmätöiden jäljiltä on tulossa ainakin yksi uusi kannanotto SeMS:stä (Security Management Systems). Lisäksi kaappausoheis-

PALUU LENTOSATAMAAN - 90 VUOTTA ENSILENNOSTA

Kaupallinen ilmakuljetus tuli helmikuussa 2014 jo sadan vuoden ikään. Kaksi kuukautta aiemmin, joulukuussa 2013, ensimmäisestä moottoroidusta lennosta oli kulunut 110 vuotta. Ensimmäisen suomalaisen lentoyhtiön Aero O/Y:n lentotoiminta alkoi 90 vuotta sitten maaliskuussa 1924. Suomen ilmailuhistorian juhlapäivänä Katajanokan entinen lentosatama sai vieraakseen vesikoneen ja monikymmenpäisen katsojajoukon.





Miikka Hult
A330/A340-perämies

Aero O/Y perustettiin 1.11.1923. Ensimmäiseksi toimitusjohtajaksi tuli konsuli Bruno Lucander. Tarvittava pääoma lentokoneen ostoon saatiin kerättyä ja Suomeen saatiin bulvaanien kautta kone. Ensimmäistä konetta ei kuitenkaan kyetty maksamaan kokonaan ja valmistaja Junkers tuli puuttuvala osuudella Aero O/Y:n omistajaksi. Hankittu Junkers F 13 -kone D-355 lähti siirtolennolle 15. maaliskuuta Junkersin tehtailta Saksan Dessausta. Saman päivän aikana saavuttiin nykyiseen Kaliningradiin, jossa koneeseen asennettiin lumiponttoonit. Seuraava välilasku tehtiin Tallinnaan, ja Helsinkiin kone saapui 16. maaliskuuta 1924.

Liikenne aloitettiin kansainvälisellä lennolla Katajanokalta Tallinnaan 20. maaliskuuta 1924 kello 15.40. Saksalaisvalmisteinen Junkers F 13 D-335 -kone oli maailman tekniikan huippua ja ensimmäinen kokometallinen matkustajalentokone. F 13 oli yksitasoinen ja yksimoottorinen neljän matkustajapaikan vesikone, jota operoivat lentäjä ja mekaanikko. Ensilennon lensivät koneen valmistajan Junkersin saksalaiset ohjaaja Heinrich Pütz ja mekaanikko Hans Lindenberg. Kyydissä oli matkustajien sijaan 162 kiloa postia.

Alku aina hankala...

Katajanokan lentosatama oli vaatimaton ja tuulialtis. Talvisin lennot operoitiin lumiponttoonein ja kesällä kellukkein. Lentoimintaa jatkettiin 5. huhtikuuta saakka, jolloin toimintaan tuli kahden kuukauden tauko jäiden lähtiessä. Samanlainen tauko tuli eteen myös syksyisin, kun odotettiin jään kantavuuden jälleen mahdollistavan lumiponttoonoperaatiot. Lentosatamassa ei voitu suorittaa suurempia huoltotoimia ja koneet siirrettiin huoltoihin sekä tarvittaessa sää-

suojaan Verkkosaareen.

Helsingin Sanomat kirjoitti 18.3.1924, että Junkers-koneet ovat turvallisia, sillä niille ei ollut sattunut vuoden 1923 aikana lainkaan lentoonnettomuuksia, vaikka niillä harjoitettiin lentoliikennettä useilla linjoilla. Jutussa kerrottiin myös koneeseen mahtuvan kahden hoitajan lisäksi neljä matkustajaa.

Reittiverkoston kasvu alkoi kesäkuun 2. päivänä 1924, kun Aero alkoi yhteistyössä ruotsalaisen ABA:n kanssa lentää Tukholmaan. Lennoilla konetta operoivat edelleen Pütz ja Lindenberg. Sumun aiheuttamien vaikeuksien takia ensilennolla jouduttiin laskeutumaan jälle odottelemaan sumun hälventymistä. Lentoaika muuttui odotetusta 2,5 tunnista 21 tuntiin.

Aeron ensimmäinen suomalainen liikennelentäjä Gunnar Lihr palkat-

tiin lentäjän toimeen kesällä 1924, kun hän oli suorittanut F 13 -koneen tyypikoulutuksen Saksassa 7. kesäkuuta. Lihr oli Aeron palveluksessa osaavana yleismiehenä jo aiemmin ja hänellä oli myös neljän vuoden lentokokemus ilmavoimista.

Alkuvuosina Aerolla oli käytössä seitsemän kappaletta Junkers F 13 -koneita. Vuonna 1926 Aero osti valtion takaaman lainan turvin yhden kolmimoottorisen, yhdeksänpaikkaisen Junkers G.24:n jota operoitiin samoilla ohjaajille kuin F 13 -koneita. G.24:llä operoitiin ainoastaan kellukevarustuksella vuoteen 1935 saakka. Lihr lensi vuonna Helsinki-Tukholmareitin G.24 Suomi-koneella tunnissa ja 32 minuutissa, joka oli tuon ajan nopeusennätys (nykyisin keskimääräinen lentoaika reittivälillä on noin 44 minuuttia).

Aikaiset toimijat:

17.12.1903 ensimmäinen moottoroitu lento (Wright Flyer I)

1.1.1914 ensimmäinen kaupallinen lento (Benoist XIV -lentovene)

Ensimmäisenä Suomeen suuntautuneen matkustajalentona voidaan pitää vuonna 1918 suoritettua ruotsalaisen Nils Kildbergin lentoa. Tuolloin Kildberg toi Suomeen ilmavoimien ensimmäisen lentokoneen ja kyydissä oli yksi matkustaja.

Suomenlahden ylitykseen ehtivät ensin virolaiset, kun jäätilanteen takia postia kuljetettiin Suomeen kolmella sotilaskoneella helmikuussa 1920. Kaikkiaan lentoja operoitiin tuolloin parikymmentä, joista puolet operoi suomalaiset sotilaslentäjät. Postilennot jatkuivat myös vuosina 1921 ja 1922.

Säännöllinen matkustajaliikenne Suomeen alkoi toukokuussa 1920, kun ruotsalainen P.O. Flygkompani lensi Tukholmasta Turun kautta Helsinkiin kolmella matkustajapaikalla varustetulla Fairey IIIC -vesikoneellaan. P.O. flygkompani kuitenkin lopetti lennot vain kolmen matkan jälkeen.

Saksalaisten Viroon perustama Aeronaut Oy operoi Helsingin ja Tallinnan välistä säännöllistä lentoliikennettä kesäkuusta 1923 alkaen Junkers F 13 -vesikoneella. Reitti loppui lokakuussa 1923, kun meri alkoi jäätyä. Virolaisyhtiö Aeronautin asioita Suomessa hoitanut Suomen välityskeskus O/Y:n toimitusjohtaja Bruno Lucander innostui lentoliikenteen tarjoamista mahdollisuuksista. Yhdessä Gustaf Snellmanin ja Fritiof Åhmanin kanssa Lucander perusti Aero O/Y:n 1.11.1923.

Junkers F 13

Junkers F-13 oli maailman ensimmäinen kokometallinen matkustajakone, jonka suunnitteli Hugo Junkersin omistaman Junkers-lentokonetehaan insinööri Otto Reuter. Kone oli alusta pitäen hyvin onnistunut ja niitä rakennettiin 322 kappaletta kolmenatoista eri versiona 13 vuoden ajan. Myöhemmin aikoina konetta valmistettiin myös Neuvostoliitossa PS-3-tyyppimerkinnällä. Kesäkuussa 1919 ensilennon tehnyttä Junkers F 13 -koneita käytettiin kaupallisessa lento-toiminnassa lähes 20 vuotta.

Ensimmäisessä koneessa oli 180-hevosvoimainen kuusisylinterinen moottori, jonka avulla saavutettiin 120 km/h:n matkalentonopeus sekä noin neljän tunnin toiminta-aika. Uudemmissa F 13 -koneissa oli jopa 300-hevosvoimaisia moottoreita.

Aeron ensimmäisen Junkers F 13 -koneen rekisteritunnus oli saksalainen D-335, joka muutettiin myöhemmin suomalaiseksi K-S ALA:ksi, kun kone oli kokonaan maksettu. Kone oli nimetty Saksassa Regenpfeiferiksi, joka on suomeksi kurmitsa (eli pienehkö kahlaajalintu). Koneen nimi säilytettiin muuttumattomana. K-S ALA vaurioitui korjauskelvottomaksi Helsinki-Tallinna-reitillä toukokuussa 1927 Tallinnan lentosatamassa. Onnettomuudessa koneen ohjaaja ja neljä muuta loukkaantuivat vakavasti.

Junkers F 13 -koneita on säilötty neljään museoon, jotka ovat Tukholman Tekniska Museet, Münchenin Deutsches Museum ja Budapestin ilmailumuseo. Yksi Junkers F 13 on edellisten lisäksi myös Ranskan Le Bourgetin Musée de l'Air et de l'Espace kokoelmassa.

Vuoden 1930-luvun alussa eurooppalaisessa tunnusuudistuksessa suomalaiskoneet saivat OH-maatunnuksen kansainvälisen radiosopimuksen mukaisesti. Finnairin koneiden rekisteritunnuksien OH-maatunnusta seuraa nykyisin L-kirjain yhtiön perustajan Bruno Lucanderin mukaan.



Junkers F13 kuvattuna vuonna 1924.

Aero kasvaa ja laajenee

Ensimmäisen operointivuotensa aikana Aero O/Y kuljetti 269 lentomat-kustajaa, ja lentokilometrejä kertyi 18330. Vuonna 1925 Aero teki 833 yleisölennot, joilla uutta matkustustapaa tehtiin tunnetuksi suomalaisten keskuudessa. Aeron toimitusjohtaja Lucander menehtyi äkillisesti sairauteen vuonna 1929. Yhtiön suurin osakkeenomistaja oli saksalainen Junkers. Suomalaiset sijoittajat onnistuivat kuitenkin hankkimaan Junkersin osakkeet itselleen, ja uuden vuosikymmenen alkaessa Aero oli viimein kokonaan suomalainen lentoyhtiö. Vuoden 1929 lopussa Aeron laivastossa oli neljä Junkers F 13 -koneita ja yksi Junkers G 24. Vuonna 1932 Aero osti hovihankkija Junkersilta kolmimoottorisen Ju52/3m-koneen, jota operoitiin aluksi vain kesäisin kellukeilla varustettuna. Aero vastaanotti tulevien vuosien aikana kaikkiaan viisi Ju52-/3m-konetta, joilla operoitiin myös maakentiltä.

Suomen ensimmäinen maalle rakennettu siviililentoasema avattiin Turun Artukaisissa syyskuussa 1935. Lennot Helsinki-Malmin lentoasemalta aloitettiin vuonna 1936, vaikka kenttä vihittiin käyttöön vasta 1938. Viimeinen kellukekoneilla suoritettu lento operoitiin Tukholmaan 15.12.1936. Tämän jälkeen laivasto varustettiin maaoperaatioihin. 1930-luvulla Aero operoiin maakentiltä Junkers Ju-52- ja Dragon Rapide -koneilla.

Aero suunnitteli mannertenvälisiä lentoja jo 30-luvun lopulla muiden pohjoismaisten lentoyhtiöiden kanssa. Toinen maailmansota kuitenkin sotki kuviot: Aero ei koskaan saanut tilaamiaan nelimoottorisia ja 25-paikkaisia Focke-Wulf Condor -koneita. Sotavuosien aikana lentotoimintaa harjoitettiin Vaasasta, Turusta ja Hyvinkäältä. Sodan päätyttyä vuonna 1946 Aeron osake-enemmistö siirtyi Suomen valtiolle. Loppu 30 prosenttia osakkeista oli yksityisten osakkeenomistajien ja yritysten hallussa.

Nykyisen kotikentän Helsinki-Vantaan lentoaseman rakentaminen alkoi vuonna 1949 ja se vihittiin käyttöön olympiavuonna 1952. Aero operoi Helsinki-Vantaalta jo vuoden 1951 aikana. Nykyinen Finnair-nimi otettiin

markkinointikäyttöön 1950-luvulla ja yhtiön viralliseksi nimeksi se tuli vuonna 1968.

Paluu lentosatamaan 90 vuotta myöhemmin

Ensilennon juhlapäivää kunnioitettiin arvokkaasti, kun Finnairin eläkkeellä oleva MD11-lentokapteeni Ilkka Terttunen operoi Ikarus C-42B -vesikoneen Katajanokan lentosatamaan juhlayleisön eteen. Historiaan sopivasti viileä sää oli vaarantaa koko lentooperaation, kun Ikarus-koneen moottori ei meinannut käynnistyä juhla lentoa varten. Aikanaan painiskeltiin samojen ongelmien kanssa. Gunnar Lühr rakensikin Junkers F 13 -koneiden kylmäkäynnistykseen sopivan lämmityskattilan. Myös kevään etenemisen pyssäytyminen oli tuonut rantaan jäähyhmää, joka olisi voinut 20-luvun tavoin estää kellukeoperaatiot.

Koneen saapumisen jälkeen juhlatilaisuuden avasi tapahtuman järjestäjä lentokapteeni Mikko Kotamäki. Lämminhenkisessä lentosataman juhlatilaisuudessa käsiteltiin Aeron, Katajanokan lentosataman ja Junkers F 13 -koneen historiaa keväisessä aurin gonpaisteessa. Suomen Ilmailumuseon intendentti Matias Laitinen kertoi tuulisen ja vaatimattoman lentosataman toiminnasta. Mielenkiintoinen yksi-

Finnairin operatiivinen johtaja Ville Iho (vas.) ja juhlatilaisuuteen kellukekoneellaan saapunut Ilkka Terttunen.



Yhteneväisyyksiä Aeron alkuvuosilta nykypäivään (koonnut Mikko Kotamäki)

1. Yhtiön käytössä vain yhden valmistajan koneita - silloin Junkers, nyt Airbus
2. Eri kokoisia ja -moottorisia saman valmistajan konetyyppejä - silloin F-13 ja G24. Nyt A320, A330, A340.
3. Pääosa lennoista operoidaan ulkomaille
4. Koneiden rahoitus - silloin osamaksulla, nyt leasattu.
5. Isoihin huoltoihin koneet siirretään lentämällä - silloin Verkkoosaareen, nyt ympäri maailmaa.
6. Reitit päättyivät yhteistyökumppanin liikenteen solmukohtiin - silloin Tallinna ja Tukholma, joista jatkoyhteydet, nyt esim. Tokio, Singapore, New York, Lontoo.
7. Yhtiön talous epävarma ja etsittiin sijoittajia, jotta voidaan maksaa uudet koneet - silloin ja nyt.
8. Lentäjiä lainattiin ulkomaisiin yhtiöihin - silloin esim. Gunnar Lühr. Nyt useita.
9. CCQ (cross crew qualification) käytössä- silloin Junkers F-13 ja G24. Nyt MFF (Mixed Fleet Flying) Airbus-koneiden kanssa.

Montako keksit lisää?

tyiskohta oli alueen vuokra, joka oli aikanaan vain 20 penniä per neliömetri per viikko. Ilmailuhistorioitsija Carl-Fredrik Geust kertoi juhlayleisölle seikkaperäisesti lentotoiminnan alkuvaiheista ja suomalaisen liikennelentämisen historiasta.

Nykypäivästä ja tulevaisuudesta näkemyksiä jakoivat Finnairin operatiivinen johtaja Ville Iho sekä Suomen

Liikennelentäjäliiton edustaja Kari Voutilainen. "Paljon on tehty ja men-ty eteenpäin. Yhtiötä vei eteenpäin pio-neerihenki ja sillä oli käytössään aika-sa ykkösteknologia. Alkuvuosien lento-asemamaksut tosin sopisivat meille oi-kein hyvin. Nykyisin maksamme termi-naalimaksuja vuosittain 90 miljoonaa euroa", kertoi Iho. SLL:n Voutilainen puhui arvokkaasti korostaen turvallis-ta lentotoimintaa ja sen myötä vietet-tiin hiljainen hetki kaikkien lentotyös-sä menehtyneiden muistolle. Lopulta ilmoille kajautettiin eläköön-huudot tulevaisuudelle. Juhlallisuudet jatkuivat toisella historiallisella lentopaikal-la, kun Junkers F 13 -kakku leikattiin Helsinki-Malmin lentoasemalla.

Ikaruksen jättäessä historialli-sen lentosataman taakseen juhla-yleisö osoitti suosiotaan Finnairin jo 90-vuotta kestäneelle lentotoimin-nalle sekä turvalliselle lentämiselle. Tilaisuuden järjestelyistä vastasivat Suomen liikennelentäjäliitto SLL ja Suomen Ilmailumuseo.

Ennen ja nyt

Lentotoiminta alkoi Junkers F 13 -koneilla, joiden maksimilento-nläh-töpaino (MTOW) on kahden tonnin luokkaa, kun nykyisten Airbus A340-300 -koneiden MTOW on 297 tonnia.

Alkuaikoina lento-operaatioita suoritettiin päiväsaikaan ja hyvissä sääolosuhteissa. Nykyisin lennot operoidaan säässä kuin säässä ympäri vuorokauden.

Nykyinen Finnair on maailman kuudenneksi vanhin edelleen toimiva lentoyhtiö ja kuljettaa vuosittain yli yhdeksän miljoonaa matkustajaa. Finnair Cargo kuljettaa puolestaan vuodessa yli 145 miljoonaa kiloa rahtia. Finnairin laivastossa on 43 matkustajakonetta ja syksyllä 2015 yh-

tiö vastaanottaa Airbus A350 XWB-koneita ensimmäisenä eurooppalaisoperaattorina. Juhlapäivänään 20. maaliskuuta 2014 yhtiö kuljetti 170 lennollaan 25 000 matkustajaa ja 520 tonnia rahtia. Lentoliikenteellä on keskeinen merkitys suomalaiselle elinkeinoelämälle ja kansantaloudelle, ja se työllistää suoraan ja välillisesti Suomessa yli 120 000 ihmistä.

Kaupallinen lentoliikenne työllistää maailmanlaajuisesti noin yhdeksän miljoonaa ihmistä. Vällisesti

ala tukee jopa 57 miljoonaa työpaikkaa. Keskimäärin kahdeksan miljoonaa ihmistä lentää päivittäin liikennekoneiden matkustamoissa. Vuonna 2013 kokonaismatkustajamäärä oli 3,1 miljardia. Vuoden 2014 aikana matkustajamäärän odotetaan kasvavan 3,43 miljardiin. Vuosittain lentokoneilla kuljetetaan noin 50 miljoonaa tonnia rahtia eli päivittäin noin 140 000 tonnia. Yli kolmannes kaikesta kauppatavarasta kulkee lentokuljetuksilla. ✈

Aeron ja Finnairin historiaa:

- "Ylitse maan ja veen" 1924-1999 SLL 50-vuotisjuhla-julkaisu (Mikko Uola 1999)
- Gunnar Lihr (Carl-Fredrik Geust 2012)
- Finnair the art of flying since 1923 (John Wegg 1983)
- Aika lentää Finnair 75 (Heikki Haapavaara 1998)

Katajanokan lentosatama kuvattuna ilmasta. Myös lentäjälegenda Charles Lindberg vieraili lentosatamassa 20. syyskuuta 1933.





Audi
Teknistä etumatkaa



Täydellisen suorituksen tuntee nahoissaan.

Uudessa Audi A4 Business Sport -mallistossa nahka-Alcantara-verhoilu vakiona.

Audi A4 Business Sport -varusteluun kuuluu vakiovarusteiden lisäksi mm.

- ▶ nahka-Alcantara-verhoilu
- ▶ S line -ulkonäköpaketti
- ▶ Sport-optiikkapaketti
- ▶ Urheiluistuimet edessä
- ▶ Urheilualusta
- ▶ Vakionopeussäädin
- ▶ Bluetooth-Hands-free-liitäntä
- ▶ 17"-alumiinivanteet (ei ultra-malleissa)
- ▶ Akustinen ja optinen pysäköintijärjestelmä edessä ja takana
- ▶ Nahalla päällystetty monitoimiuurheiluohjauspyörä
- ▶ Xenon Plus -ajovalot ja LED-huomiovalot
- ▶ Audi Drive Select -järjestelmä (ei 88 kW-malleissa)

Audi A4 Avant Business Sport alk. 38.636 €.

Tutustu Audi Business Sport -malleihin ja mittaviin varusteisiin osoitteessa audi.fi/businesssport

Audi A4 Avant Business Sport 1.8 TFSI 88 kW (120 hv) alkaen:

autoveroton hinta 28.400 €, arvioitu autovero 9.635,43 €*, kokonaishinta 38.035,43 € + toimituskulut 600 € = 38.635,43 €.

Vapaa autoetu 765 €/kk, käyttöetu 585 €/kk. Keskikulutus 6,6 l/100 km. *CO₂-päästöt 154 g/km.

Kuvan autossa lisävarusteena metalliväri.

Audi Center Airport

Veromies, Tikkurilantie 123, Vantaa
automyynti 010 5333 760

Audi Center Espoo

Suomenoja, Martinkuja 6
automyynti 010 5333 503

Audi Center Helsinki

Herttoniemi, Mekaanikonkatu 10
automyynti 010 5333 230

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

Puheluhinta 010-alkuisiin numeroihin lanka- ja matkapuhelimesta 8,35 snt/puh + 12,09 snt/min (sis. alv.) + pvm tai mpm.

audicenter.fi



Alkaen 41 305 €

C 180, autoveroton hinta alk. 33 250 € + arvioitu autovero 7 454,77 € + toimituskulut 600 € = 41 304,77 €. Vapaa autoetu alk. 805 €/kk, käyttöetu alk. 625 €/kk. CO₂-päästöt 116 g/km, EU-keskikulutus 5,0 l/100 km. Huolenpitosopimus 3 vuodeksi kiinteällä kk-maksulla alk. 28 €/kk. Kuvan autot lisävarustein.

VEHO MERCEDES-BENZ-MAAHANTUOJANA 75 V  VEHO MERCEDES-BENZ-MAAHANTUOJANA 75 V  VEHO MERCEDES-BENZ-MA

VEHO 
NAUTI MATKASTA

Suomen liikennelentäjiä palvelevat:

Parhaalle ei ole vaihtoehtoa. Uusi C-sarja.



Mercedes-Benz
The best or nothing.

MAAHANTUOJANA 75 V  VEHO MERCEDES-BENZ-MAAHANTUOJANA 75 V  VEHO MERCEDES-BENZ-MAAHANTUOJANA 75 V

Veho Olari
Veho Koivuhaka
Veho Herttoniemi

Piispankallio 2
Mäkituvantie 3
Mekaanikonkatu 14

puh. 010 569 2555
puh. 010 569 3300
puh. 010 569 3400



Ota yhteyttä,
me palvelemme

www.veho.fi

Puhelun hinta kotimaan kiinteän verkon lankaliittymästä 8,35 snt/puhelu + 6,00 snt/min (sis. alv 24 %), matkapuhelinliittymästä 8,35 snt/puhelu + 17,17 snt/min (sis. alv 24 %).

#SOME

#SINAWEIBO

#MITÄIHMETTÄ?

Sosiaalinen media, tuttavallisesti some, on verrattain lyhyen elinkaarensa aikana muuttanut globaalin tiedonvälityksen määrää, laatua ja nopeutta siinä määrin, että sen voi sanoa samalla muuttaneen koko maailmaa. Sosiaalinen media on lentoyhtiöillekin ylivoimainen modernin viestinnän työkalu: sen käyttö on edullista, sen avulla voidaan tavoittaa suuri yleisö ja se tekee viestinnästä todella nopeaa ja ajankohtaista.

Olli Iisalo

Lentoyhtiöiden viestinnän syyt, tarpeet ja kohderyhmät vaihtelevat tilanteen mukaan paljonkin. Siksi some sopii lentoyhtiöiden käyttöön erinomaisesti ja se onkin huomattu yhtiöissä ympäri maailmaa. Kotimaisista yhtiöistä Finnair ja Flybe ovat aktiivisia some-viestijöitä ja Finnair esimerkiksi julkisti hiljattain tavoitteensa tulla maailman twiittaa-vimmaksi lentoyhtiöksi. Sosiaalisen median läpimurrosta Finnairissa kertoo sekin, että yhtiön sosiaalisten medioiden tilejä päivittää sosiaalisen me-

dian päällikön Aku Varamäen lisäksi paikalliset PR-toimistot Kiinassa, Japanissa, Koreassa, Iso-Britanniassa, Singaporessa ja Ruotsissa. Lisäksi yhtiöllä on Suomessa 20 hengen asiaan perehdytetty joukko, jonka jäsenistä joku on vastaamassa asiakkaiden some-viesteihin vuorokauden ympäri.

Perinteisten medioiden vaikuttavuutta on totuttu mittaamaan numeroilla, esimerkiksi levikin, lukija- tai katsojamäärien avulla. Sosiaalisen median tehoa arvioidaan vähän eri tavoin. Nettiklikkauksilla ja seuraajamäärillä on toki merkitystä, mutta keskiössä on vahvasti nimenomaan kulloisenkin kampanjan tai yksittäisen viestin vaikuttavuus ja sen synnyttämä jatko-

keskustelu. ”Meillä ei ole suoria määrittäviä tavoitteita. Tavoittelemme some-viestinnässä orgaanista kasvua ja seuraajiemme osallistumista keskusteluun”, kertoo Aku Varamäki. ”Joskus kampanjakohtaisesti asetamme esim. Facebookissa fanimäärätavoitteita. Olennaisempaa on mielestäni miettiä, mihin yhteisöä hyödynnetään.”

Kumpi voittaa - laatu vai määrä?

Finnairin Facebook-sivulla on tällä hetkellä 276 000 seuraajaa. Määrää voi halutessaan suhteuttaa vaikkapa SASin 600 000, Norwegianin 15 000 tai KLM:n huikeaan 5,5 miljoon-

SoMe = Sosiaalinen media tarkoittaa verkkoviestintäympäristöjä, joissa jokaisella käyttäjällä tai käyttäjäryhmällä on mahdollisuus olla aktiivinen viestijä ja sisällöntuottaja tiedon vastaanottajana olon lisäksi.

Hashtag = # -symbolista ja tekstiosasta koostuva avainsana tai tunniste, jolla voidaan luokitella sosiaalisessa mediassa julkaistavia viestejä. (Kotimaisten kielten keskus suosittaa hashtagille suomenkielistä vastinetta tunnus.)

Twiiiti = Yhteisöpalvelu Twitterissä julkaistu viesti. Palvelun viestien pituus on rajattu 140 merkin pituiseksi.



Finnairin Delhin lennolla kuvatusa tanssiesityksestä tuli todella seurattu nettihiitti. Sen on nähnyt jo yli 5 miljoonaa katsojaa. Kuvat ruutukaappauksia.

naan seuraajaan. Kuitenkin seuraajien määrää suurempi merkitys on itse sisällöllä. Tämä huomattiin Finnairilla ensimmäisen kunnon nettihitin osuessa kohdalle. Finnairin matkustamohenkilökunta järjesti tammikuussa 2012 Intian kansallispäivän kunniaksi tanssiesityksen Delhin-lennolle. Tempauksesta julkaistu video keräsi lyhyessä ajassa valtavan määrän katsojia ja videota on tähän mennessä katsottu yli viisi miljoonaa kertaa. ”Flashmob-videosta syntyi valtava viiraali-ilmiö Youtubessa, ilmiön seuraaminen oli hienoimpia hetkiä Finnair-urallani”, iloitsee Varamäki ja jatkaa: ”Se juttu mikä on tuoreimpana mielessä, tuntuu aina mukavimmalta. Somessa asiat kuitenkin unohtuvat niin nopeasti, että vanhoilla jutuilla ei kannata liikaa retostella.”

Aasian liikenteeseen nojaavalle Finnairille markkinointi idän suunnassa on elintärkeää. Kiinassa on omia suuria nettiyhteisöjä ja Finnair on siellä esillä Sina Weibossa, joka on tällä hetkellä maan toiseksi suurin

Facebook on merkittävin sosiaalinen media, jossa Finnair ja Flybe ovat mukana. Aasian strategiaan panostava Finnair on esillä myös kiinalaisessa Sina Weibo -palvelussa.



some-kanava. Lisäksi videoita julkaistaan kiinalaisten omassa Youtubessa Youkussa. Näiden lisäksi yhtiö on mukana aiemmin mainittujen Facebookin ja Youtuben lisäksi Pinterestissä, Instagramissa, Foursquaressa ja LinkedInissä. Lisäksi yhtiö ylläpitää omaa blogia, jonka kirjoittajat edustavat laajasti yhtiön eri ammattiryhmiä.

Sosiaalinen media on siis Finnairin viestinnän uusi sydän. Aku Varamäki uskoo, että yhtiön lisäksi some-vies-

tinnästä hyötyvät myös työntekijät. ”Uskon henkilöstön kykyyn kertoa kiinnostavia tarinoita omasta työstään ja haluan rohkaista heitä siihen. Kyse on työelämätaidoista, joita haluan opettaa kaikille finnairilaisille.” Finnairilaiset ovat jo saaneet mm. Twitter-koulutusta ja lisää on luvassa. #Finnair -tagilla twiittaavien näkemyksiä ja poimintoja jokapäiväisestä työstä lentoyhtiössä kannattaa siis seurata ja mikä ettei ottaa myös oppia!

Asianajotoimisto Sivenius, Suvanto & Co Oy

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



Kuva: Juha-Matti Hakala

Flybe Finland

18 229 gillar detta · 156 pratar om detta

✓ Gillar ▼

✓ Följer

Meddelanden



Resor/Fritid

Tervetuloa Flybe Finlandin Facebook-sivulle. Vastaamme kysymyksiin arkisin klo 8.00–17.00 välisenä aikana.



Foto

18 229

Gillar



Flybemängd

Flybe osallistuu lastensairaalatalk. Haluamme olla mukana rakentamassa

Anteeksi

Om - Föreslå en ändring

Facebook-profilinsa kautta yhtiöllä on mahdollisuus tavoittaa kaikki 17000 tykkääjäänsä kertapostauksella.

FLYBELLÄ HYVIÄ KOKEMUKSIA SOMESTA



Pekka Lehtinen
ATR-kapteeni



Siinä missä Finnairilla on asetettu sosiaalisen median tavoitteet korkealle, keskitytään Flybellä rajallisten resurssien myötä toistaiseksi vain olennaiseen. Parisen vuotta käynnissä ollut sosiaalisen median strategia on edennyt vahvasti ja nyt mietitään siirtymistä tähän saakka käytössä olleesta Facebookista myös Twitterin ja Youtuben pariin, kertoo yhtiön markkinointi- ja viestintäpääl-

likkö Tytti Haaga. ”Pari vuotta sitten käytiin keskustelua siitä, pitäisikö sosiaaliseen mediaan lähteä, ja nyt jälkeinpäin voidaan sanoa, että päätös oli ehdottoman oikea. Yhtiön tunnettuus on noussut parissa vuodessa huomattavasti ja Facebookin merkitys - etenkin nuorten keskuudessa - on ollut suuri”.

Flybellä sosiaalisen median käyttö keskittyy lähinnä omasta toiminnasta viestimiseen, oman Flybe-brändin tukemiseen sekä asiakassuhteiden hallintaan. Viestintäyhteistyötä tehdään Finnairin kanssa, mutta lentojen myynnin ja markkinoinnin hoitaa kumpikin yhtiö tahollaan. Flyben kohdalla Facebook on löytänyt paikkansa mainiona ja joustavana mark-

kinointiviestinnän kanavana, joka tavoittaa kertapostauksella kaikki Flybe Finlandin reilut 17000 tykkääjää. Mikä muu viestintäkanava tekee saman ilmaiseksi, Haaga pohtii. Facebookin avulla voidaan viedä yhtiötä lähemmäs asiakasta kertomalla, mitä lentoyhtiön kulisseissa tapahtuu, vaikkapa esittelemällä henkilökuntaa, toimintoja ja tapahtumia yhtiön ympärillä. Näin itse lentomatka ei ole se ainoa kontakti yhtiöön. Normaalitilanteessa Facebook vähentää asiakaspalvelun työkuormaa, mutta erityisen toimiva se on poikkeustilanteissa. Esimerkiksi lakkotilanteissa Facebookin kautta voidaan jakaa tietoa ajankohtaisesta tilanteesta tai ohjata ihmiset virallisen tiedon luo vä-

hentäen näin asiakaspalvelun puhelulinjojen ruuhkautumista. Näin sosiaalisen median aikakautena ihmiset odottavat poikkeustilanteissa miltei reaaliaikaista tiedottamista, mihin myös Flybellä on varauduttu tarkan poikkeustilaviestintäsuunnitelman avulla. Sosiaalisella medialla on tässä merkittävä osa, Haaga sanoo.

Tähän mennessä Flyben Facebooktilistä on vastannut yhtiön käyttämä ulkoinen viestintätoimisto, Flyben nuorekas publications-tiimi, sekä markkinointi- ja viestintäosasto, johon kuuluu tasan Tytti. Tytti nauraa, että joissain lentoyhtiöiden kesken käydyissä palaverissa paikalla on ollut kymmenkuntakin viestintäosaston henkilöä per yhtiö kun taas Flybeltä on ollut paikalla koko markkinointi- ja viestintäosasto eli Tytti yksin. Flybellä toiminta pyörii siis pienellä mutta sitäkin tehokkaammalla porukalla. Jatkossa vastuuta on tarkoitus siirtää yhä enemmän asiakaspalvelulle, joka voi hyödyntää sosiaalista mediaa muiden asiakaspalveluka-

navien tukena. Mahdollisesti jo tämän kevään aikana sosiaalisen median välineitä on tarkoitus laajentaa Twitteriin eikä Youtuben käyttökään ole kaukaa haettava. Videoiden tuottaminen on jopa yllättävänkin edullista, Haaga valottaa.

Entä mitä haittapuolia sosiaalisen median käytöstä on ollut? Toisinaan Facebook poikii luonnollisesti myös negatiivista palautetta, joka ryhtyy helposti ruokkimaan itse itseään. Tällöin kommentteille pyritään saatamaan loppu faktoihin pureutuvala asiallisella ja ytimekkäällä vastauksella, Haaga selittää. Pääsääntöisesti mitään viestejä ei poisteta, elleivät ne ole selvästi törkeitä tai selviä mainosviestejä. Tähän mennessä poistettuja viestejä on vain muutama, joten kovinkaan merkittävästä määrästä ei puhuta. Tämän lisäksi sosiaalisessa mediassa kysytään usein poikkeustilanteista tiedottamisen perään. Linja on kuitenkin ollut, ettei päivittäisistä operatiivisista asioista viestitä sosiaalisessa mediassa. Tekniset viat, myö-

hästymiset tai peruutukset eivät kuulu jaettavan tiedon piiriin lähinnä siitä syystä, että tiedosta on tässä tapauksessa enemmän haittaa kuin hyötyä. ”Jos esimerkiksi peruutus koskee vain pientä joukkoa ihmisiä, ei ole järkevää kuuluttaa asiasta 17000 asiakkaalle, vaan ilmoittaa asiasta vain asianosaisille”, Haaga selittää.

Sosiaalisen median käyttö puolustaa siis Flybellä paikkaansa ja sen käyttöä tullaan resurssien puitteissa kehittämään lisää. Samalla sen painotusta kehitetään enemmän asiakaspalvelun suuntaan sekä viestimään yhtiölle tärkeistä asioista. Esimerkiksi yhtiön lentotoimintaosastolla on juuri tehty mittava ympäristöystävällisen ja taloudellisen lentämisen projekti, jonka tuloksista riittää paljon viestittävää ulospäin. Mikä onkaan näppärämpää kuin saada jaettua tietoa ATR:n taloudellisuudesta tai Embraerin taloudellisista lentoprofiileista asiakkaille yhdellä napin painalluksella – olivatpa he sitten Facebookin tai Twitterin seuraajia, Tytti Haaga summaa. ✈

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





Kuvat: Miikka Hult

ALUEELLISET LENTOYHTIÖT AHDINGOSSA

Haastava 2010-luvun alku on kurittanut lentoyhtiöitä eivätkä regionaalit, eli alueelliset lentoyhtiöt ole päässeet yhtään helpommalla. Vuonna 2013 valmistuneen tutkimuksen mukaan peräti kolmannes eurooppalaisista regionaaliyhtiöistä on kadonnut viimeisen viiden vuoden aikana lentoyhtiökartalta, eli lähes kahdestasadasta yhtiöstä on jäljellä enää noin 130 – tämä on samalla tarkoittanut 12 000 ilmailutyöpaikan menetystä.

Vuoden 2008 jälkeen Eurooppaan on perustettu vajaa 50 uutta regionaaliyhtiötä, mutta niistä on jäljellä enää parikymmentä. Tilanne on vielä haastavampi niille yhtiöille, joilla ei ole yhteistyösopimusta suurten, alliansseihin kuuluvien lentoyhtiöiden kanssa.



Heikki Tolvanen
Airbus-kapteeni

FINNAIR

Euroopan verkostolentoyhtiöt etsivät aiempaa aktiivisemmin franchise-partnereita, jotka ovat valmiit kantamaan osan ohuempien reittien taloudellisista riskeistä. Verkostoyhtiöt tarvitsevat syöttöliikennettä ja osa siitä liikenteestä soveltuu vain regionaaliyhtiöille. Sinänsä tämä voi olla järkevä win-win, jolloin regionaaliyhtiöt kantavat osan taloudellisesta riskistä, mutta verkostoyhtiöyhteistyön avulla ne voivat pienentää tuota riskiä.

Patrick Edmond ilmailun konsulttiyritys e2consultista kommentoi: "Mielestäni regionaaliyhtiöillä on tällä hetkellä hieman parempi asema neuvotella kaupallisten riskien jakautumisesta isompien kumppaneiden kanssa. Jos regionaalit riutuvat ja laittavat lapun luukulle, se vahingoittaa myös verkostoyhtiöitä, jotka tarvitsevat kipeästi syöttöliikennettä huuhinsa. Ilman sitä kuuluu voimakas imuääni Lähi-idän suuntaan, kun matkustajavirratt imeytyvät hiekkayhtiöiden syliin."

Aika, jolloin regionaaliyhtiöt saivat toimia ilman halpalentoyhtiöiden luomaa hintapainetta, on ohi, sillä ne määräävät tänä päivänä hintatason ja samalla matkustajien kulutuskäyttämisen. Regionaaliyhtiöiden onneksi vielä löytyy ennen kaikkea liikematkustajia, jotka ovat halukkaita maksamaan lipusta hieman enemmän päästäkseen liikkumaan liikemaailman kellonaikoihin.

Flybe

Euroopan suurin regionaaliyhtiö, englantilainen Flybe, on pyrkinyt yhdistämään regionaali- ja halpalentoyhtiön roolin. Se hankki omistukseensa BA Connectin ja tilasi mittavan määrän uusia lentokoneita, mutta pian sen jälkeen se joutui taloudellisiin vaikeuksiin monen muun yhtiön lailla. Flyben kotimaan liikenne on vähentynyt vii-

denneksellä, johon yhtenä merkittävässä syynä on Englannin matkustajaverro, joka on noussut peräti 160 prosenttia kuudessa vuodessa. Lisäksi lentoyhtiöiltä laskutettavat päästömaksujen hallinnointikulut ovat monelle alueelliselle lentoyhtiölle suuremmat, kuin itse päästömaksut. Vuoden 2012–13 tappio oli noin 29 miljoonaa euroa, ja edellinenkin tilikausi 2011–12 oli 8 miljoonaa euroa pakkasella. Madonluvat saivat yhtiön käynnistämään yli 40 miljoonan euron säästötoimet, joihin sisältyy 300 työpaikan leikkaus, Gatwickin slottien myynti ja yhtiön ylimmän johdon vaihto. Alan analytikkojen mukaan yhtiö on tällä hetkellä hieman liian suuri toimintaan verrattuna.

Yksi keino Flybelle lisätä liikevaihtoa on syöttöliikennesopimusten solmiminen suurempien lentoyhtiöiden kanssa, kuten Flybe Nordicin esimerkki osoittaa.

Flyben mukaan se näkee tämänkaltaisen yhteistyön lisääntyvän Euroopassa: "Flybe uskoo vahvasti, että ulkoistuspaaineet kasvavat verkostolentoyhtiöissä sekä pienemmissä, valtioiden omistamissa lentoyhtiöissä. Tämä luo Euroopan alueellisille lentoyhtiöille uusia mahdollisuuksia samaan tapaan kuin USA:ssa on tapahtunut aiemmin. Flyben mukaan 82 prosenttia Euroopan sopimusreittilentämisestä tuotetaan verkostoyhtiöiden sisäisenä alihankintana ja tuo operointi on pääsääntöisesti tappiollista. Niinpä Flybe onkin pyrkinyt pääsemään kiinni juuri noihin markkinoihin, jonka takia sillä on Finnairin lisäksi yhteistyösopimukset Bryssel Airlinesin sekä Olympicin kanssa, joka tosin sulauteetaan Aeganiin ja sopimuksen jatkosta ei ole varmuutta.

Euroopan regionaalikatsaus

Lufthansa lopetti viime vuonna 16-vuotisen yhteistyön Augsburg Airlinesin kanssa, jonka seurauksena

yhtiö joutui lopettamaan toimintansa ja lähes 500 henkeä joutui työttömäksi. Stuttgartista operoiva Contact Air menetti myös yhteistyösopimuksensa Lufthansan kanssa, jonka jälkeen se on myydy OLT Express Germanylle.

SAS oli pakotettu konkurssiin alla luopumaan pitkäaikaisesta syöttöliikenneyhtiöstään Wideroesta, joka on jatkanut toimintaansa itsenäisenä alueellisena lentoyhtiönä.

Air Francella on siipiensä alla useita alueellisia syöttöliikenneyhtiöitä, joilta Air France on vaatinut lähes 20 prosenttia alhaisempaa kustannustasoa. Brit Air, Regional ja Airlinair päädyttiin yhdistämään HOP!-brandin alle. Yhtiöt säilyttivät omat AOC:t, mutta niistä tehtiin täysin omistettuja wet-lease-operaattoreita. Air France pyrkii tämän avulla kääntämään tappiolliset lyhyen- ja keskimatkan lennot voitolliseksi sekä välttämään haastava tilanne integroida yhtiöiden erilaiset työehtosopimukset, laivastot ja kotitukikohdat.

Osana tehostustoimia Air France luopui viime kesänä irlantilaisesta CityJetistä, jonka se ehti omistaa kymmenen vuotta. Sen jälkeen yhtiötä on kaupiteltu saksalaiselle Intra Groupille, joka pyrkii muodostamaan

suuren eurooppalaisen regionaaliyhtiön. CityJet ei ole jäänyt odottamaan kaupan toteutumista sormi suussa, vaan alkanut operoida oman koodin alla

uudella reittiverkostolla.

Englantilainen bmi regional koki samankaltaisen kohtalon kuin CityJet, kun British Airways osti bmi mainlinen. Bmi regional joutui rakentamaan infrastruktuurinsa uudestaan ja yhtiön toimitusjohtaja Cathal O'Connell vertasikin tilannetta "moottorin vaihtoon kesken lennon". O'Connell uskoo, että resepti itsenäisten regionaaliyhtiöiden menestykseen vaatii tiheää reittiverkostoa liike-elämän keskuksiin kuljettamalla matkustajat suoraan ohi suurempien hubien, joskin hän myönsi, että näiden reittien tunnistaminen on

Jos regionaalit riutuvat ja laittavat lapun luukulle, se vahingoittaa myös verkostoyhtiöitä.

haastavaa. ”Meidän täytyy kunnioittaa regionaalilentokoneiden kustannuskykyä ja löytää keinot kilpailla niillä ominaisuuksilla, mitä isoimmilla koneilla ei ole”, pohtii O’Connell.

Tämänkaltaisesta liikenteestä löytyykin regionaaliyhtiöiden ”sweet spot” ja sitä täydentää hyvin syöttöliikenne isompiin hubeihin.

Selviytymistaistelua

Uusi ja mielenkiintoinen käänne on hiekkayhtiöiden tunkeutuminen Euroopan regionaalimarkkinoille. Etihad on etsinyt aktiivisesti sopivia lentoyhtiöitä ostettavaksi Euroopasta ja sen viimeisiin hankintoihin lukeutuu sveitsiläinen Darwin

Airlines. Kaupan myötä yhtiö muuttaa nimensä Etihad Regionaliksi ja alkaa syöttää Etihadin reittikohteita Euroopassa.

Tämä on varmaan ollut käänne, jota eurooppalaisissa verkostoyhtiöissä ei ole osattu ennakoita ja sen kasvupotentiaalia ei osaa kukaan ennustaa – toisaalta juuri kukaan kokenut hiekkayhtiöitä vakavasti otettavina kilpailijoina vielä kymmenisen vuotta sitten.

Selviytymistaistelu ja kustannusjahti ovat olleet regionaaliyhtiöiden

yhteisiä nimittäjiä viimeisen vuoden ajan. Epäilemättä niiden rooli Euroopan alueiden ja talouden yhdistäjinä on erittäin tärkeä, mutta samanaikaisesti niiden pitää toimia kannattavasti.

Siinä missä suuremmat lentoyhtiöt tais-
televat vähem-

män turbulenttisen reitin löytämiseksi taloushaasteiden keskellä, pyrkivät regionaaliyhtiöt lentämään niiden vanavedessä muodostaen yhteistyösopimuksia. ✈

Uusi ja mielenkiintoinen käänne on hiekkayhtiöiden tunkeutuminen Euroopan regionaalimarkkinoille.

Lufthansa on lopettanut sopimuksiaan regionaalikumppaneidensa kanssa ja siirtänyt liikennettä omien tytäryhtiöidensä hoidettavaksi.



Insignia Country Tourer nelivetomallisto alkaen

40 594 €

CO₂-päästöt alkaen

147 g/km

Yhdistetty kulutus alkaen

5,6 l/100km

VAKIOVARUSTEENA MUUN MUASSA:

IntelliLink multimediasysteemi 8" kosketusnäytöllä
värinäytöllinen 4,2" kuljettajan tietokeskus
avaimeton lukitus- ja käynnistysjärjestelmä
mukautuva FlexRide-alusta ja aktiivinen iskunvaimennus
elektroninen tasauspyörästön lukko
vakionopeudensäädin ja nopeudenrajoitin
sähkötoiminen takaluukku
kaksiväyhykkeinen automaatti-ilmastointi
automaattisesti mukautuvat bi-xenon AFL-ajovalot
pysäköintitutka edessä ja takana
18" kevytmetallivanteet
bluetooth, aux-in, USB

BUSINESS-PAKETTI RAJOITETUN AJAN

VELOITUKSETTA*

SISÄLTÄÄ MUUN MUASSA:

navigaattori 8" kosketusnäytöllä
Touch Pad keskikonsoli ja monitoimisäädin
pistorasia 230V keskikonsolin takaosassa
takasivukuikunoiden nostettavat aurinkosuojat
molempien etuistuinten 6-suuntaiset säädöt
kuljettajan istuimen säädöille kaksi muistipaikkaa



UUSI INSIGNIA COUNTRY TOURER

PARAS AJONAUTINTO MAAN PÄÄLLÄ.

Nautinnon takeena mukautuva nelivetojärjestelmä, reilu maavara sekä yllellinen vakiovarustelu, jonka päälle vielä business-paketti hintaan 0 euroa. Tervetuloa tutustumaan!

opel.fi



Wir leben Autos.

Yhdistetty polttoaineen kulutus 5,6-6,6 l/100 km, CO₂-päästöt 147-174 g/km. Insignia Country Tourer -mallisto kokonaishinta alk. 40 594,19 € (autoveroton hinta alk. 30 400 €, arvioitu autovero 147 g/km CO₂-päästöllä 9 594,19 €, toimituskulut 600 €). Kuvan auto lisävarustein. *Koskee yksityisasiakkaiden tekemiä uusia kauppvoja ja on voimassa 31.5.2014 asti.

ESPOO LänsiAuto Oy, Metroauto Oy · FORSSA Delta Auto · HELSINKI Metroauto Oy · HYVINKÄÄ Sveitsinportin Auto Oy · HÄMEENLINNA LänsiAuto Oy · IISALMI Veljekset Laakkonen Oy · IMATRA Auto-Suni Oy · JOENSUU Timosen Auto Oy · JYVÄSKYLÄ Veljekset Laakkonen Oy · JÄRVENPÄÄ Mäkelän Auto Oy · KAJAANI Pöhrön Autoliike Oy · KANKAANPÄÄ Kankaanpään Autotalo · KEMINMAA Delta Auto · KOKKOLA Käyttöauto Oy · KOTKA Auto-Suni Oy · KOUVOLA Veljekset Laakkonen Oy · KUOPIO J. Rinta-Jouppi Oy · LAHTI LänsiAuto Oy · LAPPEENRANTA Auto-Suni Oy · LOHJA PP-auto Oy · MARIEHAMN Mariehamns Bilhall Ab · MIKKELI Karikon Autotalo Oy · OULU Rinta-Joupin Autoliike Oy · PORI AutoPalin, Satakunnan Autotalo Oy · PORVOO Auto-Open Oy · RAUMA AutoPalin · ROVANIEMI Rinta-Joupin Autoliike Oy · SALO PP-auto Oy · SEINÄJOKI J. Rinta-Jouppi Oy · TAMPERE Metroauto Oy Hatanpää · TURKU LänsiAuto Oy, Metroauto Oy · VAASA Autoliike Lähdemäki Oy · VANTAA LänsiAuto Oy, Veljekset Laakkonen Oy · VARKAUS Veljekset Laakkonen Oy · YLIVIESKA Rinta-Joupin Autoliike Oy · opel.fi



Ilkan hymy on herkässä jättiläiskoneen ohjaimissa. Kuvat: Ilkka Tahvanainen

LORDIEN LEIVISSÄ

Suomessa syntynyt ja nykyisin Suomessa asuva Ilkka Tahvanainen kävi nuoruusvuosien koulut Englannissa ja lensi purjelentolupakirjan RAF:n kadettijärjestön kautta. Ilkan tie British Airwaysin A380-perämieheksi on kulkenut samankaltaisia polkuja kuin monen suomalaisen liikennelentäjän.

Heikki Tolvanen

Nyt 34-vuotias Ilkka Tahvanainen siirtyi englantilaiseen koulujärjestelmään 9-vuotiaana, kun perhe muutti Englantiin isän työn perässä. Ilmailukärpänen puraisi Ilkkaa, ja hän liittyi vuonna 1995 Royal Air Forcen kadettijärjestelmään (Air Cadet Organization, ACO), jonka kautta hän hankki purjelentolupakirjan. ACO-järjestöön kuuluu yli 40 000 13–20-vuotiaasta ilmailusta innostunutta jäsentä. Järjestö ei ole varsinaisen RAF:n rekrytointikeskus, mutta sangen moni päätyy töihin sotilas- tai siviili-ilmailun saralle. Ilkan mukaan arviolta puolet BA:n liikennelentäjistä on toiminut ACO:n lentokadettina tai RAF:ssa, joten kyse on merkittävästä koulutusorganisaatiosta myös siviili-ilmailulle. ACO on peribrittiläiseen tyyliin puolisolitaallinen, ja Ilkkakin on kadettiväpeli (Cadet Warrant Officer).

Ilmailun ja pc-maailman yhdistämiseen löytyi mielenkiintoinen polku jo vuonna 1994, kun Ilkka tutustui Mika Hissaan (nyt Finnairin A330/340-kapteeni). Innokkaat nörtit koodasivat liikennekoneita ja lentokenttiä Flightsimin sivuille. Siitä kehittyi vuonna 2000 perustettu Flight Simulator Nordic, joka on nykyään Pohjoismaiden suurin virtuaali-ilmailuun keskittynyt internetpalvelu. Ilkan vastuualueena oli lentokoneiden mallinnus ja Mikalla vastaavasti lentokenttien mallinnus.

Ilmailu-ura urkenee

Vuonna 2001 hän aloitti 1,5-vuotisen perämieskurssin, joka alkoi juuri ennen traagista 9/11-päivää. Se oli viimeinen BA:n täysin kustantama perämieskurssi. Valmistumisen jälkeen hurautti puoli vuotta vakanssia odotellessa, mutta se ei enää siinä vaiheessa tuntunut missään. Ilkka aloitti 11 vuotta sitten A320-perämiehenä Heathrown basella.

Isänmaallisena miehenä oli itseltään selvää hoitaa myös asepalvelus, joten kolme vuotta lentäneenä perämiehenä hän astui vuonna 2006 Santahaminassa armeijan harmaisiin. Kantahenkilökunnassa herätti suur-

ta ihmetystä, että alokkaaksi saapui englantilaisen yliopiston maisteri, joka oli kadettiväpeli sekä liikennelentäjä! Asevelvollisuuden jälkeen Ilkka palasi takaisin BA:lle ja hän saikin pian A320-simulaattorikouluttajan vakanssin. Koulutushommat olivat mielekkäitä ja täydensivät mukavasti normi-pikkubussilentämistä.

Reittilentäminen ja simulaattorikoulutus jatkuivat kevääseen 2013 asti, jolloin Ilkka sai perämiesvakanssin BA:n A380-laivastoon. Toulousessa järjestettiin kuukauden kestänyt tyypikurssi, jota seurasi fam-vaihe ”down under” Qantasin lennoilla. Ilkan päätöstä siirtyä A380-laivastoon edesauttoi simulaattorikouluttajavakanssi, joka kestää neljä vuotta kerrallaan. Kouluttajatehtävän kesto oli hyvä myös tulevaisuuden suhteen, sillä Ilkan mukaan urakierto olisi tuomassa hänelle A320-kapteenivakanssin vuoden 2016 tietämillä. Tällä hetkellä Heathrowlta operoivat pilotit joutuvat odottamaan kapteenivakanssia noin 16 vuotta, mutta Gatwickistä operoivat perämiehet pääsevät vaihtamaan jalkaraa jo 11 vuoden jälkeen.

Liikennelentäjänä British Airwaysilla

British Airwaysilla on tätä nykyä lähes 3700 pilottia viimevuotisen British Midland -kaupan jälkeen, BA työllistää Ilkan lisäksi toisen suomalaisen liikennelentäjän, Pia Tiaisen.

Tie firmaan voi aueta kolmella tavalla: normaalisti kokelas palka-

taan Trainee Entry Pilotina (nykyään Future Pilot Programme) tai Direct Entry Pilotina, joiden lisäksi virkaikalistaan voi päästä fuusion kautta, mutta se ei ole yleistä (British Caledonian 1980-luvulla, Dan Air 1990-luvulla, CityFlyer 2000-luvulla ja bmi 2012).

BA:n uusi perämies aloittaa normaalisti A320-ryhmässä joko Heathrowlla tai Gatwickissä. Eurooppaa lennetään noin viisi vuotta, jonka aikana saa kerättyä ATPL:ää varten tarvittavat tunnit kasaan. Sen jälkeen ura suuntautuu yleensä perämieheksi 777/787/747/A380-ryhmiin. Noin 5-7 vuoden jälkeen osa palaa kippariksi A320:een, mutta osa jää kaukoliikenteeseen odottelamaan 777-kipparivakanssia vielä toiset 5-7 vuotta (vaikka sitä voi joutua odottamaan kauemminkin). Osa lentäjistä muuttaa ulkomaille esimerkiksi veroedulliseen Irlantiin, Ranskaan tai Espanjaan ja käyvät sieltä sitten töissä ja asuupa joku Ilkka Tahvanainenkin kuulemma myös ei-niin-veroedullisessa Espoossa...

Direct Entry Pilotit tulevat BA:lle muista lentoyhtiöistä tai RAF:sta. He tulevat yleensä lentämään aiemmin operoimaansa tyyppiä ja ellei sellaista ole, heidät sijoitetaan ryhmään, jossa on pulaa, esimerkiksi vuosina 2005–2008 tuli paljon 737/A320-pilotteja, jotka sijoitettiin 747- tai 777-ryhmiin. Nämä kokeneemmat ja usein hivenen varttuneemmat kaverit lentävät sitten kaukolentoja seuraavat 5-10 vuotta odotellessaan ensimmäistä kipparivakanssia. Entiset ilmavoimien hävittä-



jälentäjät laitetaan yleensä A320:een, ellei heillä ole tarvittavaa kokemusta isommista konetyypeistä.

Lopuksi päädytään yleensä kippariksi kaukolentoryhmiin, mutta osa haluaa jäädä Euroopan liikenteeseen. Tyyppejä saa vaihtaa nykyään viiden vuoden välein, mutta kurssien määrää ei ole rajattu. Vakanssihaku tapahtuu kerran vuodessa, jonka perusteella koulutus annetaan tulevan vuoden aikana, ellei viiden vuoden tyyppisidonaisuus ole voimassa.

British Airwaysilla oli alun perin pakollinen 55 vuoden eläkeikä. Ilkan mukaan hän kipusi virkaikätaulukossa lähes 900 pykälää kolmen ensimmäisen vuoden aikana, kun vanhempia kollegoita jäi eläkkeelle tasaista tahtia. Kun eläkeikä nostettiin kahdeksan vuotta sitten 65 vuoteen, tysiäsi virkaikäkehitys lähes kokonaan ja sen koommin Ilkka on edennyt vain noin 300 positiota. Ilkan työllistyessä BA:lle luvattiin nuorille perämiehille kapearunkokapteenin tehtävä viiden vuoden sisällä ja laajarunkokapteenin tehtävä yhdeksän vuoden jälkeen, mutta toisin on käynyt, kuten esimerkiksi Finnairillakin.

BA:n palkkaus on samankaltainen ja samansuuruinen kuin Finnairilla, eli se perustuu virkaikään ja vakanssiin. Perämiehen palkka on 75 % saman konetyypin kipparin palkasta ja kaukoliikennepilotit tienaaavat noin 15 % enemmän kuin Eurooppa-kuskit.

Bidline

Bidline on aluksi melko monimutkainen konsepti, mutta virkaiän myötä se muuttuu loistohommaksi. Koneryhmän kaikki kuukauden aikana lennättävät lennot rakennetaan ensin ”tripeiksi” – esimerkiksi A320-ryhmässä tämä tarkoittaa pelkästään Berliinin edestakaisesta lennosta viiden päivän Euroopan touriin asti. Tämän jälkeen finnairilaisillekin niin tuttu Carmen jakaa tripit ”lineiksi”, joissa on tarvittava määrä ”creditä”.

Kuukauden työmäärä on noin 80–86 ”credit houria”, mikä vastaa koitoisia blokkitunteja. Jos esimerkiksi Euroopan liikenteessä lentää LHR-FCO-LHR-HEL, josta kertyy yli kahdeksan blokkituntia, niin tuolla työpäivällä on tehty noin kymmenesosa kuukauden töistä. Shorthaulissa päivän lennosta saa vähintään 4:30 credit houria, vaikka esimerkiksi LHR-MAN-LHR blokkitunteja muodostuu vain kaksi. Kaukolentopuolella credit on käytännössä aina blokkituntimäärä, esimerkiksi Hong Kongin lento tuottaa vähän yli 25 tuntia credit houria neljän ja puolen päivän töistä.

Edellä mainitut linet julkaistaan Bidpackissä, jossa niitä sitten anotaan virkaikäjärjestyksessä 1,5 kuukautta ennen kyseistä kuukautta. Virkaiältään vanhin saa haluamansa linen, kuten todennäköisesti myös listan kakkonen, kun taas listan hännillä ei valinnanvaraa paljon ole – ehkäpä hännänhuipun 20. toive toteutuu, jos sekään... Ilkan mukaan järjestel-

mä tuntuu varmaan suomalaisille liikennelentäjille kummalliselta, mutta hän peukuttaa Bidlinea varaukselta. Jos lukeutuu virkaiältään vanhimman ¾ joukkoon, saa varmasti jonkun linen ja siten tietää vaikkapa maaliskuun työt jo tammikuun ensimmäisen viikon aikana.

Jos pilotilla sattuu vaikka olemaan simutarkkari esimerkiksi maanantaina ja tiistaina, voi taktisesti anoa linjaa, joissa on ”kurja” viiden päivän aamukeikka edellisestä torstaista maanantaihin. Simutarkkarin vuoksi kyseinen trip tipahtaa kuitenkin pois ja oletkin saanut viiden päivän vapaan simutarkkaria edeltäville päville. Tätä kutsutaan ”clashingiksi” ja sillä voi veyntää esimerkiksi viikon vapaan kahdeksi viikoksi, kunhan suostuu sitten tekemään töitä vähän enemmän kuukauden muina päivinä. Tarvittava credit hours pitää tietysti saavuttaa, mutta biddingin toisessa vaiheessa voi sitten poimia joitain lisälentoja, jotka ovat tipahtaneet pois muiden lineilta vastaavista syistä.

Monimutkainen, mutta BA:n lentäjien kannalta todella hyvä tapa jakaa työt. Ennen A380:een siirtymistä Ilkka oli A320-ryhmän vanhimmassa kymmenyksessä ja pystyi kolmen vuoden ajan käytännössä sumplimaan oman listansa ja tiesi tulevat työt vähintään kuukautta aiemmin. Bidlinen mahdollistaman elämänhallinnan ja työtyytyväisyyden myötä BA:n pilotit eivät juurikaan vaihda työnantajaa suuremman palkkapotin perässä.



British Airways on saanut äskettäin viidennen A380:n kahdentoista koneen laivastosta, joka pitäisi olla koossa vuoden 2015 aikana.

Tyypillisiä työlistoja:

A320

Kuukaudessa on 15–17 työpäivää, joihin kuuluu halutessaan joko Euroopan edestakaisia lentoja tai 2-5 päivää kestäviä keikkoja. Viiden päivän työputki voi muodostua vaikkapa edestakaisesta Wienin lennosta, jonka jälkeisenä päivänä lennetään Helsinkiin yöpymään. Kolmantena päivänä kokeillaankin Hampurin hotellin tyynyn pehmeyttä, josta paluu neljäntenä päivänä. Lopuksi viidentenä päivänä operoidaan esimerkiksi ilta-Edinburgh.

777 / 747

TriplaSeiskan normi kuukaudessa on 4-5 kaukolentoa, joista noin puolet lennetään kahdella pilotilla. Muut lennot operoidaan kolmella lentäjällä, joskin pisimmät reitit (esimerkiksi Buenos Aires ja Singapore) lennetään neljällä pilotilla.

Jumboliikenne on hyvin samankaltaista kuin 777:llä, mutta ryhmässä on vähemmän kahdella pilotilla operoitavia lentoja.

A380

Tällä hetkellä kaikki A380-lennot (Hong Kong, Johannesburg ja Los Angeles) lennetään kolmella pilotilla, koska kone on tehokkaimmillaan noin kymmenen tunnin lennoilla. Tulevan syksyn Washingtonin lennot tullaan lentämään kahdella pilotilla, mutta samanaikaisesti alkavat myös tuplamiehistöillä operoitavat Singaporen lennot. Rivipiloteilla on kuukaudessa kolme tai neljä, 4-5 päivää kestävä keikka esimerkiksi pari LAXia ja yksi HKG.

Ryhmä on vielä kasvuvaiheessa, joten koulutusta on paljon. Perämiehet lentävät aika paljon reissuja ”reliefina” kumpaankin suuntaan, sillä usein famitetaan uutta kipparia tai perämiestä. Sen myötä laskuja tulee perämiehille tosi niukasti, mutta tilanne muuttuu kyllä paremmaksi lähimmän vuoden aikana. Ilkka kertoi, että itse hän ”asustelee” pitkälti simussa ja lentää ehkä puolentoista kuukauden välein.

Standard Operating Procedures à la BA

BA:lla on käytössä ”role reversal”, eli perämiehet voivat tehdä kaikkea mitä kipparitkin mukaan lukien matkustamohenkilökunnan briefauksen, tervetuloa-kuulutuksen, rullaamisen ja keskeytyksen lentoonlähdössä (Rejected Takeoff, RTO). Simulaattoriharjoituksissa aletaan antaa päällikkyyskoulutusta vasta puoli vuotta yhtiössä olleille perämiehille, vaikka kipparivakanssi onkin vuosien päässä. Kippari on tietysti kaikesta vastuussa ja tekee mitä perämies ei halua/osaa/kykene omalla lentovuorollaan tekemään.

Kapteenin ”yksinoikeuksia” ovat teknisen lokin ja loadsheetin allekirjoittaminen, voimakkaisiin sivutuuliin tehtävät laskut (perämiesten raja on 2/3 koneen maksimisivutuulikomponentista), Cat II/III -laskeutumiset sekä lentoonlähdöt alle 600 metrin RVR-näkyvyydessä. Perämiehellä on tarkasti määritelty lista tapauksista, jolloin hän voi keskeyttää lentoonlähdön, mutta tarvittaessa kapteeni käskyy ”stop” ja perämies suorittaa RTO:n, jos on hänen lentovuoronsa.

BA:n SOPien mukaan Pilot 1 (P1 vastaa Pilot Flyingiä, PF) käynnistää moottorit, rullaa, tekee lentoonlähdön ja lentää konetta aina reittiliu’un aloituskohtaan asti (Top of Descend, TOD). Tällöin ohjausvastuu siirtyy toiselle ohjaajalle (Pilot 2), joka lentää lähestymisen aina siihen asti, kunnes ollaan kiitotienäkyvyydessä stabiilissa lentotilassa (nk. monitored approach). Koneen ohjaus vaihtuu tuolloin taas P1:lle, joka tekee laskun ja rullaa koneen portille.

Tämähän saattaa kuulostaa tosi oudolta ja kyllä se aluksi sellaiselta tuntuukin. Jutun koko idea on, että P1 voi monitoroida lähestymistä kaikessa rauhasta ilman, että tarvitsee miettiä tarkemmin itse lentämistä, jolloin hän on hyvässä asemassa valvomaan lähestymistä ja varsinkin, onko kone todella stabiilissa tilassa 1000 jalan korkeudessa. Toinen juju on, että lähestymistä lentävä pilotti P2 valmistautuu lentämään lähestymisen ja ylösvedon, ellei P1 ota ohjausta itselleen laskeutumista varten.

Ilkan mielestä tässä on vielä hyvää se, että kummallekin lentäjälle riittää tekemistä jokaisella lennolla, eikä toinen ole pelkkä checklistoja lukeva radio-operaattori. Esimerkkinä Ilkka kertoo pitäneensä A320-perämiehenä P2-roolista mm. Zürichin lennoilla, jossa joutui usein miettimään koneen energiatilaa varsinkin Baselin kautta lähestyttäessä. Qantasilla lennettyjen famien aikana Ilkka lensi yleisen PF/PNF-rutiinin mukaan, mutta koki, että PF voi olla varsinkin vaativan lähestymisen jälkeen olla aika väsynyt siinä vaiheessa, kun pitäisi laskeutua. No, each to their own, kuten Briteissä sanotaan...

British Airways on saanut äskettäin viidennen A380:n kahdentoista koneen laivastosta, joka pitäisi olla koossa vuoden 2015 aikana. A380-ryhmä on tällä hetkellä vielä melko pieni ja listat tehdään tilapäisesti ns. ”Small Fleet Rules” perusteella. Kaikki saavat anoa itselleen yhden lennon kuukaudessa ja miehistönkäyttö täyttää loput listasta parhaansa mukaan. Bidlineen siirrytään tämän vuoden loppupuolella lentäjien lukumäärä kasvaessa.

Kaikki tämänhetkiset lennot operoidaan kolmella pilotilla, jonka lisäksi matkustamohenkilökuntaa on 22 henkeä. Ilkan mukaan on aika haastavaa muistaa kaikkien naamat, saatikka nimet, ja tämän vuoksi käydään sitten tervehtimässä miehistöä myöhemmin lennon aikana.

Lopuksi annetaan Ilkan kertoa itse miten hän kokee A380:n:

”Kone on iso. Kun kävelin ensimmäisen kerran koneeseen, oli vaikutelma kuin olisi ensi kertaa kävellyt Siljan promenadella. Eihän koneessa tietysti mitään promenadea ole, mutta yläkertaan johtavat portaat ja alakerran avara tila luovat samanlaisen tunnelman. Ohjaamoltaan Airbus on jatkanut tuttua suunnittelulinjaa ja A320:een verrattuna ohjaamon ensivaikutelmassa on selvästi sci-fi-avaruusaluksen vivahteita. No, muutaman simun jälkeen toteaa, että tutusta ranskalaista bussistahan tässä on kyse, jota on vaan vähän päivitetty.

Silmäänpistävimät erot A320-



Ilkka ja "Doubledecker"

kalustoon verrattuna ovat rullauskamera (ETACS), liikkuva rullauskartta (OANS), jonka saa näppärästi Navigation Displaylle sekä OIT (On-board Information Terminal, eli käytännössä sama kun ohjaamoläppärit). Ohjaamonäytöt ovat vähän isompia ja esimerkiksi laippojen ja spoilereiden asennot näkyvät PFD:n alaosaan. ND:n alaosaan on lisätty Vertical Display, josta pystyy helposti seuraamaan profiilikuvaa reitillä olevasta maastosta tai sitten tutkimaan ukospilviä pystysuunnassa. Kartat löytyvät OIT:n kautta, joskin elektronisten karttojen käyttö on BA:n piloteille vielä hieman uutta, joten se syö jonkin verran kapasiteettia kurssin alkuvaiheessa. MFD:stä (vastaava kuin A320:n MCDU) puuttuvat tutut näytön vieressä olevat näppäimet, mutta sen sijaan käyttö onnistuu kätevästi hiiren (Cursor Control Device) avulla. Funktiot ovat samat, mutta väittäisin, että laite on vieläkin helppokäyttöisempi kuin A320:n FMGC. Viimeinen huomattava ero on sähköiset checklistat, jotka voi sopivasti pistää näkyviin E/WD-näytölle.

Jos A380 ei ole tähän mennessä ennätänyt tuntua isolta, niin viimeistään kymmenminuuttisen koneenkierron aikana koko tulee selväksi. Kaikkein suurimmalta kone näyttää ykkös- tai nelosmoottorin kohdalla katsoessaan ylöspäin, sillä siipi on aika korkealla siinä kohtaa. Telineet ovat myös melko kookkaat ja niistä löytyy 20 rengasta nokkatelineen kahden lisäksi. Jarruja

on 16 kappaletta ja niiden ansioista kone pysähtyy maksimilaskupainosakin noin 1500 metrissä, vaikka reverssit löytyvät ainoastaan kakkos- ja kolmosmoottoreista. Teline kantaa konetta nousussa 569 000 kiloon asti ja laskussa 391 000 kiloon, vaikka kone pystyy ongelmitta laskeutumaan aina MTOW:in asti (Autoland suositeltava), kunhan käy läpi lyhyehkön ECAM-proseduurin. FCOM:ssa jopa lukee, että on aina mahdollista laskeutua takaisin radalle jolta on juuri startannut.

Liikkeelle lähtiessä kone tuntuu isolta ja melko painavalta. Varsinkin rullaaminen on erityisen kriittistä, sillä A380 ei mahdu edes isoilla kentillä kaikille rullausteille, eivätkä lennonjohtajatkaan anna aina oikeita rullausohjeita. Sen vuoksi rullausohjeet saatuaan on tärkeää tarkistaa ensiksi OANS:lla, mistä reitti kulkee, ja OIT:n kartasta, onko se sallittu A380:lle. Tätä konetta ei siis pidä rullata kiireellä, ellei halua loppoeihin. Itse rullaaminen on Airbus-lentäjille luontevaa ja parhaat tulokset syntyvät katsomalla perinteisesti ikkunasta ulos ja tarkistaen ajoittain päätelineen sijainnin kurveissa ETACS:n avulla.

Kun kone saadaan viimeinkin radalle, on edessä hieno lentokokemus sekä miehistölle että matkustajille. Haastava rullausvaihe on tällä erää ohi ja kone nousee taivaalle helposti neljän voimakkaan Rolls-Roycen avulla. Ensimmäisen 500 jalan aikana koneen koko vielä tuntuu, mutta seuraavan kymmenen tunnin suurin

haaste onkin muistaa, ettei tässä lennetä tuttua A320-konetta. Jos kuitenkin sellainen unohdus pääsee tapahtumaan, voi äkkiä muistuttaa itseään painamalla Video-nappia, josta näkyy sekä pyrstö- että nokkakameran kuva. Maksimipainossakin kone kiipeää ketterästi FL340 ja koneen keventyessä kivutaan aina FL430 asti. Lento-ominaisuuksiltaan kone on hieman herkempi kuin A320 ja stickin vatkaamista tulee välttää.

Matkustajien kannalta koneella on erityisen miellyttävä matkustaa. Matkustamopaine ei nouse lakikorkeudessaan paljoa 6000 jalan yläpuolelle ja erinomaisen äänieristyksen vuoksi kone on todella hiljainen. Miehistön punkat ovat kookkaat ja miellyttävät sekä sijaitsevat heti ohjaamon takana, josta löytyy myös miehistökäyttöön varattu WC.

Systeemiapuolella polttoainetankkeja on paljon ja kone siirtelee polttoainetta automaattisesti tarpeen mukaan säilyttäen mahdollisimman taakse trimmatun asetuksen (normaalisti noin 40 prosentin paikkeilla). Koneeseen saadaan tarvittaessa ahdettua jopa 254 000 kg polttoainetta, mutta tyypilliset tankkaukset meillä vaihtelevat 130–170 tonnin välimaastossa.

Muut systeemit ovat tuttuja A330/A340-kuskeille, joskin hydraulikka toimii pelkästään Green ja Yellow systeemien kautta. Vaikka molemmat hydraulijärjestelmät menetettäisiin, ei hätää tule, koska kaikilla ohjainpinnoilla on omat, sähköhydraulisesti toimivat varajärjestelmät. Eli siinä, missä muissa konetyypeissä hydraulijärjestelmien menettäminen olisi LAND ASAP ja/tai LAND ANSA (At the Nearest Suitable Airport), ei tätä tilannetta tule A380:ssä vastaan.

Hätätilanteissa käytettävissä olevia kenttiä on vähän. Koneen saa maahan helposti, mutta lennon jatkamisesta voi muodostua ongelma. Monella varakentällä ei ole tarvittavaa työntö-tankkoa ja rullausteiden käyttö voi olla erittäin rajoitettua. Koneen saa siis helposti maahan, mutta on eri kysymys, miten se saadaan pois radalta tai työnnettyä pois gateltä. Varsinkin Afrikan yli lennettäessä lähimmät käyttökelpoiset varakentät ovat pahimmillaan noin neljän tunnin len-

non päässä.

Lähestyessä maaliviivaa kone tuntuu taas A320:ltä noin 500 jalkaan asti, jonka jälkeen koneen massa poistaa hyvin turbulenssin ja pienet värinät. Koneen saa tuotua pehmeään laskuun normaalilla Airbus-tekniikalla, vaikka flare tulee aloittaa normiolosuhteissa 40 jalan kohdalla. Loppuvetoa joutuu tekemään ehkä hivenen enemmän A320:een verrattuna, mutta kaikkein paras tapa varmistaa siedettävä lasku on lentää finaali aina flareen asti taseisella pystynopeudella. Kone on aika herkkä varsinkin pitchin suhteen, joten ohjausliikkeiden tulee tässä vaiheessa olla herkkiä ja pieniä.

Lyhyellekin radalle pystyy laskeutumaan, kunhan se on 1500 metrin paremmalla puolella. Jos koneen automatiikka on huolissaan radan pituudesta vallitsevista tuoliolosuhteista, se alkaa tarvittaessa varoittaa "Runway Too Short" ROW-järjestelmän (Runway Overrun Warning) kautta.

Laskeutumisenkin jälkeen kone valvoo hidastumista ja käskää tarvittaessa "Set Max Reverse" tai "Max Braking, Max Braking", jos rata onkin liukkaampi, mitä lentäjille on infottu.

Kosketuksen jälkeen ei pidä ihmetellä, jos jarrujen pureminen ei heti tunnu. Kyseessä on mitä ilmeisimmin myös A350-koneisiin tuleva Brake-to-Vacate-järjestelmä, joka optimoi jarrutusprofiilin minimoiden jarrujen lämpenemisen ja maksimoiden matkustajamukavuuden (miksei pilottimukavuudenkin). Periaate on, että osana lähestymisvalmistelua lentäjä valitsee OANSin avulla sopivan exitin, johon BTV pyrkii koneen pysäyttämään. Rolloutin aikana hidastuvuus hoituu aluksi aerodynaamisesti spoilereilla ja reversseillä, mutta halutun exitin lähetessä jarrut tulevat mukaan pysäytykseen ja BTV kontrolloi koneen jarruuntumisen aina kymmenen solmun nopeuteen asti. Tässä vaiheessa BTV kytkeytyy itse pois päältä

(ellei lentäjä ole niin jo tehnyt) ja nopeus on samalla näytillä aisoissa.

Lentäjän luontainen skeptisyys uusien "gizmojen" ja BTV:n suhteen poistuu ensimmäisessä simulaattorilaskeutumisessa. BTV on hieno keksintö, joka säästää jarruja ja tekee lentäjän elämästä helpompaa. Hyötyjä on monia, esimerkiksi sumussa kone pysähtyy suunniteltuun kohtaan, eikä tarvitse ihmetellä "missäs me nyt tarkalleen ollaan ja mikäs exit toi seuraava oikein on"? Lisäksi jos joutuu laskeutumaan ylipainoisena reitin varrella sijaitsevalle varakentälle, eivät jarrut kuumene läheskään yhtä paljon kuin autobraken LO-asetuksella ja sen vuoksi matkan jatkaminen onnistuu nopeammin. BTV:tä voi käyttää kuivalla ja märällä radalla, mutta kitkojen huonontuessa BTV:n arviontikyky heikkenee ja sen käyttö on kielletty liukkailla radoilla ja jos koneessa on laskeutumiseen vaikuttavia vikoja." ✈



Jotain uutta,
jotain vanhaa,
jotain lainattua,
jotain sinistä.

LENTOTURVALLISUUSTYÖTÄ REAKTIIVISESTI JA PROAKTIIVISESTI

Pitkähkön tauon jälkeen FPA:n AAP- ja FDM-edustaja palaa Liikennelentäjä-lehden palstoille. Tässä lehdessä esitellään kertauksenomaisesti komiteat sekä työryhmät, joissa töitä tehdään. Tulevissa lehdissä avataan jälleen yksittäisiä tapauksia ja herätellään keskustelua aihealueen teemoista.

Kuvat: Miikka Hult



Antti Rautiainen

- Finnair A32SC
- SLL:n turvatoimikunnan edustaja Finnairin FD Review Team:ssa
- FPA:n AAP- komiteaedustaja
- FPA:n edustaja ECA:n FD WG:ssa
- ECA:n edustaja EOFDM:ssa ja sen WG C:ssa.

Aikaisemmin raporttien (jos niitä saatiin) ja onnettomuustutkinnan kautta saatava tieto oli käynnistävä tekijä lentoturvallisuuden parantamiseksi. Tietokoneiden tulo ilmailuun mahdollisti vaaratilanteeseen tai onnettomuuteen johdaneiden syiden hyvinkin tarkan selvittämisen. Kummallista kyllä, vasta viimeisten vuosien aikana on pikku hiljaa siirrytty reaktiivisesta reagoinnista ennakoivaan vaikuttamiseen. Dataa pystytään keräämään yhä tehokkaammin ja sitä pystytään analysoimaan lähes rajattomasti. Data itsessään ei kuitenkaan kerro kaikkea – se voidaan jopa tulkita väärällä tavalla - ja siksi lentäjien raportteja tarvitaan edelleen täydentämään tätä tietoa. Kaikki tämä nivotaan yhteen operaattoreiden SMS-järjestelmässä, joiden käyttöön sekä kansalliset että kansainväliset viranomaiset ohjaavat yhä enemmän. Valitettavasti lentoyhtiöillä on myös omat syynsä käyttää järjestelmän kautta saatavaa tietoa esim. taloudellisen hyödyn tavoittelussa ja taas vastaavasti olla käyttämättä sitä lentoturvallisuuden parantamiseksi. Näillä tekijöillä ymmärrettävästi saattaa olla paljonkin lentoturvallisuutta heikentävä vaikutus, ja tämän estämiseksi tehdään myös komiteoissa sekä työryhmissä paljon töitä. Samoin datan siirtämiseen ja käsittelyyn liittyvät ongelmat tuovat oman haasteensa.

AAP (Accident Analysis & Prevention Committee)

IFALPAN yksi yhdestätoista komiteasta on AAP-komitea, jonka mm. laatii ohjeistuksia ja prosesseja IFALPAN onnettomuus- ja lentoturvallisuustutkintaan. Kehittämis- ja implementointityön tavoitteena on varmistaa keskittyminen ennaltaehkäisevään ja sitä kautta lentoturvallisuutta parantavaan toimintaan. Pyrkimys on tässäkin päästä reaktiivisesta toiminnasta

proaktiiviseen. Tässä mielessä raportointikulttuurin parantaminen, siihen liittyen Just Culture-toimintamallin (luottamukseen perustuva raportointikulttuuri) levittäminen sekä FDM-kehitystyö (esim. FD Analysis ja SMS) kuuluvat osin komitean työkenttään. Komitean nimen vaihtamista nykyistä toimintaa paremmin kuvaavaksi on myös pohdittu viimeisissä kokouksissa.

Komitean edustajat osallistuvat myös IFALPAN ulkopuolella tapahtuvaan lentoturvallisuutta parantavaan kehitystyöhön. Näitä ovat mm. ICAOn Standards and Recommended Practices (SARPs) tai ilmailuteollisuuden sekä eri valtioiden toimintamallit sekä niihin liittyvät materiaalit, kun niitä kehitetään onnettomuus- ja lentoturvallisuutta vaarantavien tilanteiden tutkinnan kautta. Luonnollisesti yhteistyö sekä tiedon välittäminen muiden IFALPAN komiteoiden kanssa on tärkeää. Tällä hetkellä yksi ponnostuksen kohde on saada yhtenäisen, globaalisti hyväksytty, tavoiteltava turvallisuustaso. Merkittävästi komitean resursseja on viime vuonna laitettu uuden IFALPAN Annex 19:n (SMS) työstämiseen. Tähän uuteen Annexiin siirretään mm. myös osa Annex 13:n (Aircraft Accident and Incident Investigation) sisältämistä asioista ja sillä pyritään ohjaamaan edelleen ICAOn tulevaa Annex 19:ä, johon tulee vastaavasti Safety Management System-asiat.

Komitean jäsenet keräävät tietoa maailmalla sattuneista onnettomuuksissa ja lentoturvallisuutta vaarantaneista tilanteista. Tätä tietoa jaetaan komitean jäsenille, käsitellään mm. komitean kokouksissa, joita on 1-2 vuodessa, ja edelleen prosessoituna saatetaan IFALPAN hallinnolle, muille komiteoille, jäsenyhdistyksille ja koko ilmailuteollisuuslalle. Se myös ylläpitää kerää tietoa lentoturvallisuutta vaarantavista trendeistä. Komitea te-

kee myös omaa onnettomuustutkintatyötä, ohjaa sekä kannustaa jäseniään onnettomuustutkintakoulutukseen ja ylläpitää omaa Accredited Accident Investigator –ohjelmaa. Tavoitteena on entistä paremmin hyödyntää vaaratilanteista ja onnettomuuksista saatavaa dataa lentoturvallisuuden parantamisessa.

Komiteassa on puolen sataa jäsentä, ja lähes kaikilta mantereilta – vain Antarktiksien edustus puuttuu.

FDM ja SMS

FDM on lyhenne sanoista Flight Data Monitoring. Lentokoneen järjestelmien avulla voidaan kerätä tietoa lähes kaikilta (kaupallisilta) lennoilta, ja se siirretään lennon aikana tai sen jälkeen, joko langattomasti tai erilaisen tiedonsiirtovälineiden avulla lentoyhtiön (tai ulkopuolisen) tiedonhallintajärjestelmään. Siellä tieto käsitellään, siitä tehdään johtopäätöksiä sekä mahdollisesti ohjeistuksia ja uusia toimintamalleja. Kaiken tämän tavoitteena on systemaattinen ja proaktiivinen, lentoturvallisuutta parantava toiminta.

Tämä kerättävän tiedon määrä vaihtelee konetyypeittäin ja yhtiöittäin. Selvää kuitenkin on, että kerättävän tiedon määrä tulee edelleen lisääntymään erittäin paljon. Uusimpien liikennelentokoneiden suhteen lentokonevalmistajat on velvoitettu seuraamaan koneen elinkaarta ja data liikkuu koneen sekä tehtaan välillä reaaliaikaisesti koko ajan joidenkin parametrien osalta. Lähtökohtaisesti nämä tallenteet (Flight Data - FD) tulee käyttää lentoturvallisuuden parantamiseen. Kuten edellä jo mainitsin, lentoyhtiöillä on omat intressinsä käyttää dataa myös taloudellisuuden parantamiseen, ja joissain tapauksissa tämä on johtanut yksittäisen lentäjän kannalta epäoikeudenmukaiseen tilanteeseen. Tämä taas johtaa molemminpuolisen luottamuksen heikkenemiseen ja sitä kautta mahdollisesti mm. raportointikulttuurin heikkenemiseen sekä muihin välillisiin, lentoturvallisuutta heikentäviin seuraamuksiin.

Pelkkä Flight Datan kerääminen ja käsittely ei aina riitä kunnollisen yhteenvedon tuottamiseen, vaan sen avuksi tarvitaan lentäjien näkemys ta-

pahtuneesta, raportteja. On hyvä huomata, että data ei välttämättä ole pelkästään bittejä lentokoneen järjestelmistä, vaan myös kuva- sekä äänidatata. Näidenkään suhteen ei vielä ole selviä pelisääntöjä eri intressiryhmien välillä. Kaikkien FDM ja edelleen SMS (Safety Management System) ovat vasta kehityksensä alkutaipaleella ja sääntöjä sekä toimintamalleja parannellaan koko ajan.

Tähän kehitystyöhön liittyy ECA:lla (European Cockpit Association) on Flight Data Working Group (FD WG), jonka edustajat edelleen toimivat European Operators Flight Data Monitoring (EOFDM) foorumissa. Se on eurooppalaisten lentoparaattoreiden ja EASAn (European Aviation Safety Agency) vapaaehtoinen kumppanuusprojekti, jonka tavoitteena on johtaa FDM-ohjelman toimeenpanoon ja auttaa operaattoreita saavuttamaan täysi turvallisuushyöty ohjelmasta.

Lähtökohtaisesti EOFDM on eurooppalaisten lentoyhtiöitten foorumi, mutta se on avoin myös lentokonevalmistajille, lentäjähdistyksille, tutkimus- sekä koulutusinstituutioille ja

viranomaisille. Myös ulko-eurooppalaiset organisaatiot on tervetulleita. EOFDM on järjestänyt nyt vuoden välein kolme konferenssia ja EOFDM:n sisällä on neljä työryhmää:

- WG A Monitoring operational safety issues with FDM
- WG B Programming and equipment aspects
- WG C Integration of an FDM programme into operator processes
- WG D Organisation of FDM conferences

Toimintaan liittyy mm. EU:n regulaatioiden sekä direktiivien valmistelutyöhön osallistuminen. EOFDM toimii ECAST:n (European Commercial Aviation Safety Team) (<http://easa.europa.eu/essi/ecast/>) sateenvarjon alla ja saa sitä kautta ohjauksensa. Tavoitteena on yksilön oikeusturvan varmistaminen kuitenkin niin, että järjestelmän kautta saadaan mahdollisimman paljon lentoturvallisuutta parantavaa informaatiota ja sitä kautta voidaan parantaa järjestelmiä sekä yksittäisten lentäjien ammattitaitoa.

EOFDM:n lisäksi on olemassa EAFDM (European Authorities Coordination Group on Flight Data

Monitoring (EAFDM), joka on viranomaisten vastaava foorumi.

Raportointi, Just Culture ja Gate Keeper'it

Sekä IFALPAlla että ECA:lla on ollut jo vuosia omat työryhmänsä kehittämässä ja yhtenäistämässä raportointijärjestelmiä sekä niihin liittyen tekevässä yhteisiä pelisääntöjä. Eri maanosissa ja valtioissa vallitsevat kulttuuriset sekä historialliset erot asettavat omat haasteensa tälle kehitystyölle, ja sen eteneminen on välillä tuskallisen hidasta. Tavoitteena on kuitenkin saada mahdollisimman kattavasti ilmailun toimijoita velvoittavat säännöt. Viimeisin saavutus oli "Occurrence Reporting COM(2012)776"-asetus, josta päätettiin EU:ssa pitkän käsittelyprosessin jälkeen. Asetus pitää sisällään raporttoijan ja raporttiin liittyvien ilmailun toimijoiden oikeudellisen suojan. Meille lähes itsestään selvä Just Culture ei ole jokapäiväistä edes kaikilla Euroopan operaattoreilla, saati Euroopan ulkopuolella. Toisaalta nyt määritelty Gross Negligence, törkeä huolimattomuus, on myös hyvä saada yhteismitalliseksi. On hyvä muistaa, ettei oikeuden edessä Just Culture suojaa rikosoikeudellisilta seuraamuksilta, jos niihin on lain mukaan aiheutta.

Lentoyhtiön ja lentäjien välille on joissakin yhtiöissä laadittu sopimus, jossa määritellään tarkasti säännöt datan käsittelystä. Sopimuksen määrittämisen Gate Keeperin avulla näitä sopimuksia noudatetaan pilkun tarkasti, ja yksittäisen lentäjän oikeusturva säilyy. Toisaalta sopimus mahdollistaa esimerkiksi FD-kioskit, tilaisuudet, joissa lentäjä voi nähdä yksittäisen lentonsa tiedot, joillakin yhtiöillä kootua dataa pidemmältä ajanjaksolta, ja jopa oppia tutustumalla dataan. Kannattaa käydä, jos siihen on tilaisuus. ✈

Jos yhtiö tarjoaa mahdollisuuden lentoarvodatan tarkasteluun lennon jälkeen, tämä tilaisuus kannattaa käyttää hyväksi.





BMW
Autokeskus

www.autokeskus.fi



Ajamisen iloa

BMW BUSINESS EXCLUSIVE JA BMW 520d xDRIVE.

Uusi BMW Business Exclusive -varustelu tuo BMW 5-sarjan autoosi nahkaverhoillut urheiluistuimet, 8-vaihteisen automaattivaihteiston, LED-sumuvalot sekä lukuisia muita upeita varusteita. BMW Business Exclusive -varustelun saat muun muassa nelivetoiseen BMW 520d xDrive -malliin.

BMW 518d TwinPower Turbo A Business Automatic alk. 47.817,42 €. Autoveroton hinta 38.290,00 €, arvioitu autovero 8.927,42 €. EU-yhdistetty kulutus 4,5 l/100 km, CO₂-päästöt 119 g/km.

BMW 518d TwinPower Turbo A Business Exclusive alk. 50.706,72 €. Autoveroton hinta 40.630,00 €, arvioitu autovero 9.476,72 €. EU-yhdistetty kulutus 4,5 l/100 km, CO₂-päästöt 119 g/km.

BMW 520d TwinPower Turbo A xDrive Business Automatic alk. 55.927,83 €. Autoveroton hinta 43.900,00 €, arvioitu autovero 11.427,83 €. EU-yhdistetty kulutus 4,9 l/100 km, CO₂-päästöt 129 g/km.

BMW 520d TwinPower Turbo A xDrive Business Exclusive alk. 58.880,59 €. Autoveroton hinta 46.240,00 €, arvioitu autovero 12.040,59 €. EU-yhdistetty kulutus 4,9 l/100 km, CO₂-päästöt 129 g/km. Kuvan auto erikoisvarustein. Hinnat sisältävät toimituskulut 600 €.



VARAA KOEAJO

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



PYSY KYYYDISSÄ

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

BMW-MALLISTO JA KAIKKI PALVELUT AUTOKESKUKSESTA.

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 osoitteesta 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 Airportissa autosi puhdistuu nopeasti ja tehokkaasti. Pesukatu pesee jopa 66 autoa tunnissa. Voit valita harjattoman pesun tai pehmytharjapesun sekä sopivan käsittelyn useista eri ohjelmista.

Avoinnna liikkeen aukioloaikoina.

AUTOKESKUS

KATSO LISÄÄ: WWW.AUTOKESKUS.FI/BMW

AIRPORT | Silvastintie 4, Vantaa, p. 020 506 5701
Automyynti ma-pe 10-18, la 10-15. Huolto ma-pe 7-17.

KONALA | BMW Service, Ristipellontie 1C, Helsinki
Huolto ma-pe 7-17.

Huoltovaraukset Airportiin ja Konalaan numerosta 020 506 5070 (ma-pe 7-17)

0205-numeroiden hinnat: 8,35 snt + lankapuh.
5,57 snt min /matkapuh. 22,32 snt min.

Tutustu malleihin: bilja.fi



Svensk matematik

Pienet päästöt ovat tähän asti merkinneet myös pienempiä tehoja. Nyt on toisin: Volvon uusien ruotsalaisten moottoreiden ansiosta sinä voit nyt nauttia entistä suuremmasta ajonautinnosta ja säästää sekä polttoainekustannuksissa että auton hinnassa. Tervetuloa koeajolle!

Volvo XC60 D4

181_{hv}

117_{g | km}

4,5_{l | 100 km}



Uusi kahdeksanvaihteinen automaatti D4-moottoriin nyt vain 990 €

VOLVOCARS.FI

Volvo XC60 D4 –mallisto alkaen: Autoveroton hinta 37 500 €, autovero 8 523,55 €, toimituskulut 600 €, kokonaishinta 46 623,55 €. Autoetu alkaen: vapaa 875 €/kk, käyttöetu 695 €/kk. EU-yhd. 4,5 l/100 km, CO2 117 g/km. Kuvan auto erikoisvarustein.



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



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



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

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

BILIA
WWW.BILIA.FI