

LIIKENNE- LENTÄJÄ


5/2015

IHANAT LENTÄJÄNAISET

ORVOKKI KUORTTI, KIRSI ARVE-INKINEN,
MINNA-MARI HARJU, PIA JA ANNA-MARIA KYMÄLÄINEN





Audi
Teknistä etumatkaa



Aja tällä. Tunnet tämän.

**Täysin uusi Audi A4. Teknistä vetovoimaa.
Alk. 38 102 €.**

Uusi Audi A4 näyttää jälleen kehityksen tahdin. Uudet TDI- ja TFSI-moottorit ovat aiempaa tehokkaampia ja suorituskykyisempiä, mutta kuluttavat entistä vähemmän polttoainetta. Kun mukaan lisätään luokkansa tyylikkään matkustamo ja viimeisintä tekniikkaa, kuten lisävarusteena saatava, täysin digitaalinen Audi virtual cockpit -mittaristo, tulee ajamisesta tavallista paljon nautittavampaa. Tutustu osoitteessa audi.fi/uusia4



Audi Care Base
-huolenpitosopimus
alk. 32 €/kk.



Audi A4 Sedan 1.4 TFSI Business 110 kW (150 hv) alkaen 38 101,93 €,
autoveroton hinta 30 170 €, arvioitu autovero 7 331,93 € CO₂-päästöllä 123 g/km.
Vapaa autoetu alk. 755 €/kk, käyttöetu alk. 575 €/kk. Keskikulutus 5,2 l/100 km.
Kuvan auto erikoisvarustein. Kokonaishinta sisältää toimituskulut 600 €.

Audi Center Airport

Veromies, Tikkurilantie 123, Vantaa
automyynti 010 5333 760
huolto 010 5333 700

Automyynti palvelee: ma-pe 8-18, 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.

Audi Center Espoo

Suomenoja, Martinkuja 6
automyynti 010 5333 503
huolto 010 5333 500

Audi Center Helsinki

Herttoniemi, Mekaanikonkatu 10
automyynti 010 5333 230
huolto 010 5333 233

audicenter.fi

LOPPUJA JA ALKUJA



Sami Simonen

FPA:n
puheenjohtaja,
A330 COP

FINNAIR

Vuosi 2015 lähestyy loppuaan ja samalla yksi vuosi aherrusta jää jälleen historiaan. Valitettavasti vuosi jää historiaan myös väkivaltaisen terroritekojen siivittämänä, joissa on menetetty liian paljon syyttömiä ihmishenkiä. Syyttömien joukossa on myös työmatkalla olleita kollegoita, joka tuo tragedian todella lähelle. IFALPA myös muistuttaa operaattoreita tiedonjaon vastuusta sekä kohdeturvallisuuden varmistamisesta. Tällä saralla on paljon parannettavaa ja vuosi 2016 tulee näyttämään pystymmekö vastaamaan haasteisiin.

Henkilökohtaisesti tulevaisuus näyttää erilaiselta, koska vuodenvaihteessa jättän Suomen lentäjaliiton puheenjohtajuuden. Viisi vuotta on vilahtanut kuin hetkessä. Paljon on aherrettu, mutta paljon jää tuleville puuhamiehille tekemistä. Pysähtyneisyys ei kuulu lentoliikenteeseen, vaan tulemme edelleen kokemaan muutosta ja murrosta ”vanhoihin hyviin” asioihin. Tulevaisuuden muutoksiin voidaan vaikuttaa vain olemalla aktiivisesti mukana.

Joku teistä lukijoista ehkä muistaa, kun ensimmäisessä puheenjohtajan palstassani 2011 kirjoitin kokemuksestani voimallaitoksella ja siitä, miten siellä taulukkolaskennalliset säästöt melkein tuhosivat, siis fyysisesti melkein sulattivat koko laitoksen. Ehkä tämä vinkki ei saavuttanut lentoyhtiöitä, koska olemme useasti saaneet kuulla ongelmista, jotka ovat helposti yhdistettävissä liikaan taulukko-säästämiseen. Säästöt ovat varmasti olleet pakollisia, mutta jossain vaiheessa on pakko kääntää kelkka, ennen kuin törmätään seinään. Henkilöstön joustopussille mennään helposti, ja pakon edessä henkilöstö myös joustaa. Varmasti, kyseessä on oma työnantaja ja oma työpaikka. Olen aistinnut joustopussin olevan useassa yhtiössä nyt tiensä päässä. Erittäin vaarallinen ilmiö on esiin noussut välinpitämättömyys ja turhautuminen. Kovasti ihmettelen, jos yhtiöiden johtoportaat eivät ole asiasta tietoisia. Lentoyhtiöiden voimavara on kuitenkin lopulta työntekijät. Kun se voi-

mavara pettää, on yhtiön tulevaisuus menetetty.

Yhteistyö lentäjien ja lentäjaliittojen kesken on yksi tärkeimmistä asioista, mitä voimme tehdä. Yhtiöt voivat kilpailla keskenään, mutta lentäjien edun mukaista on yhdessä keskustella ja suunnitella miten tulevaisuuden haasteisiin voidaan vastata. Euroopan lentäjäteistyön lisäksi pohjoismaainen yhteistyö on loistava esimerkki siitä, miten saamme tietoa erilaisista ongelmista ja miten niihin on onnistuttu vastaamaan. Pyörää ei kannata aina keksiä uudelleen. FPA isännöi marraskuussa kaksipäiväisen Nordic-symposiumin, jossa paikalla olivat kaikki Pohjoismaiden lentäjaliitot. Tapahtumassa saimme hyviä askelmerkkejä ja työryhmiä tulevaisuuteen sekä tietysti henkilökohtaiset kontaktit pohjoisiin veljesliittoihin.

Kansainvälinen työ tulee olemaan entistä tärkeämpää. Määräysmaailma tulee Euroopan ytimeistä jossa virkamiesten ja poliitikkojen ajatuksia väännetään moneen suuntaan, intressiryhmästä riippuen. Jos haluamme vaikuttaa, meidän tulee olla paikalla. Yhä ammatillisempi vaikuttaminen on tulevaisuutta ja mukana on oltava. Tämä vaatii resursseja, niin tekijöitä kuin rahaakin. Se tulee olemaan lentäjaliittojen tulevaisuuden haaste. Toivotaan jäsenistön ymmärtävän työn tärkeyden ja mahdollistavan sen jatkumisen.

Haluan lopuksi kiittää FPA:n koko toimihenkilöstöä hyvästä työstä. Samoin kiitän omaa jäsenyhdistystäni Suomen liikennelentäjaliittoa (SLL), joka on mahdollistanut työni lentäjien yhteisten tulevaisuuden puolesta. Työ jatkuu, se on yhtä varmaa kuin maapallon pyöriminen.

Toivon, että viihdytte tämän lehtemme uusimman numeron parissa. Lehti on tavallista mittavampi, ja tällä kertaa yhdeksi sen merkittäväksi teemaksi valittiin naislentäjät.

Hyvää joulua sekä mahtavaa uutta vuotta 2016! ✂

6

Piper Clipperillä Atlantin yli

Minna-Mari Harju toteutti unelmansa ja hankki oman pienkoneen. Siirtolento Atlantin yli oli huikea kokemus.



16

Finnairin ensimmäinen nainen

Kirsi Arve-Inkinen oli Finnairin ensimmäinen naislentäjä. Työstään läpi uran nauttanut Kirsi eläköityi keväällä 2014.



22

Oshkosh Air Venture

Ilmailumuseotarkastaja Tolvanen
Ilmailun naiset -teeman äärellä suuren maailman lentonäytöksessä.

Mukana myös

- 5 Turvatoimikunnan terveiset
- 14 Lentokapteeni Orvokki Kuortti
- 30 Lentävät siskokset
- 38 Verkostoituneet naislentäjät
- 40 Litiumparistojen ilmakuljetus
- 44 Finnairin A350 liikenteessä
- 50 Lentäjien ja lennonjohtajien risteily
- 54 Le Bourget'n ilmailukirpputori
- 58 Ironman Havaji
- 62 Nordic Pilots' Symposium 2015



Liikennelentäjä-lehden aineisto- ja ilmestymiskalenteri 2015

Nro	Toimitusaineisto	Ilmoitusaineisto	Lehti ilmestyy
5 / 2015	25.10.	2.11.	vko 49
1 / 2016	24.1.	3.2.	vko 9

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

Julkaisija:

Suomen Lentäjäliitto 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

Tekstien viimeistely:

Hannu Kärävä

Toimittajat:

Miikka Hult, Pekka Lehtinen,
Heikki Tolvanen, Antti Hyvärinen

Taitto:

Maija Havola

Toimituksen sähköpostiosoite:

toimitus@fpapilots.fi

Toimitusneuvosto:

Suomen Lentäjäliitto ry:n hallitus

Ilmoitusmyynti/marketing:

mainosmyynti@fpapilots.fi
040-219 2334

Tuula Nuckols
tuula.nuckols@fpapilots.fi
Sami Simonen
sami.simonen@fpapilots.fi
Mikael Währn
mikael.wahrn@fpapilots.fi

Vuonna 2015 ilmestyy viisi numeroa.

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

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

Kannen kuva:

Teemu Hallamaa

Lehden painotyö:

Grano Oy, Vantaa

TURVATOIMIKUNNAN TERVEISET



Petri Pitkänen
Finnair

Allekirjoittaneella alkaa olla takanaan ensimmäinen vuosi FPA:n turvatoimikunnan puheenjohtajana. Pöydällä on ollut monia pieniä ja suuria asioita kotoa ja maailmalta, ja samalla toimikuntaan on tullut uusia ja innokkaita tekijöitä. Kaiken kaikkiaan turvatoimikunnan rooli suomalaisessa ilmailussa on hyvä, ja keskusteluyhteys toimii joka suuntaan.

Väsymys

Suurinta osaa FPA-laisista koskettavat viimeistään helmikuussa 2016 noudatettaviksi tulevat EASA:n uudet työ- ja lepoaikamääräykset. Lähtökohtaisesti kehitys on hyvä, sillä uudet määräykset ottavat vanhoja sääntöjä paremmin huomioon lentäjien väsymyksen ja sen hallinnan. Se, että väsymystä hallitaan aikaisempaa enemmän viranomaismääräyksen, on askel oikeaan suuntaan. Muutenhan tätä lentoturvallisuusasiaa käsitellään työehtosopimuksissa, jolloin siitä tulee kauppatavaraa ja kaupallisen kilpailun merkittävä osatekijä.

Suurimpana periaatteellisena muutoksena on, että väsymysriskien hallinta tulee olennaiseksi työvuorosuunnittelun osaksi. Tämän toimivuus käytännössä on iso kysymysmerkki. Yötyön maksimipituus lyhenee, mikä lienee kaikille helpotus. Myös muita muutoksia työvuorolistoissa näkyy, esim. nykyisellään Finnairilta ja Norralta tutut Lontoon ja Pariisin yöpyvät poistuvat – vaikka niitä ei ras- kaiksi koetakaan. Lepoajan tulee kui-

tenkin olla nykyistä pitempi. Tähän on haettu muutamassa maassa poikkeuslupaa, jotta vanhaa lyhennetyn levon mallia voisi jatkaa.

Euroopan tasolla puhuttavat myös pitkät varallaolot ja niistä aiheutuva väsymysriski.

Litium-akkujen kuljettaminen

Suuri osa meistä lienee kuljettanut ruumassa suuriakin määriä litium-akkuja – usein tietämättään. Litium-akut ovat olleet kuuma puheenaaihe kun sekä FAA, Boeing että Airbus ovat todenneet, ettei nykykalustolla välttämättä pystytä sammuttamaan ruumassa syttynyttä akkupaloa. Useat yhtiöt ovat sen takia oma-aloitteisesti lopettaneet litium-akkujen kuljettamisen matkustajakoneissa. Suomessa akkuja vielä lennätetään, kun määräykset sen ker- ran sallivat. Timo Lempiäinen kirjoittaa aiheesta lisää tässä lehdessä.

Lentäjien edustus Runway safety -tiimissä

Kolmantena asiana nostan esiin Helsingin Local Runway Safety teamin. Marraskuun lopulla selviää, saadaanko lentäjäedustus mukaan tähän nykyisin Finavian ja lentoyhtiöiden (Finnair, Norra, Blue1) muodostamaan ryhmään. Vuosien kädenvään- nön jälkeen näyttää syntyvän yhteisymmärrys siitä, että lentäjilläkin saat- taan olla lentopaikan turvallisuudelle jotakin annettavaa.

Hyvää joulun odotusta kaikille kolle- goille! ✈️

SUOMEN AMELIA EARHART



Minna-Mari poseeraamassa Färsearilla
Islannista alkaneen työään legin
jälkeen. Kuvat: Minna-Mari Harju

Norran Embraer-kapteeni Minna-Mari Harju toteutti vuosi sitten haaveensa ja hankki pienkoneen Yhdysvalloista. Rohkea nainen lensi koneensa yksin Atlantin yli viime kesänä.



Yhdysvalloissa lupakirjan-
sa vuonna 1995 suorittaneel-
la Minna-Marilla oli aina ollut
haave: omistaa oma pienkone. Tosin
haaveen kohteena ei ollut mikä tahan-
sa mopo-cessna, vaan juuri tietynlai-
nen klassisen tyylikäs ja tunteita nos-
tattava ilmojen kaunotar. Kun edel-
lisvuonna hyvä ystävä Yhdysvaltojen
Ohiossa johdatti Minna-Marin lento-
konehalliin ja raotti ovea, oli nainen
myyty. Hallissa oli liikennelentäjä-me-
kaanikon omistuksessa ollut käsittä-
mättömän upeasti pidetty nelipaikkai-
nen ja kannuspyöräinen Piper PA-16
Clipper N5873H.

Valmisteluihin meni vuosi

Ostopäätös syntyi helposti, mutta en-
nen kuin kone olisi Suomessa, vastas-
sa oli monta ongelmaa. Vaikka moni
olisi harkinnut koneen kuljettamista
meriteitse, ratkaisu oli Minna-Marille
alusta alkaen selkeä: ”Ainoa vaihtoehto
oli, että lennän sen Atlantin yli itse”.
Byrokratia ja siirtolennon suunnit-
telu olivat täyttä työtä ja niihin
tuhraantuikin aikaa koko viime talvi.
Selvitettäviä asioita olivat muun mu-
assa reitti, polttoaine, rajamuodolli-
suudet, maiden omat vaatimukset, ko-

neen kelpoisuus ja Atlantin sääolosuhteet.
Mitä enemmän asiaan perehtyi,
sitä enemmän uusia vaatimuksia tuli
esiin, Minna-Mari huokaa. Netistä löy-
tyi onneksi kattava opas Atlantin yli-
tykseen ja lukuisilta kokeneilta siir-
tolentäjiltä sai korvaamatonta apua.
Lähinnä jälkeensä mietitytti, mitä
kaikkea jäi huomaamatta.

Lähtökohtaisesti koneen tuli olla
IFR-kelpoinen ja riittävän toiminta-
ajan saavuttamiseksi koneeseen tuli
asentaa lisätankki. Lennon vakuut-
taminen oli luku sinänsä, sillä mi-
kään vakuutusyhtiö ei suostunut va-
kuuttamaan ensikertalaisen suorita-
mata Atlantintylityslentoa 748-ki-
loisella kangaspäällysteisellä koneel-
la. Lopulta kuitenkin ilmaantui yksi
yhtiö, joka myönsi vakuutuksen –
ja sekin ilmeisesti vain Minna-
Marin ATPL-lupakirjan ansiosta.
Painojen puolesta oli alusta alkaen
selvää, että lento tuli toteuttaa yksin.
Koneeseen ei yksinkertaisesti mahtu-
nut mitään ylimääräistä kaiken polt-
toaineen ja vaadittujen tavaroiden jäl-
keen. Virallisella vaatimuslistalla oli-
vat muun muassa ELT, pelastuslaut-
ta, pelastuspuku, selviytymispakkaus,
valopistooli päivälle ja yölle erikseen,
merkinantopeili, retkikeitin, 2 000 ki-
lokaloria ruokaa henkilöä kohden sekä
kompassi ja Grönlannin erityisvaati-
muksena lumilapio. Lisäksi mukaan
tulivat henkilökohtaiset tarvikkeet sekä
käsikäyttöinen polttoainepumppu
tankkaushommia varten, satelliittipu-
helin, henkilökohtainen ELT, iPad ja
GPS-paikannin.

Tyypit voimaan ja matkaan

Talven yli kestäneen suunnittelun jälkeen Minna-Mari matkusti kesäkuussa Clevelandiin Ohioon, jossa matkan käytännön valmistelut alkoivat. Ensinnäkin yhdysvaltalaislupakirjaan piti saada taas virtaa ja tämän jälkeen piti vielä opetella lentämään kyseisellä koneella. Aikaa edellisestä pienkonelennosta oli kulunut vuosia, joten loppuvuoden aloittaminen 50 jalasta piti saada siirretyksi vähän alemmas ja lopuksi oli opeteltava tekemään oikeaoppinen kolmen pisteen kannuspyöräkonelasku. Kolmen tunnin koulento ja tarkkari tekivät tehtävänsä ja näin Minna-Mari oli valmis aloittamaan Atlantint ylityksensä. Olisihan ilmassa aikaa ihmetellä koneen saloja.

Reissu alkoi Clevelandista ja kulki Kanadan pohjoisosien kautta Grönlantiin, Islantiin, Färsaarille, Norjaan ja sieltä Ruotsin kautta Suomeen. Legit olivat noin 5 tunnin mittaisia ja pysähdyksiä kertyi kaikkiaan 15. Koska PA-16:n matkalentonopeus oli 112 mph, pidensi 10 solmun vastatuuli lentoaikaa pitkällä legeillä noin tunnilla. Tyypillisesti Minna-Mari lensi lennot VFR on top,

ja pyrki aina mahdollisimman korkealle. Parhaimmillaan korkeutta oli Grönlannin päällä 10 500 jalkaa – maasto alapuolella kohosi noin 8 000 jalkaan.

Jo Kanadan pohjoisosien päällä maisema muuttui niin karuksi, ettei alapuolella näkynyt muuta kuin vuoria ja jyrkänteitä. Grönlannin maisema puolestaan oli kuin kuussa, pakkolaskusta selviytyminen olisi edellyttänyt lumeen kaivautumista ja avaruushuopaan kääriytymistä, eikä henkiinjääminen sittenkään olisi ollut varmaa. Islannin ja Grönlannin pelastajilta saadut vinkit kehottivat aina laskemaan mieluummin jäälle kuin veden, heillä oli kuulemma jatkuva leikkimielinen kilpailu siitä, kummat ehtivät poimimaan pelastettavan ensin. Minna-Mari toteaa myös, että jossain vaiheessa päässä pyöri eettinen ongelma onko oikein riskeerata pelastajien henki lentämällä itsekkäästi Atlantint yli. Pelastajat kuitenkin lohduttivat, että he vain tekevät työtänsä, eikä tuollaisia kannata miettiä.

Atlantin yllä on orpo olo

Lento-osuudet olivat kovaa työtä: joka hetki piti olla selvillä koneen kunnosta, säästä, kenttien aukioloajoista sekä kulloisistakin paikallisista määräyksistä, Minna-Mari kertoo. Kenttien aukiolo saneli aikataulut ja aikavyöhykeitä itään päin kulkiessa aikaa kului koko ajan hukkaan. Positiivisena puolelta olivat kuitenkin kesän pitkät valoisat päivät. Sään osalta arktisten alueiden olosuhteet olivat kovin erilaisia Euroopan säihin verrattuna ja erityisen tarkkana piti olla jäätävien pilvien kanssa. Vaikka mittarilentoa pystyikin tarvittaessa lentämään, ei kangaspäällysteisellä koneella ollut mitään asiaa jäätäviin olosuhteisiin. Asiaa hankaloitti myös se, että maasta toiseen lentäessä tuli saapua vain määrätyille airport of entry -kentille rajamääräyksien vuoksi. Huonon sään yllättäessä ei siis voinut muuttaa suunnitelmaa ja lentää toiselle kentälle. Kaikesta huolimatta Minna-Mari joutui palaamaan takaisin lähtökentälle vain kerran yritettyään ensimmäisen kerran lentää Grönlannin länsirannikolta itärannikolle. Paluu 2,5 tunnin lennon jälkeen oli karvas. Hän joutui

länsirannikolla tämän jälkeen odottelemaan kelvollisia säitä pari päivää ja siksi viettämään siellä vielä juhanuksenkin.

VHF-kuuluvuus oli matalilla korkeuksilla vain välttävää ja usein kului tunteja ilman minäänlaista radioyhteyttä. FIR:ien rajoilla tuli tehdä pakolliset ilmoitukset, mutta monesti ne joutui vain lähettämään sokkona. Arktisilla alueilla valvoivat kylä Kanadan Arctic Radio sekä osan Atlanttia kattava Iceland Radio mutta niidenkin kuuluvuus oli onnetoman huono. Useita kertoja Minna-Mari pyy-



Kentät ja kylät olivat matkan varrella melko karuja. Tässä ollaan Kulusukissa Grönlannissa.

Grönlannin itärannikon maisemat eivät varsinaisesti houkuttele tekemään pakkolaskua.





Lähestymässä Färösaarten kenttää. Pilvi on juuri läpäisty ja kenttä odottaa vuoron päässä.

si apua yli lentäviltä liikennekoneilta, jotka välittivät hänen paikkailmoituksiaan ja antoivat säätietoja. Koneet liikkuvat kuitenkin niin nopeasti, ettei niiltä useinkaan ehtinyt saada riittävästi apua. Mukana kulkenut satelliittipuhelin oli sen sijaan mahtava apu. Yhdysvalloissa ollut ystävä lähetti siihen tekstiviestillä säätietoja matkan aikana. Pysähdyspaikat olivat poikkeuksetta karuja, eikä pikkukylissä ollut usein muuta kuin kauppa, hotelli ja kuppila. Palvelut kuitenkin toimivat hyvin ja polttoainetta myytiin käsipumpputavarana tynnyreistä. Netti oli kaikkialla saatavilla, joskin Grönlannissa sen käyttö oli äärettömän kallista. Ihmiset olivat joka paikassa käsittämättömän ystävällisiä ja erityisesti Färösaarilla Minna-Maria juhliittiin lentävänä naissankarina. Vaikka eri kohteista olisi ollut hienoa nauttia pidempäänkin, aikataulusta oli pidettävä kiinni ja pyrittävä lentämään aina kun se oli mahdollista. Ainoa poikkeus aamukuuden herätyksiin oli juhannussunnuntai, jolloin Minna-Mari oli Grönlannissa ja kaikki paikat olivat suljettuina.

Jännittävin tilanne tapahtui matkalla Islannista Färösaarille. Jo etukäteen Minna-Mari oli kuullut varoituksia Färösaarten nopeasti muuttuvasta säästä ja nyt kesken matkan

ystävän satelliittipuhelimeen lähettämät säätiedot paljastivat tilanteen: Lähistöllä ollut matalan keskus oli lähtenyt liikkeelle ja sää oli menossa tukkoon vastoin aiempia ennusteita. Koska toiminta-aikaa oli koneessa vielä hyvin jäljellä, Minna-Mari päätti jatkaa matkaa ja katsoa tilannetta lähempää. Färösaarten lähestyessä kä-

vi selväksi, että saarten ylle oli tullut matala pilvikatto, joka verhosi lentokentän täysin. Jos pilvikerros vielä olisi jäätävä, ei kangaskoneella olisi mitään mahdollisuutta lentää sen läpi, tällöin edessä olisi ollut noin kolmen tunnin paluu Islantiin. Kaikeksi onneksi saarille saapui juuri reittilento, jonka miehistö vahvisti, ettei pilvi jäätänyt. Näin Minna-Mari uskalsi tehdä pilven läpäisyn ja laskeutua kohti solaa, jossa kenttä sijaitsi. Pilven alle päästyä kenttä näkyi jo suoraan edessä ja etappi saatiin hoidetuksi kerralla.

Lähtö Färösaarilta ei ollut juurikaan helpompi, sillä matalapaine toi mukanaan kovat tuulet. Kentällä puuskat olivat 30 solmua ja koska kenttä sijaitsi solassa, tästä saattoi kehittyä otolliset olosuhteet raivokkaalle turbulenssille. Kentän lennonjohtaja esitti kuitenkin Minna-Marille uskottavat tutkimustulokset, joiden mukaan turbulenssia esiintyi vain tietyistä suunnista puhaltavien tuulten vallitessa. Tästä vakuuttuneena Minna-Mari uskalsi lähteä liikkeelle ja ilmaan päästyään hämmästytti: toden totta, turbulenssia ei ollut juuri nimeksikään. Suurin ongelma lähdyssä oli saada tuulen pieksemä kevyt kone rullatuksi kiitotielle, hän nauraa.

Minna-Marin reitti Atlantin yli sisälsi 15 kenttää ja vei huimien arktisten alueiden yli. Lentoaikaa kertyi 58 tuntia.



NOVEMBER X-RAY CLEARED FOR TAKE OFF



Kuvan auto F Sport -varustein.

**SOITTAMALLA NUMEROON 010 851 8200
SAAT UUDEN LEXUS NX 300h HYBRIDIN KOTIOVELLESI.**

Lexus on voittanut Suomessa viimeisen seitsemän vuoden aikana kuusi kertaa arvostetun Merkkien Merkki -asiakastyytyväisyystutkimuksen poikkeuksellisen korkein indeksipistein. Jos haluat tietää miksi, tilaa ainutlaatuinen **Lexus Home Delivery -koeajo**, niin tuomme kotiisi pääkaupunkiseudulla tai Helsinki-Vantaan lentokentälle valitsemasi Lexus-mallin koeajoon sinulle sopivana ajankohtana. Huomioithan, että täytämme koeajokalenterin tilausjärjestyksessä.



AMAZING IN MOTION

LEXUS NX 300h Hybrid -mallisto alkaen

CO ₂ g/km	Teho kW/hv	EU-yhdistetty kulutus	Autoveroton hintaa (alv 24 %)	Arvioitu autovero	Toimitus- kulut	Kokonais- hintaa	Vapaa autoetu €/kk	Käyttöetu €/kk
117	145/197	5,1l/100 km	43.800 €	9965,83 €	600 €	54.365,83 €	985	805

TUTUSTU KOKO LEXUS HYBRID -MALLISTOOMME OSOITTEESSA LEXUS.FI TAI TULE KÄYMÄÄN.

Lexus Kaivoksela

Vanha Kaarelantie 31, Vantaa.
Avoimna ark. klo 9-17, la klo 10-14.
www.lexuskaivoksela.fi

Hämmästyttävän helppoa!

Se, mikä Minna-Marin mukaan koko urakassa hämmästytti eniten, oli sen yllätyksettömyys. Kone toimi koko ajan hyvin eikä moottorin kanssa ollut murheita. Ainoastaan lopussa Minna-Mari sortui omien sanojensa mukaan tyypilliseen virheeseen: Kotimaan lähestyessä hänen oli alun perin määrä yöpyä Tukholmassa. Kotiinpaluu ja perheen kuva silmissään hän päätti kuitenkin jatkaa saman tien matkaa ja starttasi viimeiselle etapille Itämeren yli. Alkuperäinen määräkenttä oli Helsinki, mutta koska muu perhe oli sukuloimassa Porissa, Minna-Mari päätti lentää suoraan sinne. Porin sää oli ennusteissa melko huono, mutta juuri Atlantin ylittäneestä se ei tuntu-

nut kovinkaan suurelta ongelmalta. Kävi kuitenkin niin, että Porin sää oli totaalisen tukossa ja Minna-Mari joutui diverttaamaan Helsinki-Vantaalle. Lopulta yhden yön huilimisen jälkeen Minna-Mari starttasi viimeiselle legilleen Helsingin TMA:n alapuolella Nurmijärvellä sijaitsevalle Savikon kentälle, josta muodostui N5873H:n uusi koti.

Minna-Mari korostaa perheen ja ystävien merkitystä näin suuressa projektissa ja painottaa, että ilman läheisten suostumusta hän ei olisi ikinä moiseen matkalle lähtenyt. Kun aikoo olla useamman viikon maailmalla ja perheen arjen pyörittäminen jää vain puolison vastuulle, tukiverkoston on oltava kunnossa. Myös kaikinpuolinen apu kotoa ja ystäviltä reissun ai-

kana on äärettömän tärkeää, Minna-Mari summaa. Yhteensä Minna-Marin reissu kesti neljä viikkoa, joista lento-osuus vei kolme. Lentotunteja kertyi 58. Nyt koneella on lennetty leppoisaa löttöstelyä lähimaisemissa jo vaikka kuinka paljon ja perheen pieninkin istuu upean Clipperin kyydissä kuin kokenut matkustaja.

Entä lähtisikö Minna-Mari uudelleen vastaavanlaiselle reissulle, jos joku vaikka sattuisi tarvitsemaan osaa-
van siirtolentäjän omalle koneelleen? –Periaatteessa voisin vaikka lähteäkin, mutta mitään hinkua ei ole. Kyllä tämä oli pikemminkin tällainen ”once in a lifetime” -tyyppinen juttu. Eikä tuo lysti mitään ihan halpaakaan ole.



Suomen Amelia Earhart perheen rutistuksessa Savikon kentällä kolmen viikon lentoseikkailun jälkeen.



PANKKIASIAT *Lennokkaasti* KUNTOON.

Laitetaan pankkiasiasi lennokkaasti kuntoon yhdellä tapaamisella.
Sovitaan tapaaminen paikassa joka sinulle parhaiten sopii: kotona, työpaikalla tai lähimmässä Nooa Säästöpankin konttorissa. Kartoitetaan yhdessä sinulle sopivat palvelut ja tehdään ratkaisut yhdellä istumalla.



Yhteyshenkilösi:
Rahoituspäällikkö Jari Ritvanen
puh. 040 755 1544
jari.ritvanen@saastopankki.fi

Tervetuloa

**TYYYTYVÄISTEN
ASIAKKAIDEN
JOUKKOON!**



*Säästöpankin asiakastyytyväisyystutkimus 2015



Säästöpankki
auttaa aina.



LENTOKAPTEENI

Orvokki Kuortti



Orvokki Kuortti
Lake Buccaneer
-koneessa. Kuva:
Orvokki Kuortti



Heikki Tolvanen
Airbus-kapteeni

FINNAIR

Orvokki Kuortti on suomalais-
ten naislentäjien edelläkävijä.
Hän hankki ensimmäisenä
naisena Suomessa muun muassa len-
nonopettajan, helikopterilentäjän ja
mittarilentäjän kelpuutukset. Kuortti
lensi yksimoottorisilla koneilla viiteen
maanosaan sekä ylitti Atlantin päällik-
könä yksimoottorisilla koneilla 17 ker-
taa, joista yhdeksän kertaa yksin.

Harmon-patsas tuli jo lentouran alussa

Kuortti opiskeli yliopistossa matema-
tiikkaa, fysiikkaa, kemiaa ja meteoro-
logiaa. Haave lentämisestä syntyi jo var-
hain, mutta koulutukseen hakeutumi-
nen oli naisille tuolloin vaikeaa muun
muassa Finnairille vaatimuksena olleen
asevelvollisuuden suorittamisen takia.
36-vuotiaana Kuortti hakeutui Malmin
lentoaseman lentokouluun ja sai lento-
lupakirjan joulukuussa 1968. Jo seuraava-
vana vuonna hän oli nopein naislen-
tätjä England–Australia Air Racessa.
Tästä hänet ja hänen perämiehensä
Raimo Komi palkittiin 1970 Suomen

Ilmailuliiton Harmon-patsaalla.

Naislentäjät olivat tuohon aikaan
erittäin harvinaisia niin Suomessa kuin
maailmalla. Kuortti sai kärsiä miehisen
alan väheksyvistä asenteista. Hän oli
kuitenkin jo kouluaikoina päättänyt olla
alistumatta pelolle ja vähättelylle. "En
ajatellut, olenko etevä vai en. Minulla
vain oli hirveä hinku lentämiseen ja il-
mailun oppimiseen. Se oli minun ala-
ni. Kyllähän Suomessa tuli kaikenlaista
pienää jäynää viranomaisten taholta ja
sitä rataa. Mutta olin päättänyt, että mi-
tä tahansa tulee vastaan, niin en lannis-
tu. Nuorempana olin jo veljistäni ja poi-
kapuolisista leikkiveroistani huomannut,
ettei pojissa mitään sen ihmeelli-
sempää ole," Kuortti toteaa.

Vuoden 1971 London Victoria
Airways -kilpailussa Kuortti ja kak-
kospilotti Eira Kuorinka ylittivät en-
simmäisinä suomalaisnaisina Atlantin
Piper Cherokee Arrow -lentokoneella.
Kuortti oli ensimmäisenä suomalaisena
mukana Paris Air Shown näytöslen-
täjänä vuonna 1973.

Ainoa suunta näytti olevan suoraan meren pohjaan

Orvokki Kuortti selviytyi pakkolaskus-
ta myrskyiseen Pohjois-Atlanttiin yk-
sinlennollaan USA:sta Suomeen tou-
kokuussa 1977, nelipaikkaisen Lake
Buccaneer -amfibiolentokoneen moot-

torin sammuttua kolmessa kilometris-
sä Grönlannin eteläkärjen ja Islannin
länsikärjen puolessavälissä. "Tiesin, et-
tei minulla ollut mahdollisuuksia enää
päästä Islantiin. Grönlantiinkaan ei
kannattanut edes yrittää," Kuortti muis-
telee. Hän totesi pakkolaskun olevan ai-
noa vaihtoehto.

Hätäilmoituksen tehtyään Kuortti
valmistautui tekemään viimeisen las-
kunsu. Hän oli varma, että hänen ta-
rinansa päättyisi kolmessa metris-
sä pauhaaviin Atlantin aaltoihin. Silti
hän pystyi toimimaan rauhallisesti ja
pelotta, kaikkea oppimaansa hyödyn-
täen. "Mereen laskettaessa on mentä-
vä maininkien suuntaan. Mutta siellä oli
pelkkää ristiaallokkoa. Päätin alas tul-
lessa tähdätä yhteen korkeampaan aal-
toon. Osuin oikeaan kohtaan, josta ko-
ne pomppasi takaisin ilmaan. Siitä oh-
jasin kohti seuraavaa isompaa aaltoa." Kuortti
sai koneensa ohjatuksi laskevan
aallon mukaisesti. Kone jäi vahingoittu-
mattomana kellumaan veteen ja onnek-
seen hän huomasi olevansa vielä hen-
gissä. "Se oli varmasti paras laskeutu-
miseni koskaan."

Amerikkalaiset tulivat noin kak-
si tuntia myöhemmin apuun kahden
Hercules-koneen ja Sikorsky S-61R
HH-3E -helikopterin voimin Islannin
tukikohdasta. Sammakkomiehet häm-
mästyivät huomattuaan, että pelastetta-
va oli nainen. "Olen niitä harvoja naisia,
joiden vuoksi kaksi miestä on hypän-
nyt keskelle Atlanttia. Atlantin ylityk-
sen jälkeen koin olevani enemmän ta-
sapainossa itseni kanssa kuin koskaan.
Muutenkin maalliset murheet jäivät
lentäessä kauas taakse. Siitä olen edel-
leen iloinen." Kone otettiin kalastusa-
luksen hinaukseen.

Mereen laskeutuessaan Orvokki
Kuortti oli suorittamassa kymmenettä
Atlantin ylitystään. Minkäänlaista len-
tokammosa hänelle ei tullut, vaan hän
nousi jälleen ohjaamoon heti kun se oli
mahdollista. Hän ylitti Atlantin tämän
jälkeen koneen päällikkönä vielä seit-
semän kertaa.

Aktiivinen myös naispilottien järjestötoiminnassa

Kuortti oli aktiivisesti mukana kansainvälisessä järjestötoiminnassa, muun muassa naishelikopteripilottien Whirly Girls -järjestön johtajistossa ja Euroopan naislentäjien liiton puheenjohtajana. Yhtenä yhdeksästä suomalaisesta naislentäjästä hän oli mukana perustamassa kansainvälisen naislentäjäjärjestön Suomen osastoa (The Ninety-Nines Inc. International Women Pilots Finnish Section ry) vuonna 1969. Hän toimi osaston puheenjohtajana vuosina 1980–1993. Vuonna 1983 presidentti Mauno Koivisto myönsi Kuortille lentokapteenin arvonimen. Yli 60-vuotiaana 1997 Orvokki Kuortti lensi viimeistä kertaa. Hänen ensimmäinen oma koneensa, Piper PA-28R-180 Cherokee Arrow, OH-PJN, on museoituna Suomen ilmailumuseossa.

Suomen Ilmailuliiton moottorilentoimikunta jakaa Orvokki Kuortti -kiertopalkintoa merkittävistä matkalentosuorituksista. ✂

Artikkeliin on käytetty Wikipedian ja Helsingin Sanomien materiaalia



Orvokki Kuortti ja Eira Kuorinka vuonna 1971 Atlantin ylityksen jälkeen. Pusun saa heidän lentokoneensa Piper Cherokee Arrow. Kuva: Orvokki Kuortti

MITSUBISHI SUOMEN LIIKENNE- LENTÄJILLE TOIMITTAA DELTA.

CO₂-päästöt 44 g/km
Käyttöetu alk. 755 €
Vapaa autoetu alk. 935 €



OUTLANDER
PHEV



Mallisto alk. 50.595 €
hintaan sis. toimituskulut



Outlander PHEV -malliston hinnat alkaen: autoveroton hinta 45 839,32 € + arvioitu autovero 4 155,68 € + tk 600 € = kokonaishinta 50 595 €. CO₂-päästöt 44 g/km, EU-yhdistetty kulutus 1,9 l/100 km. Mitsubishi-henkilöautojen takuu 5 vuotta tai 100 000 kilometriä, kaksi ensimmäistä vuotta ilman kilometrirajaa. Mitsubishiin MAP-ajoturvapalvelu 5 vuodeksi veloituksetta. Kuvan auto erikoisvarustein.



Delta

Vritysmyynti:
vritysmyynti@delta.fi



Delta Auto Helsinki, Konala
Ruusilantie 5, 00390 Helsinki
Huolto: 0207 408 504, ma-pe 7-18
Merkkiedustus: Kia, Mazda, Mitsubishi
Merkkihuolto: Jaguar, Kia, Land Rover, Mazda, Mitsubishi
Huolto: Huollamme kaikki merkit

Delta Auto Helsinki, Herttoniemi
Mekaanikonkatu 8, 00880 Helsinki
Huolto: 0207 408 514, ma-pe 7-18
Merkkiedustus: Kia, Mitsubishi
Merkkihuolto: Kia, Mitsubishi
Huolto: Huollamme kaikki merkit

Delta Auto Espoo, Niittykumpu
Kotitontuntie 2, 02200 Espoo
Huolto: 0207 408 803, ma-pe 7-18
Merkkiedustus: Kia, Mitsubishi
Merkkihuolto: Kia, Mitsubishi
Huolto: Huollamme kaikki merkit

KIRSI ARVE-INKINEN

FINNAIRIN FIRST LADY

INNOKKUUS, SOVELTUVUUS JA HYVÄ OSAAMINEN
AVASIVAT TIEN ENSIMMÄISELLE NAISELLE



Kapteeni Arve-Inkinen Airbus A320 ohjaamossa v. 2014. Kuvat: Kirsi Arve-Inkisen kotiarkisto.

Kirsi Arve-Inkinen, 57

Ensimmäinen Finnairilla työskennellyt naislentäjä

Uran aikana ohjaajana Fokker F27-, DC-9-, MD-80- ja A32S-konetyypeissä

Perheeseen kuuluu yrittäjänä toimiva mies ja 2 aikuista lasta

Eläkkeelle Finnairista 2014, nyt vapaa-ajan harrastuksina veljen omistamalla maatilalla työskentely, rakennusprojektit, vapaaehtoistyö ja liikunta



Nuori perämies Arve-Inkinen Fokker F.27 ohjaamossa v. 1984



Olli Iisalo
Päätoimittaja

Elettiin 1970-luvun puoliväliä Vammalassa, kun nuori Kirsi Arve opiskeli lukiossa ja tietenkin mietti tulevaisuuttaan – mitähän sitä haluaisi isona tehdä työseen? Nuoruutensa poikaenemmis- töisessä toveripiirissä viettänyt Kirsiä kiinnosti tuolloin hevosharrastus ja työt maatilalla, mutta kummastakaan ei ehkä olisi ammatiksi asti. Ilmailu oli aina kiinnostanut ja lopulta lähitienoolla kesämökkiiään pitänyt lentokapteeni ja erääseen naistenlehteen haastateltu lentäjäoppilas Pia Lipponen antoivat lopullisen sy- säyksen Kirsille hakeutua Finnairin Kuopion kurssille. Lentokapteeni esitti kylläkin kannakseen, ettei naisia otettaisi lentäjäkoulutukseen.

Onnekseen Kirsi pääsi aloittamaan ammattilentäjän peruskurssilla pian ylioppilaskirjoitusten jälkeen, syksyllä 1977. ”Tuolloin systeemi kulki vielä niin, että Kuopiossa suoritettiin yksityislentäjän lupakirja, silloinen A2, ja siihen päälle ansiolentäjän teoriaopinnot. Sen jälkeen jäätin odottamaan erillistä perämieskurssin hakua, jolle valituille koulutettiin vielä mittarilen-

to- ja monimoottoriosiot, liikennelentäjäteoriat ja lopulta myönnettiin ansiolentäjän lupakirja”, Kirsi kuvailee silloisten opintojen rakennetta. Kuten myöhemminäkin vuosina on usein käynyt, myös tuohon aikaan koulutetut joutuivat peruskoulutuksen jälkeen odottamaan perämieskurssin alkua. Kirsin kohdalla syyskuussa 1980 alkaneen Irakin–Iranin sodan aiheuttama öljykriisi heilutti lentomarkkinoita ja aiheutti muutaman vuoden odotusajan ennen työllistymistä.

Finnair kannusti kouluttamiaan lentäjiä hankkimaan odotusaikana muuta koulutusta ja työkokemusta, kukin parhaansa mukaan. Käytännöllisestä sekä vaihtelua ja vastuuta tarjoavasta työstä edelleen kiinnostunut Kirsi päätti suunnata seuraavaksi poliisikouluun. Noin puoli vuotta kestäneen koulutuksen jälkeen Kirsi työskenteli Turun liikkuvan poliisin yksikön nuorempana konstaapelina kesästä 1979 eteenpäin. Sakkoja Kirsi ei ehtinyt kauan kirjoittaa, kun jo koitti odotettu hetki, Finnairin perämieskurssi alkaisi alkuvuodesta 1980.

Perämieskurssin muun sisällön ohella Kirsi opiskeli DC-9-tyyppiteoriat, mutta lento-osio jäi edelleen odottamaan myöhempää aikaa. Vakanssikierto oli tuohon aikaan hyvin hidasta eikä Finnairilla yksinkertaisesti ollut vielä tarjota työpaikkaa. Poliisikoulutuksensa avulla Kirsi pää-

si Helsinki-Vantaalle passintarkastukseen ja työskenteli siellä 1981–82, kunnes Finnairilta kysyttiin hänen kiinnostustaan siirtyä yhtiön töihin: lentovuorosuunnittelussa tarvittiin äitiyslomasijaista. Listoja tehdessä vierähtivät kevät ja kesä 1983 minkä jälkeen oli lopulta tyyppikurssin aika. Ei kuitenkaan DC-9- vaan Fokker F27-kurssi. Fami-lennot ajoittuivat tammi-kuulle 1984, ja helmikuun 19. päivänä 25-vuotias Kirsi Arve teki historiaa toimiessaan yhtiön ensimmäisenä naisperämiehenä reitillä Turku–Maarianhamina.

Oma työkeskeisyys auttoi muidenkin suhtautumisessa

Alusta asti Kirsille itselleen oli selvä, että hän ei ole sen enempää eri asemassa kuin erityisasemassakaan sen takia, että on nainen. Läpi uransa Kirsi nautti työstään ja hoiti osansa hyvin. Uran varhaisina vuosina yksittäisillä henkilöillä saattoi olla poikittaisia mielipiteitä naisten tulosta alalle, mutta kokonaisuutena Kirsi kiittelee yhtiötä ja työkavereitaan hyvin asiallisesta suhtautumisesta ensimmäiseen naiskollegaansa ohjaamossa.

Perheen perustaminenkin sujui hienosti, vaikka aluksi syntyi hieman hämmentävä tilanne. Kun koskaan aiemmin ei yhtiön lentäjä ollut ilmoittanut raskaudesta, Finnairilla ei ollut tilanteeseen valmista toimintamallia.



Kunnolla korvaava kotivakuutus kodillesi Fenniasta!

Nyt saat 20 %:n alennuksen uuteen laajaan kotivakuutukseen.

Laaja kotivakuutus voi korvata jopa kuusi vuotta vanhan rikkoutuneen kodinkoneen uudella vastaavalla. Rahakorvauksen sijaan voit saada uuden koneen kotiin toimitettuna ja vanha viedään pois. Halutessasi kone myös asennetaan paikoilleen.

Ota yhteys, niin kerromme lisää. Samalla kannattaa hoitaa myös perheen ja muun omaisuuden vakuutukset ajan tasalle. Fenniasta saat kaikki vakuutukset kodille, perheelle ja yritykselle.

Soita yhteyshenkilölle Julia Toloselle, p. **040 576 9819**, julia.tolonen@fennia.fi. Tikkuraitti 17, Vantaa.

Toivotamme asiakkaillemme rauhallista joulua ja turvallista uutta vuotta!



Finnair News 1. vsk. uusia capt. -lehti
18.1.95



Kirsi Arve-Inkinen is Finnair's first female captain.

FIRST LADY BREAKS TRADITION IN THE AIR

Finnair's first female captain, Kirsi Arve-Inkinen, is accustomed to breaking tradition. More than a decade ago, she became the company's first female pilot, earning experience in Fokkers and MD80s before being promoted to captain of a DC-8 in autumn 1994.

Perhaps inevitably there have been comments: one passenger remarked

to a stewardess on the second pilot's long hair. She pointed out that the hair length was reasonable for a woman - and the passenger washed his embarrassment down with a couple of extra beers. There have been more comments, too, now that she makes inflight announcements as captain. Despite a few jokes, most travellers have been pleased to hear

the introduction of "Captain Arve-Inkinen and her crew", or even better sounding, "la kommande, madame Arve-Inkinen..."

Entrenched, old-fashioned attitudes persist, however. Captain Arve-Inkinen managed to surprise an airport official in Oslo, for example. Amid some lousy weather, he called Helsinki and asked sarcastically for

some old war pilots to fly the route to the company could maintain its reputation for all-weather service. After a perfect landing in Oslo, he climbed into the flight deck. Bewildered, he looked around furtively before asking: "So which one of you was flying?"

Kirsi kieltäytyi kohteliaasti hänen saamistaan lukuisista haastattelupyynnöistä. Ensimmäisestä naisohjaajasta uutisoitiinkin lähinnä Finnairin henkilöstö- ja asiakaslehdissä.

OKAY

Nro 17
14.9.1990



Finnair-konsernin henkilöstölehti



Finnairilla on kuusi naislentäjää. Kuvassa kolme heistä äskettäin uudistetuissa virkapuvuissaan, vas. Sari Lahinen, Camilla Sommar ja Kirsi Arve-Inkinen.
— Ks. sivu 7.



Kirsi arvelee, että naislentäjien aikaisemmin kohtaamat vaikeudet liittyivät enemmän koulutukseen pääsemiseen kuin varsinaiseen lentotyöhön: ”Aikoinaan muutamille muille naishakijoille esitettiin syyksi heidän karsiutumiselleen muun muassa sellaista, että kallis koulutus menee hukkaan jos he äidiksi tulon jälkeen haluavatkin jatkaa kotiaiteina.” Yhtiön esittämä huoli äitiydestä aiheutuvista ongelmista katosi kuitenkin pian; yhtiön toiminta jatkui, vaikka Kirsi yhtenä sen ohjaajista oli ollut pitemmällä lomalla. ”Mieskollegani olivat todella kannustavia ja totesivat, ettei firma siihen kaadu, että sinä saat lapsen”, Kirsi kiittelee.

Julkisuus ei koskaan kiinnostanut

Vaikka Kirsi oli yksi lentäjä lukuisen joukossa, hän oli työllistymisensä jälkeen ensimmäiset vuodet median kiinnostuksen kohteena. Finnair sai toistuvasti haastattelupyynnöitä, mutta Kirsin ja yhtiön yhteisestä sopimuksesta johtuen niitä ei hyväksytty. ”Halusin ilman muuta keskittyä työhöni tekemättä asemastani mitään numeroa”, Kirsi toteaa. Häntä on haastateltu Ilmailu-lehden numeroon 3/84, jonka lisäksi hänestä on kirjoitettu lähinnä Finnairin henkilöstöjulkaisuisa.

Tätä haastattelua tehdessämme keskustelimme nykytrendistä, joka on selvästi se, että lentoyhtiöt haluavat yhä enemmän naislentäjiä palvelukseensa. Miksi ala on kuitenkin yhä miesvaltainen ja miksi moni nainen saattaa ajatella, ettei hänellä ole mitään asiaa lentäjän ammattiin? ”On totta, että naislentäjät ovat saattaneet jäädä näkymättömäksi osin siitäkin syystä, että kukaan meistä työistä ei ole halunnut millään tavalla paistatella julkisuudessa”, Kirsi myöntää. ”Naislentäjien määrä kasvaa nykyään Finnairilla, muissa suomalaisyhtiöissä ja maailmallakin. Hakijan sukupuoli ei ole mikään este.”

Airbusin ohjaimista ansaitulle eläkkeelle, mutta ei keinutuoliin

Kirsin ura eteni Fokkerin ja DC-9:n kautta MD-80-ryhmään, ensimmäisen kapteenivakanssin kohdalla takaisin DC-9:n ohjaimiin ja siitä lopulta vuodesta 2001 alkaen Airbus A320-operointiin. Kirsi ei kerännyt urallaan mahdollisimman pitkää tyyppikelpuutuslistaa, mutta mukavia muistoja jäi paljon. Eritoten ohjaamosta näkyvät kauniit maisemat – lumihuippuisten Alppien ylitys ja revontulet yötaivaalla – tekivät lähtemättömän vaikutuksen joka kerta.

Tavanomaisia lennolla sattuneita sairastapauksia ja kovia kelejä lukuun ottamatta uralle ei onneksi osunut vaaratilanteita. Eräs tapaus Kirsille jäi mieleen Salzburgin lennolta. Kyseessä ei ollut vaaratilanne, mutta vaikean lähestymisen jälkeen erästä matkustajaa ei saatu oman henkilökunnan toimin poistumaan koneesta: ”Ajoimme pikkubussilla lähestymistä todella rajuissa tuulioloissa, kovan heittoisuuden huomasi itsekkin jo kun tulimme alle pinnan sata. Ensimmäisen kerran jouduimme windshearin takia ve-

tämään yli. Toisella yrittämällä pääsimme turvallisesti laskuun, mutta ei tämä lähestyminen mukava ollut varsinkaan matkustajille”, Kirsi muistelee. ”Kyydissä oli jo valmiiksi lentopelkoinen asiakas, joka oli lopulta pe-loissaan jähmettynyt niin totaalisesti paikalleen, ettei enää reagoinut mihinkään. Jouduimme kutsumaan ammattiapua, jotta matkustaja saatiin liikkeelle.” Siitä ei Kirsillä ole tietoa palasiko kyseinen matkustaja kotiin junalla vai lentäen.

Kirsi jäi eläkkeelle A32S-kapteenin vakanssilta vuoden 2014 keväällä 56 vuoden ikäisenä. Lentotyövuosia olisi ollut vielä tarjolla, mutta työnsä ulkopuolella aina aktiivisesti touhunnut Kirsi oli valmis lopettamaan lentäjän uransa ja keskittymään seuraavaksi vapaaehtoistyöhön, kodin rakennusprojekteihin ja hänelle tärkeään perheen parissa vietettävään aikaan. Kirsin elämässä ilmailu on kuitenkin edelleen läsnä muun muassa siten, että hän toimii nuorten ohjaajana MAF Suomen (Mission Aviation Fellowship) Peltilintu-kesäleirillä, jossa 14–18-vuotiaita ohjataan ilmailun pariin. ✂



Kirsi ensimmäisellä työlennollaan reitillä Turku-Maarianhamina. Koneen päällikkönä Kapteeni Karhumäki.



Kirsi kollegoineen Finnairin Fokker F.27 koneen edustalla.



Erikois-charterin kääntötauolla Jyväskylässä otettiin ryhmäkuva Airbus A320:n sisäänkäynnillä.

OSHKOSH

AIRVENTURE

2015





Aeroshellin Aerobatic Team lensi upean esityksen yönäytöksessä. Kuva: Heikki Tolvanen

*Wisconsinin Oshkoshissa vuosittain järjestettävä AirVenture on maailman suurin ilmailutapah-
tuma. Lentojamboree on saanut
jo tarunhohtoisen maineen, joten
Ilmailumuseotarkastajan oli syy-
tä lähteä katsastamaan osaavanko
amerikkalaiset muuta kuin val-
mistaa V8-moottoreita, lihottaa
itsensä ja sekoittaa maailman-
politiikan. Tämän vuoden tapah-
tuman ajankohta oli 20.–26.7.*



Ilmailumuseo- tarkastaja

AirVenturen järjestää Oshkoshis-
sa päämajaansa pitävä EAA
(Experimental Aircraft
Association). Järjestön taustalla oli
pieni, mutta innokas joukko ilmai-
luharrastajia, jotka kokoontuivat ai-
ka-ajoin Paul Poberezny'n kotona. He
päättivät perustaa vuoden 1953 alus-
sa oman yhdistyksen tukemaan pien-
konerakentaja-amatöörejä. Poberezny
valittiin yhdistyksen puheenjohta-
jaksi ja ensimmäinen virallinen ko-
kous järjestettiin osuvasti Curtiss-
Wrightin lentokentällä Milwaukeeessa,
Wisconsinissa. Järjestön toimenkuva
laajeni nopeasti koskemaan kaikkea
vapaa-ajan ilmailua sekä edistämään
lentoturvallisuutta.

EAA AirVenture Fly-In -tapahtu-
ma on lähes yhtä vanha kuin järjes-
tö itsekkin. Ensimmäinen EAA Fly-In
Convention järjestettiin Milwaukee
Air Pageantin (lentonäytös) yhtey-
dessä syyskuussa 1953. Tapahtumaan
osallistui vain kourallinen lähinnä it-
serakennettuja pienkoneita sekä 150
rekisteröityä vierasta. Fly-In kasvoi
nopeasti ja vuonna 1959 se siirrettiin
Rockford Municipal -lentokentälle,
jossa tapahtuma järjestettiin kymme-
nen vuoden ajan. Rockfordin vuosien
aikana Fly-In Convention muodostui
nykyisenkaltaiseksi, lämminhenkiseksi
ilmailun juhlaaksi, joka kattaa muun



Heritage flight - P-51 Mustang, P-38 Lightning
ja F-22 Raptor. Kuva: Heikki Tolvanen.



muassa warbirdit, antiikkilentokoneet sekä taitolentoesitykset.

Vuonna 1969 Rockfordin lentokenttä kävi ahtaaksi alati paisuville lentokone- ja yleisömäärille. Alusta alkaen EAA:n jäsenenä toiminut Steve Wittman ehdotti toiminnan siirtoa Whitmanin lentokentälle Oshkoshiin, jonne kaupunginisten vahvalla myötävaikutuksella päätettiin siirtyä. Lentokentällä ei tosin ollut EAA:n toimintaan soveltuvaa logistiikkaa, mutta oleelliset toimitilat saatiin yhdistyksen vapaaehtoisvoimin valmiiksi puolessa vuodessa. 1970- ja -80-lukujen aikana tapahtuma kasvoi varsinaiseksi jamboreeksi ja kävijämääriä laskettiin jo tuolloin kuusinumeroisin lukemin.

Vuonna 1998 tapahtuma nimettiin AirVentureksi (lienee mukaelma sanasta Adventure toim. huom.). Lentokenttäalueen logistiikkaa ja fasilitettejä on lisätty sekä parannettu vuosien varrella niin, että ne mahdollistavat yli puolen miljoonan kävijän onnistuneen vierailun. AirVenture on maailman suurin ja taatusti kaunein ilmailutapahtuma.

1.



1. Jeff Boerboon ja järjestön G&E CJ610 suihkumootorilla varustettu vuoden 1929 Waco Taperwing Screamin' Sasquatch (teho-painosuhde 1/1).

2. P-51D Mustang Swamp Fox sekä Vixens for Veterans -järjestön kaunotar Brittany Jean.

3. Spirit of Oshkosh – perhekunnat ja ystävät lentävät Oshkoshiin lähes viikon kestäväan AirVentureen majoittuen telttoihin koneiden viereen.

Sivun kuvat: Heikki Tolvanen

3.



4.



4. Lentoneuvos Pentti "Pena" Niemi, lentokapteeni evp., DC-3-pilotti nyk., toimi Ilmailumuseotarkastajan korvaamattomana matkaseurana.

5. Melissa Pemberton ja Skip Stewart aerobicin paritanssin pyörteissä.

6. Ilmailumuseotarkastaja peilaili itseään yli 70 vuotta vanhan, upean Howard DGA-15P koneen spinneristä.

Sivun kuvat: Heikki Tolvanen

5.



6.



AirVenture 2015 -tarkastushavainnot

Ilmailumuseotarkastaja sai komennuksen lähtä selvittämään tätä jättitapahtumaa sekä samalla opettamaan höpsöille amerikkalaisille miten yleisötapahtumia järjestetään hartaudella ja ilman suuruudenhulluutta sekä turhia ylilyöntejä. Äidin eväät repussa oli mukava matkata Atlantin yli Chicagon O'Harelle. Ilmailumuseotarkastaja ihmetteli miksi pitää rakentaa lentokenttä, jossa seitsemän kiitotietä risteilee miten sattuu ja terminaalit on ripoteltu sinne sun tänne! Täällä olisi pedantille suomalaiskaavoittajalle hommia yllin kyllin. Kolmen tunnin ajelu päästöhuijatulla VW Passatilla sujui ilman ikäviä episodeja ja perillä Oshkoshissa odotti lämminhenkinen majoittuminen paikallisen lapsiperheen kortteeriin, sillä pihinä virkamiehenä ei ollut syytä käyttää isänmaan vähiä varoja kalliiseen hotellimajoitukseen. Kulttuurishokin laannuttua ilmailumuseotarkastajalla oli suuri houkutus soittaa Suomesta paikalle naapuriviraston lapsi- ja eläinsuojeluviranomaiset, mutta epäilyksien toimivaltansa kattavuudesta USA:ssa sai tarkastajan perääntymään. No, koko maailmaa ei saa kerralla kuntoon, joten oli parasta keskittyä ilmailupuoleen.

Aamu valkeni upeana, jähkä tarkastaja sai silmänsä auki neljän kisan aiheuttaman allergiareaktion jäljiltä. Kravatti tiukalle ja pikaisesti lentokentälle, sillä aika oli rajallinen. Tehtävänä oli tarkastaa 10 000 lentokonetta kahden vuorokauden aikana, joten hetkeäkään ei ollut hukattavana. Tuhansien autojen armadat lipuivat hyvin suunnitellusti lukuisille parkkialueille eikä mainittavia ruuhkia esiintynyt – ensimmäinen plussa tarkastuskaavakkeeseen. Ensikertalaiselle tarkastettava alue tuntui yhtä äärettömältä kuin entisen työpaikan, Maa- ja metsätalousviraston, ensimmäinen tarkastustehtävä turvesuolla. Näytösalueelle päästyä tarkastajan oli pakko ottaa taskusta hyperventilointia varten varattu paperipussi ja hengittää muutama kerta syvään – kymmenien hehtaarien alueelta on osoitettu paikat omarakenteille lentolaitteille, sotalinnuille, vin-

tage-vehkeille, taitolentoraasereille, vesikoneille ja ultrakevyille kinnereille puhumattakaan EAA:n upeasta museosta ja Boeing Plazan veret seisauttavista vieraista kuten B-52 ja A350.

Lentokentän hallitsevat alueet oli näyttelykalujen ohella täytetty yli 7 000 vieraskoneella, jotka oli virkamiesmäisesti jaoteltu tyyppikohtaisesti. Tämä järjestelmällisyys muistutti Ilmailumuseotarkastajan virkamiesuran alkua Arkistokeskuksessa, joten tästä tuli tarkastuskaavakkeeseen seuraava plussa. Tarkastaja taapersi kilometrin toisensa jälkeen merkiten tarkastuskaavakkeeseensa pelkkiä plusia. Voisiko todellakin olla mahdollista, että nämä suurpiirteiset ihmiset osaavat järjestää jotain näin mahtavaa ja vieläpä paremmin kuin

me fenno-ugrit? Tästä riittäisi tarinaa viraston kahvipöytäkeskusteluihin pitkälle vuosikymmenen lopulle asti.

Jos maanäyttelyissä, työpajoissa ja seminaareissa ei ollut tarpeeksi runsauden pulaa, viimeistään lentonäytökset saivat tarkastuskaavakkeet loppumaan ensimmäisen kerran tarkastajan uran aikana. Toinen toistaan vaikuttavammalla esityksellä, taitavammat pilotit ja ihmeellisemmät himmelit saivat paatuneen virkamiehen löysäämään kravatin ja avaamaan paidan ylimmän napin. AirVenturen teematapahtumina olivat tänä vuonna muun muassa Rutanin veljesten (Burt & Dick) paluu Oshkoshiin sekä Burtin ikonisen VariEze-mallin 40-vuotinen historia, legendaarisen taitolentokone Pitts Specialin 70-vuotinen

historia ja huono-onninen Apollo 13 miehistöineen. Ensiesiintymisensä Oshkoshissa tekivät jo 60 vuotta operatiivisessa käytössä ollut B-52, Junkers F-13 -koneen (Aeron ensikallusto) tuore retroversio, Airbus A350, Goodyearin Wingfoot One -ilmalaiva sekä F-35 Lightning II, joka on ehdolla Ilmavoimien Hornetien korvaajaksi. Warbird-alueen estradilla saattoi kuunnella 93-vuotiaan lentäjälegendan Bob Hooverin muisteloita huiman ilmailu-uransa varrelta tai homebuilders-alueella vaikkapa opetella Rotax-moottorien huoltokikkoja. Taivaalla puolestaan esitettiin toisen maailmansodan tärkeimpien ilmataistelujen toisintoja, kuten japanilaisten hyökkäys Pearl Harboriin (nk. Tora, Tora, Tora-show), taistelu Englannista, eversti

FORD TRI-MOTOR "TIN GOOSE"

EAA:n Ford Tri-Motor valmistui elokuussa 1929 ja sen ensimmäinen käyttäjä oli Pitcairn Airways, joka lensi koneella USA:n itärannikolla. 1930-luvun puolivälissä kone myytiin Kuubaan, josta käsin se operoi reittejä Väli- ja Etelä-Amerikkaan. 1940-luvulla kone toimi Idahossa ja Montanassa metsäpaloja sammuttavien savusukeltajien hyppykoneena sekä "Borate Bomberina" pudottaen kemikaaleja metsäpalojen päälle. 1960-luvulla Tri-Motor kierteli ympäri USA:ta lennättäen innokkaita kansalaisia

paikallislennoilla. Vuonna 1973 kone joutui Wisconsinissa pysäköitynä voimakkaan myrskyn kouriin. Myrskynpuuska imaisi koneen ilmaan ja paiskasi sen kymmenen metrin korkeudesta maahan, jolloin kone hajosi kolmeen osaan. EAA astui tuolloin kuvaan ja osti raadon vakuutusyhtiöltä. 12 vuoden restauroinnin jälkeen kone asetettiin näytteille EAA:n museoon ja pääsi aika-ajoin taivaallekin. Vuodesta 1991 asti Tin Goosella on lennätetty säännöllisesti ilmailun nostalgiankäisiä matkustajia Oshkoshin Pioneer Airportilta.

EAA:n Ford Tri-Motor omassa elementissään taivalla. Kuva: EAA.



Doolittlen hullunrohkea Tokion pommitus ja B-29:n atomipommin pudotus Hiroshimaan. Yksi vaikuttavimmasta lentonäytösosuuksista oli noin 60 koneen korkeusporrastettujen muodostelmien ylilennot savuvanoineen. Siviili-ilmailun näytösosuuksissa esiteltiin Burt Rutanin toinen toistaan oudompia ilma-aluksia, maailman parhaimmistoon lukeutuvia taitolentäjiä, 108 laskuvarjohyppääjän ennätysmuodostelma sekä viimeisen päälle entisöidyt vintage-kaunokaiset, kuten kaksi upeaa aaltopeltistä Ford Tri-Motoria. Nostalgian kyyneleet valuivat pitkin ilmailumuseotarkastajan ahavoituneita poskia hänen paikallislennollaan Tri-Motorin kyydissä, sillä hän muisti elävästi nuoruuden USA-rilluvuodet lennellessään

Kuudenkymmenen koneen taivaanmaalausta.
Kuva: Heikki Tolvanen.



Pituus	15 m
Korkeus	4 m
Kärkiväli	22,50 m
Maksimipaino	4 600 kg
Maksiminopeus	212 km/h
Matkanopeus	180 km/h
Moottorit	2 x 450 hv Pratt & Whitney 985
Alkuperäinen hinta	42 000 \$
Valmistusmäärä	199 kpl yli sadalla lentoyhtiöllä

Yksinkertainen on kaunista - Ford Tri-Motorin pelkistetty ohjaamo. Kuva: EAA.



EAA:n Ford Tri-Motor Oshkoshin Pioneer Airportilla. Kuva: EAA.



AIRVENTURE LUKUINA

550 000 kävijää yli 80 maasta

Yli 10 000 lentokonetta, joista 2 668 kpl osallistui lentonäytöksiin tai maanäyttelyyn – 1 031 omatekoista lekoa, 976 vintage-lekoa, 350 warbirdia, 130 ultraa ja LSA:ta (Light Sport Aircraft), 101 vesikonetta, 50 taitolentokonetta sekä 30 helikopteria

Lähes 16 300 lentotapahtumaa viikon aikana, jolloin parhaana päivänä yli 3 000 saapuvaa lentokonetta

Päivittäisten lentotapahtumien määrä on kaksinkertainen verrattuna maailman vilkkaimpaan lentokenttään, Chicagon O'Hareen

5 400 vapaaehtoistyöntekijää

Lähes 1 000 median edustajaa kaikilta viideltä mantereelta

AirVenturen nettisivuilla oli lähes 600 000 vierailua ja sivuston tuhatta tapahtumakuva katsottiin yli 8 miljoonaa kertaa

Yli tuhat seminaari-, koulutus- ja työpajatapahtumaa, joihin osallistui 75 000 kävijää

Yli 800 kaupallista näytteilleasettajaa

Yli 110 miljoonan dollarin liikevaihto Oshkoshin kaupungille ja Wisconsinin osavaltiolle

Tri-Motorilla elämänjanoisena kulku- rina. Tunteet sikseen – töissähän tääl- lä oltiin!

Auringon laskeuduttua tarkastaja valmistautui illan kehuttuun pimeä- lentonäytökseen, mutta eihän sellai- nen voinut olla mahdollista satikka sallittua! Hienosti valaistut ja pyro- tekniikkaa hyödyntäneet lentokoneet lensivät pimeässä illassa kymmenien tuhansien silmäparien ihastellessa parhaimmillaan neljän koneen tiuk- kaa muodostelmaa. Noinkohan pilot- tien mittarilentokelpuutukset olivat kunnossa tai koneen lamppujen luk- simäärät riittävät? Tarkastajaa alkoi kalvaa epäily, ettei hän ensimmäis- tä kertaa uransa aikana löytäisi tar- kastuskohteesta mitään huomautet- tavaa. Jotain olisi löydettävä, muu- toin ei takaisin Suomeen olisi paluu- ta. Tarkastajan onneksi sellainen epä- kohta löytyi: kesken lentonäytöstä kii- totiellä kaahasi keltainen koulubussi, eikä mikä tahansa koulubussi, vaan 42 000 hv tuottavan suihkumootto- rin avulla lähes 600 km/h nopeuteen kiihtyvä linjuri olisi varmaan jotain, minkä ilmailumuseotarkastajan naa- puri, B-katsastuksen tarkastusmies,

voisi reputtaa. Lisäksi ympäristökes- kus voisi varmaan vedota ympäristö- lakien hiukkaspäästö- ja ympäristö- melusäännöksiin moisen helvetinko- neen kieltämiseksi. Siitä puhumatta- kaan, että lastensuojeluviranomaiset voisivat estää koululaisten kuljettami- sen liukkaalla linjurilla, olkoonkin, et- tä mitä nopeammin lapset saadaan aa- mulla kouluihin, sen parempi.

Onneksi työntäyteinen tarkastus- matka saatiin pakettiin ja matka ko- tiin karjalanpaistien ääreen sai al-

kaa. Ristiriitaiset tunteet velloivat Ilmailumuseotarkastajan sisällä – toi- saalta hän ei ollut ikinä kokenut mi- tään noin kokonaisvaltaista ja hienoa ilmailun saralla, mutta tapahtumaan pitäisi suhtautua kylmän analyttises- ti ilman tunteiden värittämää lopputu- losta. Olkoon, ilmailumuseotarkastaja päätti hyväksyä kaikki tarkastuskoh- teet ilman poikkeamia. Se oli täydel- linen tapahtuma. Sen kunniaksi tar- kastaja avasi Budweiserin...ja tunnel- ma oli pilalla!

Koulubussi helvetistä – Paul Stenderin G&E J-79 suihkumoottorin 42,000hv takaavat nopean kyydin kouluun. Kuva Heikki Tolvanen.



WomenVenture

AirVenturen yhteydessä järjestettävä yksipäiväinen WomenVenture-tapahtuma kokoaa ilmailualalla työskenteleviä, ilmailua harrastavia tai siitä kiinnostuneita naisia yhteen. Päämääränä on vahvistaa ilmailijanaisten yhteenkuuluvuutta sekä innostaa ja motivoida kaiken ikäisiä naisia ilmailun eri sarjoille. WomenVenture-päivän järjestämisessä edesauttavat Women in Aviation International- sekä The Ninety-Nines -järjestöt.

Päivän puhujavieraina toimivat muuten ohella tohtori Kathryn Sullivan, ensimmäinen avaruuskävelyn tehnyt nais-astronautti, Vernice FlyGirl Armour, ensimmäinen värillinen naishävittäjälentäjä, Debbie Travis King, maailman ainoan lentävän B-29-pommikoneen naislentäjä sekä Jessica Cox, joka syntyi kädettömänä, mutta hankki lentolupakirjan ja lentää Ercoupe-konettaan jaloilla. Iltapäivän lentonäytösosuuksia oli omistettu naistaitolentäjille, kuten Vicky Benzing, Julie Clark, Melissa Pemberton, Patty Wagstaff sekä siivelläkävijä Teresa Stokes.

Kyse ei ole mistä tahansa temppulentäjistä, joten perehdytään esimerkik-

si legendaarisen ilmailun moniosaajan, Patty Wagstaffin uraan. Patty muutti jo pienessä tyttönä Japaniin, jossa hän sai ilmailukipinän isänsä toimiessa JAL:n DC-6-kapteenina. 1970-luvun lopulla Patty muutti Alaskaan toimiakseen alkuperäiskansan parissa. Hänen ensimmäinen matkustuskokemuksensa puskalentämisestä ei alkanut hyvin, sillä lentoonlento epäonnistui ja päättyi onnettomuuteen. Tuolloin Patty päätti hankkia lentolupakirjan ja sai Cessna 185 -kellukekoneeseen opettajakseen tulevan aviomiehensä. Vuosien varrella Patty on hankkinut mittari-, ammattilentäjä-, vesikone-, lennonopettaja- sekä helikopterikelpuutuksen. Hän lentää lukuisia konetyyppejä warbirdistä suihkukoneisiin. Kipinä taitolentoon syttyi lentonäytöksessä vuonna 1983 ja viisi vuotta lupakirjan saamisen jälkeen hänet kutsuttiin USA:n taitolentomaajoukkueeseen.

Patty on voittanut kultaa, hopeaa ja pronssia taitolennon MM-kisoissa sekä on ensimmäinen USA:n taitolentomestaruuden voittanut nainen (voitti mestaruuden kolmesti). Hänet on valittu National Aviation Hall of Fame:iin monien muiden ilmailutun-

nustusten lisäksi ja vuonna 1994 hänen Extra 260 -koneensa asetettiin näytille Smithsonian National Air & Space -museoon Washingtoniin. Pattyn toimenkuviin lukeutuu myös stunt-lentäminen sekä lentokohtausten koordinointi elokuva-alalla. Vuosina 1999–2006 tämä aikaansaava lady toimi Raytheonin T6A7B Texan II -harjoitushävittäjän näytöslentäjänä maailman tärkeimmillä ilmailumessuilla. Hän käy vuosittain kouluttamassa Kenya Wildlife Servicen lentäjiä, jotka suojelevat Kenian uhanalaisia villieläimiä ilmasta käsin. Vuonna 2010 Patty liittyi Cal Firen leipiin, jossa hän lensi kolme vuotta OV-10 Broncolla ja S2T Tankerilla palontorjuntalentoja. Tällä hetkellä Patty vetää omaa taitolentokouluaan, Patty Wagstaff Aerobatic Schoolia St. Augustinessa, Floridassa. Aikamoinen ilmojen lady! ✈️



>> Patty Wagstaff Extra 300 -koneessaan (alempana) ja Skip Stewart Pitts S2S -koneessaan (ylempänä). Kuva: Patty Wagstaff.



WomanVenture tapahtuma yhdisti tuhansia ilmailunaisia Oshkoshin AirVenturessa. Kuva: EAA/Tyson Risinger.

SISKOSTEN SIIVIN AMERIKAN TAIVAALLA

Floridalaisen ravintolan pöydässä istuu kaksi upeaa naista, jotka voisivat olla millä tahansa alalla. Tämä ainutlaatuinen kaksikko on yhdessä tehnyt ilmailun historiaa: Pia ja Anna-Maria Kymäläinen ovat tietävästi maailman ainoat siskokset, jotka toimivat kapteenina ja perämiehenä samassa lentoyhtiössä. JetBluessa työkentelevillä suomalaissiskoksilla on näyttävät urat ja kadehdittava määrä konetyyppikelpuuksia.

Kuvat: Pia ja Anna-Maria Kymäläisen kotiarkisto.



Minna Lehtipuu

Siskosten matka amerikkalaisen lentoyhtiön liikennelentäjiksi on ollut pitkä mutta määrätietoinen. Heidän isänsä työskenteli pitkään Finnairilla lentokonekorjaamon johtajana ja sai perheen lapsetkin innostumaan ilmailusta jo pieninä. Hän vei lapsiaan usein lentämään. Pia Kymäläisen isovelji suunnitteli lentäjän uraa, ja hänen jalanjäljissään Pia päätti viidennellä luokalla haluta lentäjäksi kuultuaan Finnairin ensimmäisen naislentäjän palkkaamisesta. Siihen asti hän ei ollut uskonut naisten pääsevän lentäjiksi (kiitos siis Kirsille!). Isoveljestä ei kuitenkaan lentäjää tullut. Opinto-ohjaaja nauroi Pian haaveille eivätkä Finnairin ovet auenneet Piale. Nainen ohjaamossa oli silloin vielä (Kirsistä huolimatta) harvinaisuus ja henkilöstö-osasto pohti asiaa hiukan ahtaasta näkökulmasta. Pian varmuus ammatinvalinnasta vei Pian lentokouluun Yhdysvaltoihin suorittamaan lupakirjaa. Sieltä hän palasi Suomeen ja lensi rahtia Suomessa. Sen jälkeen työpaikka ilmaantui Dominikaanisesta tasavallasta, kunnes Pia sai töitä rahtilentoyhtiöstä Michiganista. ”Se oli todella raskasta”, Pia muistelee. ”Pitkiä päiviä pienellä palkalla vaikeissa olosuhteissa. Halusin kuitenkin vain lentää.”

Rahtiyhtiön jälkeen hän lensi liikelentokoneita kymmenen vuotta. Asiakkaat olivat rikkaita ja kuuluisia, ja kohteina olivat kaikki maailman kolkat. Konetyyppejä noihin vuosiin mahtuu useita, ainakin Gulfstream IV, Gulfstream V, Learjet, Falcon20, Jetstar, Sabreliner sekä Gulfstream-koneet GII, III ja 550.

Eri teitä samaan yhtiöön

Noin kymmenen vuotta sitten Pian eteen tuli mahdollisuus hakea töihin JetBlueille. Fort Lauderdaleen haluttu base oli Pian toiveena, joka toteutui. ”Kilpailu työpaikoista täällä on todella kovaa”, Pia kertoo. ”Vaikka minimituntivaatimus oli 1 500 tuntia, minullakin oli kasassa JetBlueille hakiessani jo 6 000 lentotuntia.” Pialta on usein kysytty, miksi ihmeessä hän

vaihtoi hyvin palkatusta privaattijetityöstä kaupalliseen yhtiöön ja aloitti uransa tavallaan uudelleen alusta. ”Iso yhtiö pystyy antamaan paljon paremman elämäntyylin. Palkka on vuosien jälkeen parempi, ja voin ottaa vapaata silloin kun itse haluan. Privaattikoneet lentävät silloin, kun matkustajat haluavat lähteä, eikä kuskilla ole siihen paljon sanottavaa. Varsinkin perheeliselle se on vaikeaa”, Pia toteaa.

Anna-Maria kuuntelee vieressä ja kertoo, että ikäeron vuoksi hän seurasi Pian lentouraa turvallisesti kotoa käsin. Isä rakensi helikopteria autotallissa työpäivän jälkeen, ja pikkutyttönsä Anna-Maria autteli isää mielellään. Rakkaus lentämiseen syttyi viimeistään silloin ja ammatinvalinta tai-

si olla selvä jo viisivuotiaana. ”En kuitenkaan oikein uskonut, että minusta olisi siihen. Olin nähnyt Pian aika kivi-ikäisen työuran ja ajattelin, että minä en pystyisi samaan.”

Lukion viimeisellä luokalla Anna-Maria joutui vakavaan auto-onnettomuuteen, jossa toimi kuitenkin rationaalisesti ja muun muassa soitti isälleen kolaroidusta autosta. Anna-Mariaa piti irrottaa autosta useita tunteja ja hän joutui olemaan sairaalassa useita päiviä. Pia tuli potilasta katsomaan ja kertoi, että Anna-Marian selkeä toiminta onnettomuustilanteessa oli saanut hänet vakuuttuneeksi siitä, että Anna-Marialla on kaikki ne ominaisuudet, joita lentäjältä vaaditaan. Isosiskon kannustus juuri siinä tilan-



Kymäläisten työnantaja JetBlue Airways operoi 213 koneen laivastoa, joka koostuu Airbus A325 ja E90 lentokoneista.

30! years 4MATIC



Mercedes-Benz Suomi

Instagram
@mbsuomi

C-sarjan 4Matic 30 Years Edition.

Vakiovarusteina mm. 4Matic -jatkuva neliveto, 7G-Tronic Plus -automaattivaihteisto, Webasto lisälämmitin, lämmitettävä lasinpesujärjestelmä, pysäköintipaketti (sis. aktiivisen pysäköintiväylän, pysäköintitutkat edessä ja takana sekä 360 asteen kameran) ja peilipaketti.

Mercedes-Benz

The best or nothing.

VEHO
NAUTI MATKASTA

Suomen liikennelentäjiä palvelevat:

Veho Olari

Veho Koivuhaka

Veho Herttoniemi

Piispankallio 2

Mäkituvantie 3

Mekaanikonkatu 14

puh. 010 569 2555

puh. 010 569 3300

puh. 010 569 3400

Puhelun hinta 010-alkuisiin numeroihin:
lankaliittymästä 8,35 snt/puhelu + 6,00 snt
puhelinliittymästä 8,35 snt/puhelu + 17,00 snt



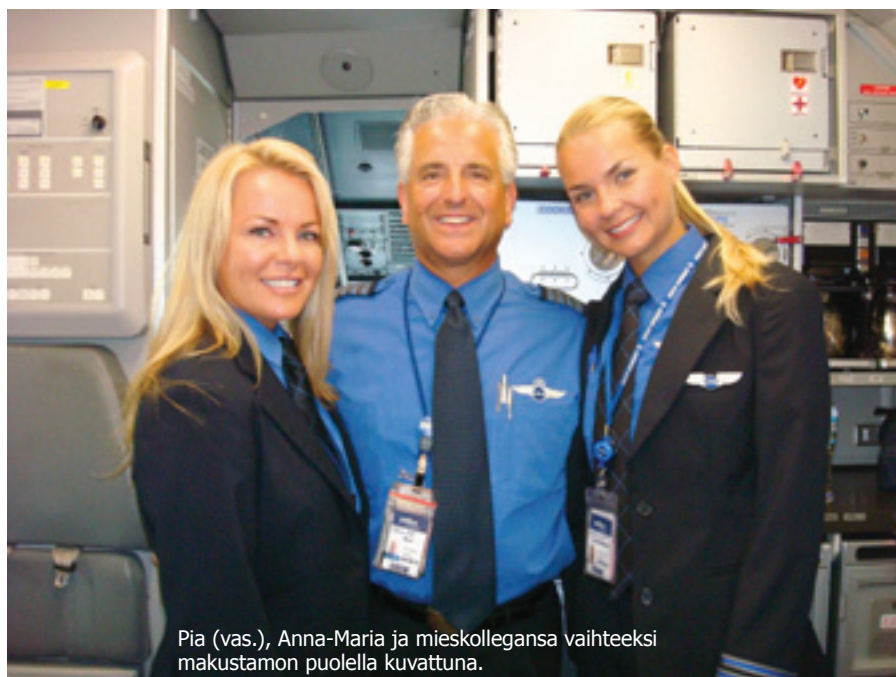
Etusi
jopa
4 293 €

C 200 4Matic 30 Years Edition sedan autoveroton hinta sis. alv 38 100 € + arvioitu autovero 11 290,73 € + toimituskulut 600 € = 49 990,73 €. Vapaa autoetu 925 €/kk. Käyttöetu 745 €/kk. CO₂-päästöt 141 g/km, EU-keskikulutus 6,1 l/100 km.

C 200 T 4Matic 30 Years Edition farmari autoveroton hinta sis. alv 39 100 € + arvioitu autovero 11 844,65 € + toimituskulut 600 € = 51 544,65 €. Vapaa autoetu 945 €/kk. Käyttöetu 765 €/kk. CO₂-päästöt 143 g/km, EU-keskikulutus 6,2 l/100 km.

Saatavilla myös dieselmallit 220 ja 250. Tarjous on voimassa 31.12.2015 asti ja koskee uusia tilauksia. Kuvan autot lisävarustein.





Pia (vas.), Anna-Maria ja mieskollegansa vaihteeksi makustamon puolella kuvattuna.

”Sopimus tehdään kahdeksi vuodeksi, jonka jälkeen toivoisin pääseväni takaisin Floridaan. Tällä hetkellä tilanne perämiehenä on niin hyvä, kun kotini ja perheeni on täällä, että basen vaihto mietityttää.” JetBlueella on baset myös Bostonissa, Orlandossa ja Los Angelesissa. Useimmat lentäjät eivät tarjolla olevista vaihtoehtoista halua New Yorkiin, siksi suurin osa nuorten kapteenien vakansseista on tarjolla juuri siellä.

”Halusin liikennelentäjäksi samoista syistä kuin Pia”, Anna-Maria selittää. ”Vapaa-ajan hallinta on omis- sa käsissäni ja saan toivoa lentoja. Tienaan nyt Airbus 320-perämiehenä enemmän kuin tienasin Lear60-privaattijet- in kapteenina. On myös helpompi matkustaa sukulaisia tapaamaan Suomeen, kun on lentoyhtiössä töissä.”

Vähemmän työtä, enemmän palkkaa

JetBluen vuorolista kuulostaa kovin erilaiselta kuin suomalaisyhtiössä työskentelevän lentäjän lista. Vuorolistat tulevat kuukaudeksi kerrallaan, mutta lennot ovat selvillä parikin kuukautta eteenpäin, ja listaan on helppo vaikuttaa. Vapaapäiviä kuukaudessa on noin 10–19, riippuen siitä, kuinka paljon kukin haluaa lentää. ”Olemme tuntipalkalla”, Pia selittää. ”Lentorotaatio kestää yhdestä viiteen päivään. Parhaissa lennoissa tuntimäärä on korkea. Senioriteetti on koko jutun ydin. Lennot jaetaan bidding-systeemillä kuukautta aikaisemmin ja juniorit saavat rippeet.” Isossa yhtiössä lentoja on kuitenkin niin paljon, että kaikille riittää töitä.

”Eivät kaikki onneksi halua samoja lentoja. Itse päivystän suurimman osan vuodesta”, Pia kertoo. ”Minulla on kuukaudessa 13 päivää vapaata ja muut päivät päivystän. Normaalina kuukautena lennän vain kolme tai neljä päivää. Kesällä oli kiireempää.”

”Meidän on helppo muuttaa kuukauden aikana vuorolistaamme, mikä antaa meille paljon vapautta lentää joko enemmän tai vähemmän”, Pia vielä täsmentää.

Virkaikässä vanhimmat kapteenit, jotka haluavat lentää paljon tunteja, tienaa 300–400 000 USD vuo-



Pia Kymäläinen presidentti Bill Clintonin seurassa.

teessa muutti Anna-Marian asenteen.

Sairaalasta päästyään Anna-Maria keskittyi toteuttamaan unelmaansa lentäjän ammatista. Lukion jälkeen hän suoritti West Palm Beachissa Yhdysvalloissa lupakirjan ja pääsi jo 20-vuotiaana lentämään Learjetä floridalaiselle charteryhtiölle. Konetyyppeinä olivat Learjetit 35, 55 ja 60. Viimeinen työnantaja oli entinen formula 1 -kuski Juan Pablo Montoya ja hänen Learjet 60XR-koneensa.

Anna-Marian haaveena oli kuitenkin liikennelentäjän työ isosis- kon kanssa samassa yhtiössä. Tämä toive toteutui viisi vuotta sitten. Nyt Anna-Maria on JetBluen Floridan basen vanhimpia perämiehiä, unelmatyössään, ja voi vapaasti toivoa lentojaan. ”Tällä hetkellä haluan lentää edestakaisia ja saan hyvin toiveeni läpi”, Anna-Maria kertoo. ”Minulle tarjottiin nyt kapteenin vakanssia, mutta base olisi New Yorkissa, joten päätös on vaikea”, Anna-Maria kertoo.

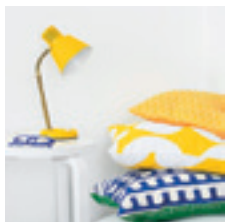
dessä. Pienemmälläkin tuntimäärällä kapteenit pääsevät erittäin hyvin ansi-oihin ja perämiestenkin palkka on parin alkuvuoden jälkeen hyvä. JetBluen lentäjäliitto on juuri liittynyt IFALPAn jäsenjärjestöön ALPAAan ja sen myötä on odotettavissa joitakin muutoksia työehtoihin jo ensi vuodesta alkaen.

Molemmat siskot kuuluvat erikoiskoulutettujen ryhmään, joka lentää kaikkein vaativimmille kentille. Tällaisia ovat muuten muassa San José Costa Ricassa, Perun Lima, Mexico City, Kolumbian Bogota ja Medellin, ja uutena kohteena pian alkava Quito Ecuadorissa.

Pia on nyt A320-kapteenina unelma-ammattissaan. Hän kertoo hie-
man hymähtäen, että Finnairilta so-
itettiin joitakin vuosia sitten ja tarjot-
tiin bussikkiparin töitä, mutta enää ei
vanha kotimaa tunnu houkuttelevalta.
”Palkka on paljon parempi ja elämä-
ni on nyt täällä. Olen pienen tytön äiti
ja kotimme on Floridassa. Olen tehnyt
kovasti töitä saavuttaakseni unelmani
ja olen siihen tyytyväinen”, Pia sanoo.



Anna-Marialle tarjottiin hiljattain kapteenin va-
kanssia New Yorkin ba-
seen. Koti on kuitenkin
Floridassa ja työn ja va-
paa-ajan tasapaino niin
hyvä, että päätös siirty-
misestä on vaikea.



Tiina Myllyniemi - oma välittäjäsi

Oletko harkitsemassa kodinvaihtoa?
Autan mielelläni kaikissa kodinvaihtoon
liittyvissä asioissa ja hoidan asiat ammat-
titaidolla ja suurella sydämellä.
Etsin sinulle halutessasi myös uuden
kodin!

Soita 040 680 7704

*Sovitaan, milloin tulen ilmaiselle
arviokäynnille. Kerron samalla,
kuinka myyn asuntosi tehokkaasti ja
hyvällä hinnalla.*



Asiakkaani ovat antaneet palautetta
minulle. Lue kaikki arviot

www.huom.fi/tiina-myllyniemi



TARJOUS
Joulukuussa
tehtyihin
toimeksiantoihin
välityspalkkio vain
2,5% (sis ALV)
SLL:n jäsenille,
sukulaisille ja
ystävälle.

Naisissa ja miehissä on eroja

Voiko nainen olla lentäjänä tasa-arvoisen miehen kanssa? ”Kapteenina minulla ei ole ongelmia asian suhteen”, Pia toteaa. ”Viimeistään parin minuutin jälkeen perämies huomaa, että olen ammattilainen ja ennakkoluulot jäävät siihen. Minulla on paljon kokemusta eri konetyypeistä ja pitkä työhistoria.” Anna-Marialla puolestaan on perämiehenä toisinaan tilanteita, joissa joutuu todistamaan ammattitaitonsa saadakseen kapteenin kunnioituksen.

”Kaikissa tilanteissa naislentäjät joutuvat kuitenkin tekemään tuplasti töitä miehiin verrattuina”, naiset toteavat. ”Me emme saa tehdä pienintäkään virhettä, koska sitä ei koskaan unohdeta. Meidän on opeteltava asiat ulkoa ja osattava kaikki paremmin kuin miehet, koska näin se vaan on. Kukaan ei ehkä muista sitä, jos olemme kokeessa parhaita, mutta virheitämme ei unohdeta.”

Pia kertoo joutuvansa usein selittämään ammatinvalintaansa. ”Minulta kysytään usein, miksi lentäjäksi, miksi ei lentoemännäksi. Vastaan siihen, että miksi ei lentäjäksi. Suomessa lentoemännän työ on arvostetumpaa ja siitä voi tehdä uran. Amerikassa lentoemäntä tekee kaksinkertaisen tunti-

määrän lentäjiin verrattuna ja palkka on huomattavan paljon pienempi, eikä ammatti ole kovin arvostettu”, Pia sanoo. ”Lisäksi minua on usein kritisoitu siitä, että olen pienen lapsen äiti ja lentäjä, ja olen muka paljon poissa lapseni luota”, Pia jatkaa: ”Olen kuitenkin kotona jopa 25 päivää kuukaudessa. Lentoemäntä ei pysty samaan, mutta heitä ei kritisoida siitä. Eikä myöskään mieslentäjiä.”

Miten amerikkalaisessa lentoyhtiössä suhtaudutaan lentäjän raskautteen ja äitiyteen? ”Yhtiön mielestä olisin voinut lentää loppuun asti, mutta lensin kuitenkin seitsemännelle kuukaudelle”, Pia kertoo. ”Äitiyslomaa saa kuusi viikkoa, mutta itse olin poissa puoli vuotta.” Tuolta ajalta ei maksettu palkkaa. Osa-aikaista työsuhdetta ei tunneta, eli äiti-lentäjä palaa täysillä töihin äitiysloman jälkeen. JetBluella on noin 3 000 lentäjää ja vain alle 100 heistä on naisia. Piankin ura oli kestänyt pitkään ennen lapsen saamista, ja hän kertoo että monet naislentäjät eivät välttämättä suunnittele hankkivansa lapsia, koska työn ja perheen yhdistämisen hankaluudet ja taloudelliset syyt vaikuttavat niin paljon.

”Haasteita riittää työssä muutenkin”, Pia sanoo. ”Latinomaihin lentäminen on monella tapaa hankalaa.

Meillä on lennolla langaton nettiyhteys, mutta se katkeaa heti Kuuban ilmaan tultaessa. Huonot säät ja yölennot aiheuttavat stressiä. On hallittava hermonsäätö ja oltava hyvin valmistautunut. Kapteenina kannan vastuun ja se on työtäni.”

Naiset myös kertovat, että ennen jokaista lentoa he joutuvat allekirjoittamaan Fit-to-Fly-paperin, jolla vakuuttavat olevansa lentokykuisiä. Tämä käytäntö on ollut jo ennen Germanwingsin tapausta. Yhtiössä kuitenkin suhtaudutaan myönteisesti, jos joskus tuntuu, ettei jaksa tai pysty lentämään.

Kaikki on mahdollista

Maailman ainoat samassa yhtiössä lentävät siskokset ovat muuttaman kerran päässeet yhdessä töihin. Ensimmäinen kerta on jäänyt molemmille mieleen muistona, joka ei häviä. ”Lensimme ihan normaalisti välilaskuun asti ja suhtauduin Anna-Mariaan kuin kehen tahansa perämieheen”, Pia sanoo. ”Välilaskulla matkustajien poistuessa tajusin, että olen todellakin siskoni kanssa kaksin ohjaamossa. Olemme tulleet pitkän matkan saavuttaaksemme unelmamme, päässeet samaan työpaikkaan, ja nyt ensimmäistä kertaa samalle lennolle. Silloin soitin vanhemmillemme, ja kuulutin asiasta matkustajille. Sillä lennolla myös matkustamohenkilökunta oli pelkkiä naisia. Eräällä toisella lennolla, jossa olin yhdessä Anna-Marian kanssa, matkustamossa oli vain stueretteja ja sekin herätti matkustajien huomiota.”

Kauniit ja näyttävät siskokset kiinnostaisivat mediaa laajemminkin, mutta näitä naisia ei julkisuus innosta. ”Haluamme vain tehdä rakastamaamme työtä – ja kannustaa muitakin naisia alalle. Naiset eivät aina usko pystyvänsä lentäjiksi ja monet mieslentäjät antavat naisten ymmärtää, että työ on jotenkin liian vaativaa ja naisten ulottumattomissa”, Pia sanoo. ”Voimme olla esimerkkejä naisille siinä, että kaikki on mahdollista.”

”Meillä on vain tämä yksi elämä”, Anna-Maria muistuttaa. ✈

Siskokset ovat muutaman kerran saaneet lentää yhdessä ja varsinkin ensimmäisen kerta herätti tunteita – tie unelma-ammattiin on ollut pitkä.



JETBLUE AIRWAYS CORPORATION

Halpalentoyhtiö JetBlue Airways Corporation perustettiin vuonna 1999. Perustajat olivat entisiä Southwest Airlinesin työntekijöitä ja yhtiön toimintamalli noudattaa osin Southwestin konseptia. Erottuakseen muista JetBlue on alusta lähtien satsannut matkustajien viihtyvyyteen, kuten omiin tv-ruutuihin joka istuimella. Lentotoiminta alkoi helmikuussa 2000 Ft. Lauderdaleen ja Buffaloon. Yhtiön kasvu on sen jälkeen ollut tasaisista ja tulos voitollinen useimpina vuosina. Tällä hetkellä JetBlue lentää 90 kohteeseen Amerikan mantereella. Se sai yhtenä ensimmäisistä amerikkalaisista lentoyhtiöistä luvan lentää charterlentoja New Yorkista Kuubaan, jonne lennetään tällä hetkellä kerran viikossa. Yli 200 koneen laivasto koostuu pääasiassa Airbus 320- ja Embraer 190 -koneista, joiden keskiikä on 8,6 vuotta. Vaikka JetBlue onkin Amerikan viidenneksi suurin lentoyhtiö,

sen markkinaosuus Yhdysvalloissa on toistaiseksi vain 3 %, kun neljällä isomalla yhtiöllä on hallussaan 80 % koko lentomarkkinasta. JetBluen brändi on vahvasti positiivinen ja yhtiön uskotaan kasvavan yhä edelleen. Yhtiön arvoiksi mainitaan turvallisuuden lisäksi mm. intohimo ja hauskuus. Asiakkaat ovat tyytyväisiä ja yhtiö onkin voittanut useita kertoja parhaan kotimaisen lentoyhtiön palkinnon Yhdysvalloissa. Yhtiön menestyksen syyksi mainitaan useimmiten omintakeinen yrityskulttuuri, jossa brändi, yritys ja henkilöstö muodostavat toimivan kokonaisuuden. Henkilökuntaa on lähes 15 000 ja jokainen uusi tulokas koulutetaan yhtiön tiloissa tehtävänsä ja yrityksen toimintatapoihin. JetBlue pääsi yhdessä Southwest Airlinesin kanssa ainoina lentoyhtiöinä tänä vuonna Yhdysvaltojen suosituimpien työnantajien TOP20-listalle.

**Toyota Airport,
kotimatkan varrella!**

AURIS HYBRID
alk. 27 096,04 €

Yhdistetty	CO2	Teho max
3,5	79	136
l/100 km	g/km	hv



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

TOYOTA HYBRID- KOEAJA JA IHASTU

Toyotan hybridimallit ovat hiljaisia ja niissä on vakiona erinomainen varustelu, mm. portaaton automaattivaihteisto.

Auris Hybrid -mallisto alkaen:

Autoveroton suositushinta 23200 €, arvioitu autovero 3296,04 €, toimituskulut 600 €, kokonaishinta sisältäen toimituskulut 27096,04 €. EU-yhdistetty kulutus 3,5-4,0 l/100 km, CO2-päästöt 79-91 g/km. Takuu 3 vuotta/100.000 km, hybridiakkuarvonta 10 vuotta/350.000 km ja korin puhkiuostumattomuustakuu 12 vuotta.

TOYOTA
HYBRID

Toyota Airport

Ohtolankatu 6
01510 Vantaa
Puh: 010 615 8510

Toyota Itäkeskus

Visbykatu 3
00930 Helsinki
Puh: 010 615 8322

Tervetuloa!

VERKOSTOITUNEET *Naislentäjät*

Naisten osuus maailman liikennelentäjistä on 3 % luokkaa. Harvalukuinen joukko on kuitenkin hyvin verkostoitunut ja perustanut lukuisia naislentäjäjärjestöjä niin kansainvälisesti kuin Suomessakin.

Maiju Kiuas ja Mörkö-Pitts. Kuva: Teemu Hallamaa



Pekka Lehtinen

Yksi maailman vanhimmista naislentäjäorganisaatioista on Yhdysvalloissa vuonna 1929 perustettu The Ninety-Nines, johon kuuluu nykyisin tuhansia naislentäjiä 37 maasta. Yhdistyksen jäseneksi pystyy liittymään kuka tahansa lentävä nainen olipa lupakirjaluokka sitten UPL tai ATPL. Sen ensimmäinen puheenjohtaja oli Amelia Earhart, yhdistys nimettiin perustajajäsenten lukumäärän mukaan. Sittemmin jäsenmäärä on kasvanut huomasti ja nykyisin järjestöllä on omia alajaostoja lukuisissa maissa, myös Suomessa. Suomen jaosto – The Ninety-Nines Finnish

Section ry – perustettiin vuonna 1969. Perustajajäseniin lukeutuivat K. Anneli Kokkola, Marja Aarnio-Wihuri, Helena Heide, Pirkko Helminen, Irma Vähäkallio, Liisa Pasila, Rita Holmborg, Orvokki Kuortti ja Eira Kuorinka. Nykyisin jaostossa on 81 jäsentä, johtokunnan puheenjohtajana toimii Kaisa Mölläri. Yhdistyksen perimmäisenä tarkoituksena on edistää naisten ilmailua sekä luoda ilmailevien naisten välille verkostoja ja ylläpitää niitä järjestämällä erilaista toimintaa ja tapahtumia. Suomen jaosto on järjestänyt muun muassa lukuisia erilaisia vierailuja ilmailun kohteisiin ja ollut esillä monissa ilmailutapahtumissa. Kansainvälinen järjestö myöntää myös erilaisia stipendejä ilmailuille naisille.

Niin ikään Yhdysvalloista lähtöisin oleva The International Society of Women Airline Pilots (ISA+21) on puolestaan erikoistunut vain liikennelentäjiin. Vuonna 1978 perustettu Liz Jennings Clarkin luotsaama organisaatio toimii hyvin samalla kaavalla kuin The Ninety-Nineskin: se pyrkii edistämään naisten ilmailua mutta liikenneilmailun näkökulmasta. Järjestöön voi liittyä kuka tahansa naisliikennelentäjä, joka työskentelee lentoyhtiössä ja lentää yli 18 000-kiloista konetta. Ninety-Ninesin tapaan myös ISA+21 myöntää vuosittain joitakin stipendejä, erona on se, että järjestön stipendi sisältää tyypikurssin työttömälle naislentäjälle. Melkoisen hieno ele. Järjestön mukaan kaikista yhdysvaltalaisista lupakirjanhaltijoista vain 6 % on naisia ja liikenneilmailajien määrä vielä vähäisempi. Yksi järjestön keskeisimmistä tavoitteista on kasvattaa tätä osuutta. Taloudellista hyötyä tavoittelematon järjestö järjestää vuosittain kansainvälisen konferenssin, jossa jäsenet pääsevät tapaamaan toisiaan ja verkostoitumaan. Ensi vuoden tapaamispaikka ei kuulosta huonolta: Newport Beach, California. Järjestön kautta valottuu yhdysvaltalaisen naisliikenneilmailajien historia: Yhdysvaltojen ensimmäinen naisliikenneilmailaja oli Helen Richey, jonka Central Airlines palkkasi vuonna 1934. Hän erosi vain 10 kuukautta myöhemmin miehistä koostuneen ammatiliiton painostamana. Tulevat vuodet hän vietti työttömänä ja rahattomana kunnes teki itsemurhan vuonna 1947.

17 vuotta The Ninety-Ninesin jäsenenä ollut Finnairin kapteeni Marjo



Marjo Koskinen. Kuva: Otto Söderlund.

Koskinen kertoo yhdistyksen toiminnasta: ”Yhdistyksessä olen tavannut paljon hyvin erilaiset lentotautat omaavia naisia sekä päässyt vierailemaan mielenkiintoisissa kohteissa. Viimeksi syyskuussa kävimme esimerkiksi Keski-Suomen Ilmailumuseossa Kai Mecklinin esitellessä tiluksia ja kirsikkana kakun päälle pääsimme lentämään Mersun simua. Ryhmässä olen tutustunut sellaisiin lentämisen osa-alueisiin mihin en muuten olisi ehtinyt ja kuullut satoja tarinoita ja kokemuksia. Samalla olen voinut olla apuna daameille, jotka vielä odottelevat koulun päätyttyä liikennekoneen puikkoihin pääsyä.”

Mistä naisten määrän vähäisyys lentoalalla sitten johtuu? Marjo Koskinen pohtii syitä: ”Tytöjä hakeutuu lentäjän ammattiin poikia vähemmän todennäköisesti siksi, ettei suurin osa tytöistä edes tunne tällaista vaihtoehtoa. Lastenkirjoista lähtien yhteiskunta luo mielikuvan, jonka mukaan lentäjät ovat aina miespuolisia. Tytöt kasvavat tähän ajatukseen, eikä tämä vaihtoehto siten ammatinvalinnan hetkellä tule mieleen. Tarvittaisiin siis lisää esikuvia. Ehkä olemme julkisuudessa pitäneet liian matalaa profiilia. Itse olen käynyt jo vuosia eräässä esikoulussa viemässä viestiä lentäjän ammatista, eikä siellä kukaan ole koskaan ihmetellyt sitä, että olen nainen. Olen muutenkin ollut myöntämielinen niille haastatteluille, joissa kyseessä on nimenomaan tiedon lisääminen naisten kouluttautumismahdollisuudesta lentäjäksi. Elävä esimerkki on tehokkaampi kuin mainoslause.” ✂

LITIUMPARISTOJEN ILMAKULJETUS



Kuva: IATA

Timo Lempiäinen

FPA:n SSC DG -vastaava
Finnairin 330/320-perämies

Loppukesän kuumuus leijui vielä ilmassa saaden asfaltin väreilemään pimenevänä syyskuisena iltana vuonna 2010. Äkisti, kuin joku olisi heittänyt viitan auringon viimeisten säteiden päälle, musta varjo täytti Dubain Silicon Oasis -asuinalueen taivaan. Hetkeä myöhemmin valtaisa räjähdys tärisytti tannerta saaden ikku-

nat helisemään. Kyseinen asuinalue oli pitkään ollut paikallisen lentoyhtiön lentäjien suosiossa asuinpaikkana, joten räjähdysten kuullessaan monet alueen asukkaat jo aavistivat pahimman tapahtuneen. Viimeistään heidän takapihansa läheisyydessä noussut savupatsas paljasti karun totuuden. Lento UPS6 oli päättynyt. Tuhoutunut kone oli Boeing 747-400 -rahtikone, jonka kumpikin ohjaaja kuoli onnettomuudessa.

Kolmen vuoden kuluttua onnettomuudesta Yhdistyneiden

Arabiemiirikuntien ilmailuviranomainen (GCAA) julkaisi 322-sivuisen onnettomuustutkintakertomuksen. Kuten lento-onnettomuudet usein, oli UPS6:nkin turma onnettomien sattumusten summa. Pääsyyksi onnettomuuteen viranomaisen nimesi kotalaisella todennäköisyydellä rahditilan tulipalon, jota ei rahdin lajin vuoksi saatu sammumaan: rahtina oli muun muassa kymmeniä tuhansia litiumparistoja. Tämän USA:n ilmailuviranomainen (FAA) oli selvittänyt jo lokakuussa 2010.

Onnettomuuksien kautta eteenpäin

UPS6:n onnettomuus ei ollut ensimmäinen litiumparistoihin (litium-ioni ja litium-metalli) liittynyt onnettomuus liikenneilmailussa. Ensimmäinen peruste litiumparistojen ilmakuljetuksen sääntelylle saatiin vuonna 1999, kun kaksi litiumparistoa sisältänyttä rahtipallettia tuhoutui palossa Northwest Airlinesin rahtiterminaalissa kauttakulkumatkan aikana. Saman onnettomuuden jälkimainingeissa FAA aloitti testit litiumparistojen palokäyttäytymisen selvittämiseksi.

FedExin rahtiterminaalissa tapahtuneen litiumparistojen sisältäneen rahtikontin palon jälkeen vuonna 2004, kuusi vuotta ennen UPS6:n onnettomuutta, FAA oli kieltänyt yhdysvaltalaisoperaattoreilta litiummetalliparistojen kuljettamisen rahtina matkustajakoneissa. International Civil Aviation Organization (ICAO) ja muu maailma seurasivat perässä, ja noin vuosikymmentä myöhemmin, vuoden 2015 alusta asti, on litiummetalliparistojen kuljettaminen matkustajakoneissa rahtina ollut maailmanlaajuisesti kiellettyä. Laitteiden mukana litiummetalliparistojen kuljettaminen on kuitenkin edelleen sallittua myös

matkustajakoneissa.

Matkustajiin litiumparistoihin liittyvät onnettomuudet heijastuivat vuoden 2006 UPS 1307 palon jälkeen, kun UPS:n DC-8-rahtikone tuhoutui kiihtotielle Philadelphiassa. Tulipalon tuhattua todisteet ei Yhdysvaltain kuljetusturvallisuusviranomaisen NTSB:n onnettomuustutkintaraportissa voitu varmuudella osoittaa tulipalon syttymissyitä. Litiumparistojen osasyllisyyttä pidettiin kuitenkin sen verran vahvana, että jatkossa yksi NTSB:n suosituksista oli matkustajien litiumia sisältävien akkujen kuljettaminen käsimatkatavaroissa rahtiruuman sijasta.

MIKÄ ON LITIUMPARISTO

Kannettavien elektronisten laitteiden yleistyttyä on myös litiumparistojen valmistus lähtenyt huimaan nousuun. Keveytensä ja energiatehokkuutensa ansiosta ne ovat erinomaisia virtalähteitä yhä mobiilimmaksi muuttuvassa maailmassa.

Litiumparistoista puhuttaessa tarkoitetaan yleisesti kaikkia paristoja ja akkuja, joissa käytetään litiumia. Litiumparistoja on kahda päätyyppiä: ladattavat litiumioniakut sekä ei-ladattavat litiummetalliparistot. Näistä jälkimmäisiä käytetään suurta hetkellistä tehoa vaativissa laitteissa kuten salamalaitteissa. Litiummetalliparistojen palokäyttäytymisen suurin ongelma on sammumattomuus, sillä litiummetalliparistojen paloreaktion ylläpitämiseen riittää kolmeprosenttinen happipitoisuus. Halon, jonka sammutusteho perustuu hapen syrjäyttämiseen, ei ole lentokoneissa käytettävillä pitoisuuksilla riittävän tehokasta litiummetalliparistopalojen sammuttamiseen. Matkustajalentokoneissa litiummetalliparistojen kuljettaminen rahtina on kielletty vuoden 2015 alusta lähtien, mutta rahtikonepuolella haetaan vielä muita ratkaisuja ja toivotaan, että enempää koneita ei menetetä sillä välillä.

Litiumioniakut määritellään katodina käytettävän litiumseoksen mukaan. Kuluttajalle

– tai rahdinkuljettajalle – eri seostyypit eivät näy millään tavalla ulospäin, mutta niiden reaktioherkkyydessä ja palokäyttäytymisessä on merkittäviä eroja. Yhteistä kaikille on runsas vetykaasun ja hiilimonoksidin tuotto palaessa. Akkutyypistä riippuen sisäisen lämmöntuotto (thermal runaway) saattaa alkaa jo hyvin alhaisessa, noin 150 celsiusasteen lämpötilassa. Koska halonin toiminta perustuu hapen syrjäyttämiseen ilmastasta, sillä ei ole merkittävää vaikutusta tiheästi pakattujen akkulähetysten paloreaktion katkaisemiseksi.

YK:n ohjeiden mukaan valmistetut ja sertifioidut litiumioniakut ovat itsessään ja yksittäin hyvin turvallisia ilman niitä vaurioitavia ulkoisia tekijöitä kuten iskuja, kolauksia, tai lämpöä. Kuljetusturvallisuuden kannalta suurimman ongelman aiheuttavat massiivisiksi paisuneet kuljetusmäärät. Vuonna 2013 litiumioniakkuja valmistettiin maailmassa noin 5,5 miljardia kappaletta, joista noin 3 miljardia kuljetettiin lentorahtina. Mikä tahansa tekijä kuten oikosulku, altistuminen kuumuudelle, yhdenkin litiumionikennon valmistusvirhe, vääränlainen pakkaus tai kolahdus jossakin valmistuksen tai kuljetuksen aikana voi saada aikaan katastrofaaliset mittasuhteet.



Kuva: Wikimedia Commons / Author: Kristoferb

Yhdysvaltojen ulkopuolella eteläkorealainen Asiana Airlines oli ensimmäinen lentoyhtiö, joka lopetti litiumparistojen kuljettamisen lentorahtina. Syynä tähän oli vuonna 2011 tapahtunut Asiana Airlinesin lento 991:n onnettomuus, jossa Asianan 747-rahtikone päättyi palavana mereen hieman Jeju-saaren eteläpuolelle. Onnettomuuden kulku oli hyvin samanlainen kuin vuotta aiemmin tapahtuneessa UPS6:n onnettomuudessa, hylyn osista löydettiin myös samankaltaisia savujäämiä. Tässäkin onnettomuudessa todettiin litiumparistopalon olleen myötävaikuttavana tekijänä.

Nykyiset määräykset

Nykyisten määräysten mukaan matkustajakoneissa sallitaan litiumparistoista rahdiksi ainoastaan litiumioniakut. Nämä kuljetukset jaetaan kolmeen luokkaan: section 1A, section 1B, ja section II. 1A-luokkaan lasketaan kapasiteetiltaan yli 20 Wh:n kennot ja yli 100 Wh:n paristot. Matkustajakoneissa enimmäispaino lähetystä kohden on 5 kg. 1B-luokka sisältää energiakapasiteetiltaan 20 Wh tai alle sen olevat kennot, ja 100 Wh tai alle sen olevat paristot silloin, kun niitä ei kappalemäärän vuoksi voida laskea kuuluvaksi luokkaan II. 1B-luokan lähetysten enimmäiskoko matkustajakoneessa on 10 kg.

Luokan II kuljetukset ovat lukumäärältään rajoitettuja lähetyskokoja, joissa energiakapasiteettirajat ovat

samankaltaisia kuin 1B-luokassa. Alle 2,7 Wh:n paristoissa raja on 2,5 kg lähetystä kohden, alle 20 Wh:n kennolähetyksissä enimmäismäärä on rajattu kahdeksaan kennoon, ja alle 100 Wh:n paristolähetyksissä kahteen paristoon lähetystä kohden. Section II -kuljetuksissa voidaan käyttää ja yleisesti käytetäänkin ylipakkauksia (overpack), jolloin lähetysten todellinen koko on muu kuin määräyksissä on tarkoitettu. Section II -kuljetuksia ei myöskään tarvitse merkitä notociin, jolloin suuresta osasta litiumparistokuljetuksista ei tule ohjaajille mitään tietoa. Section 1A ja 1B -kuljetuksista tulee normaalisti tieto notociin.

Laitteissa oleville ja laitteiden mukana lähetettävälle litiumparistoille on omat raja-arvonsa, mutta en puutu niihin tässä kirjoituksessa.

Savua ilman tulta

Viimeisin tiedossa oleva ”lentokoneen tuhonnut” onnettomuus tapahtui vuonna 2014 FAA:n testilaboratoriossa Atlantic Cityssä. FAA:n tarkoituksena oli testata halonin toimivuutta sammuttavana rahtikontissa tapahtuvaan litiumioniakkupaloon. Testipenkinä käytettiin FedExiltä lahjoituksena saatua lentokoneen runkoa. Virallisen testiosuuden jo päätyttyä ilmeni litiumioniakkujen palokäyttäytymisestä jälleen uusi ominaisuus – räjähdysherkkyys. Henkilövahingoilta välttyttiin, mutta testilentokone meni lunastukseen.

Myöhemmät akkujen räjähdysominaisuuksia selvittäneet testit osoittavat, että jo viidentuhannen AA-pariston kokoisen litiumioniakun tulipalossa syntyvien palokaasujen räjähdys on riittävä lentokoneen ulkoseinän rikkomiseen. Kilomääräisesti viisituhatta AA-pariston kokoista litiumioniakkua vastaa noin sataa kiloa.

Matkustajalentokoneissa yleisesti käytössä oleva sammutusaine, halon, kykenee tehokkaasti sammuttamaan näkyvät liekit useimmissa litiumioniakkupalossa. Halonilla ei kuitenkaan ole merkittävää vaikutusta litiumioniakkupalon palokaasujen muodostumiselle, jolloin savu ilman tulta on mahdollinen tilanne. Räjähdyksen muodostumiseen riittää kourallinen palavia litiumioniakkuja halonista huolimatta.

Litiumioniakkujen palokaasujen koostumus vaihtelee akkujen kemiallisen rakenteen mukaan. Yhteistä kaikille litiumioniakkujen palokaasuille on suuri vetykaasun ja hiilimonoksidin määrä. Ilmailumaailmalle vetykaasun muodostuminen on ollut ensisijainen huolenaihe kyseisen kaasun räjähdysherkkyyden takia, mutta myöskään hiilimonoksidin merkitystä lentoturvallisuudelle ei voida väheksyä. Vetykaasu tarvitsee räjähtääkseen ainoastaan neljäprosenttisen seoksen, joten pienet suljetut tilat, kuten rahtikontit, lisäävät litiumioniakkupalon räjähdysriskiä.

Litiumparistojen palokäyttäytymisestä kerätyn tutkimustiedon lisääntyttä on iso osa maailman suurista lentoyhtiöistä luopunut kaikkien litiumparistojen kuljettamisesta lentorahtina. Viimeisimpänä litiumparistot lisäsi kieltolistalleen syksyllä 2015 Lufthansa liittyen muun muassa British Airwaysin, Iberian, Delta Airlinesin, Cathay Pacificin ja United Airlinesin seuraan. Lufthansan, British Airwaysin ja Iberian kielto koskee litiumparistojen rahtikuljetusta matkustajakoneissa, sekä Lufthansalla section II -lähetyskokoja myös rahtikoneissa. Cathay Pacific, United Airlines ja Delta Airlines eivät ollenkaan hyväksy rahtijärjestelmäänsä litiumparistojen rahtikuljetuksia. Noin kolmekymmentä operaattoria maailmanlaajuisesti on rajoittanut litiumparistojen ilmakuljetusta jollain tavalla.

Kesällä 2015 myös suuret lentokonevalmistajat Boeing ja Airbus ilmaisivat omat huolensa litiumparistojen kuljettamisesta valmistamissaan koneissa. Airbus pyysi lentoyhtiöitä tekemään riskianalyysin ennen suurten litiumparistomäärien kuljettamista. Boeing kehotti lentoyhtiöitä lopettamaan suurten ja tiiviisti pakattujen litiumparistomäärien kuljettamisen ennen kuin se voidaan tehdä turvalisesti. Finnair on tiukentanut section II -akkulähetysten kuljetukseenhyväksymisprosessia ja hyväksyy kuljetuk-

set riskimaissa ainoastaan tunnetuista valmistajilta. Muuten Finnair noudattaa IATA:n ja ICAO:n suosituksia ja määräyksiä litiumparistojen ilmakuljetuksissa.

IFALPA:n kanta on, että litiumparistoja ei tulisi kuljettaa lentorahdina, ellei sitä voida tehdä lentoturvallisuutta vaarantamatta. Varsinkin section II:n mukaiset kuljetukset tulee saada vähintään samalle turvallisuustasolle section 1A- ja 1B -kuljetusten kanssa. Kaikkien litiumparistokuljetusten merkitseminen notociin oli-

si ensimmäinen askel. Muiksi turvallisuuksi parantaviksi toimiksi on esitetty muun muassa litiumparistojen sijoittamista erilleen muista palavista tai syttyvistä aineista, litiumparistokuljetusten koon rajoittamista ja sijoittelua erilleen toisistaan, pakkausmateriaalien kehittämistä, sekä monia muita keinoja, joista osa jo on käytössä joillakin yhtiöillä. IFALPA jatkaa työskentelyä lentoturvallisuuden parantamiseksi tälläkin osa-alueella. ✂

Artikkelin kirjoittamisen jälkeen ICAO:n Dangerous Goods Panel kokoontui kaksiviikkoiseen tapaamiseen lokakuun lopussa 2015. Litiumparistojen osalta kokouksessa päätettiin rajata rahtina kuljetettavien litiumioniakkujen lataus (state of charge) kolmeenkymmeneen prosenttiin, rajata suurimpien section II -paristojen maksimilukumäärä lähetyksessä yhteen sekä kieltää section II -paristolähetysten yli-pakkaus (overpack). ICAO DGP:n päätökset käyvät vielä ICAO Air Navigation Commissionin (ANC) hyväksyttävänä, mutta on hyvin harvinaista, että ANC muuttaa DGP:n päätöksiä. Päätökset tulevat näillä näkymin voimaan nopeutetulla aikataululla vuoden 2016 alkupuoliskolla.

Finnair Flight Academy toivottaa
Hyvää Joulua ja Onnellista uutta vuotta 2016



EUROOPAN ENSIMMÄINEN NA

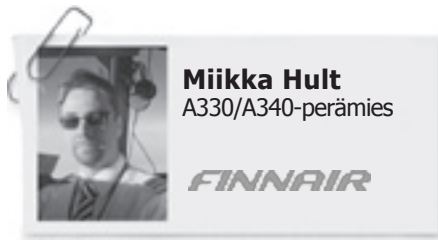
Kuvat: Miikka Hult



AMIOKONE LÄHTI MAAILMALLE

Finnair vastaanotti 7. lokakuuta yhtiön ja koko Euroopan ensimmäisen Airbus A350-900 -matkustajakoneen (OH-LWA, msn 018) Airbusin Toulousen Delivery Centerissä. Marraskuun puolivälissä koneella oli takanaan jo reilu kuukausi onnistuneita operaatioita ja yli 300 lentotuntia kotimaassa ja muualla Euroopassa. Tämän lehden ilmestyessä Finnair on operoinut myös uuden konetyypinsä ensimmäisen kaukolennon.





Miikka Hult
A330/A340-perämies

Airbusin edesmenneen ensimmäisen pääjohtajan Henry Zieglerin mukaan nimetyssä Delivery Centressä oli paikalla kansainvälinen media seuraamassa koneen juhlallista luovutusta Finnairille. Suoran nettilähetyksen kautta seremonia oli seurattavissa ympäri maailman. Koko tapahtuma oli rakennettu yhdessä Finnairin kanssa ja suomalaisuus näkyi niin lavasteissa kuin tarjoiluissa. Ensilennolla Toulousesta Helsinki-Vantaalle oli kyydissä noin 90 median edustajaa eri maista. Vielä lähtöpäivänä ei ollut varmaa toteutuuko lento vai kuljettaako korvaava konetyyppi me-

diävään Helsinkiin. Viimeisimpiä ohjelmistoja ladattiin koneeseen pitkin yötä ja työ saatiin onnellisesti ajoissa päätökseen. Positiivista julkisuutta yhtiölle ja uudelle koneelle tuli ensimmäisestä päivästä lähtien runsain mitoin; luovutusseremonia ja ensimmäinen tuntuma konetyyppiin osattiin hyödyntää hyvin.

Upeaa matkustuskokemusta A350 XWB -koneissa ei ole hehkutettu turhaan. Valoisa ja avara matkustamo yhdessä nykyaikaisen viihdejärjestelmän kanssa nostavat matkustamisen tasoa suuren harppauksen Finnairin nyky-laivastoon verrattuna. Uudet jättimäiset matkatavarahyllyt imevät sisään entistä suuremman määrän laukuja ja matkustamon led-valaistuksen avulla voidaan luoda erilaisia tunnelmia auringonlaskusta sateenkaaren kautta vaikka aasialaismatkustajien rakastamiin revontuliin.

Uuden kaukoliikennekoneen vastaanoton myötä toteutui vihdoinkin myös odotettu lennonaikainen internet-yhteys. Palvelu vaikutti nopeudeltaan toimivalta Toulouse–Helsinki-lennon aikana mutta kirjautumistavan hankaluus jätti toivomisen varaa. Ainakin 10 tunnin surffausta on tietoturvan osalta kunnossa, koska rekisteröinnin yhteydessä vaaditulla salasananalla on reilu pituusvaatimus, lisäksi sen pitää sisältää isoja ja pieniä kirjaimia, erikoismerkki ja numero. Perusmatkaajan selfie saattaa lähettää tietoverkkojen kautta kohteeseen vasta lennon jälkeen. Nettipalvelu on ilmainen business-luokassa matkustaville samoin kuin Finnair Plus Gold-, Platinum- sekä Oneworld Sapphire- ja Emerald-tasokorttilaisille. Turistiluokan matkustajille nettiyhteys on saatavissa viiden euron tuntihinnalla tai koko lennon ajaksi 15 euron hintaan.

Reportterimme Miikka Hult Finnairin A350-900-koneen kapteenin paikalla (Tuleva työpaikka vuonna 2025+). Kokemusta löytyy ensimmäisen rivin ulkopuolelta jo ensimmäisen Airbusin A350 XWB -matkustajalennon sekä ensimmäisen Finnairin A350 XWB -matkustajalennon verran.



Finnairin uusi huippunykykainen Nordic Sky -viihdejärjestelmä avaa matkustajalle uuden maailman. Business-luokan 16 tuuman ja Economy-luokan 11 tuuman kosketusnäyttöön perustuva toimiva viihdejärjestelmä kertoo asiakkaalle muun muassa lentomatkan päävaiheet ruokailuajoina ohjaten näin matkustajaa lennon lähtöhetkestä aina matkan päättämiseen asti. Uuden järjestelmän myötä kuulutusten määrää lennolla voidaan vähentää, sillä osa matkustamoilmoituksista näkyy näyttöruudulla.

Matkustamohenkilökunta voi päivittää järjestelmää reaaliajassa ja ilmoitukset voidaan esittää seitsemällä eri kielellä. Nordic Sky -viihdejärjestelmän avulla matkustaja voi seurata lennon kulkua myös koneen ulkokameroiden avulla sekä monin erilaisin karttanäytöin. Ajankuluksi on tarjolla laaja valikoima elokuvia ja muita ohjelmia. Kaukolentojen alkaessa viihdejärjestelmässä otetaan käyttöön myös uusi globaali musiikin suoratoistopalvelu MixRadio. Musiikin asiantuntijat eri maista ovat luoneet mitatilaustyönä soittolistoja jokaiselle kaukoreittikohteelle.

Erityinen uutuus uudessa koneessa oli naisille suunnattu ”ladies’ room”, joka nopeasti päätyi tasa-arvovaltuutetun selvitettäväksi. Tuoksua ja kauneudenhoitotuotteita sisältävä wc-tila ei kuitenkaan joutunut pannaan, sillä sitä saavat vastedes käyttää kaikki matkustajat.

Negatiivinen seikka ensilennolla oli sen lyhyys, sillä kyydistä olisi mielellään nauttinut paljon pitempään vaikka nenän edessä ei ollutkaan panoraa- maikkunoita.

Finnairin ensimmäistä uuden tyypin koneyksilöä esiteltiin sittemmin lennoilla Euroopan alueella ja kotimaassaan. Miehistöjen familentokohteita olivat Amsterdam, Bryssel, Lontoo, Tukholma, Barcelona, Malaga, Kööpenhamina, Oslo ja Wien sekä

Rovaniemi. Kaikkiaan OH-LWA:lla oli 12. marraskuuta mennessä lennetty 327 tuntia ja viisi minuuttia. Laskeutumisia tällä tuntimäärällä oli kertynyt jo 149. Peruutettuja lentoja koneen alkutaipaleella tuli vain kaksi, lisäksi kone sai Kööpenhaminassa pienen lentoa viivästyttäneen kolhun.

”Operointi on lähtenyt erittäin hyvin käyntiin, kone on pilotin näkökulmasta erittäin mukava ja helppo. Vastaanotto on ollut äärimmäisen innostunutta ympäri Eurooppaa”, kertoo Finnairin Airbus-ryhmäpäällikkö Marko Valtonen. ”Ohjaajilta saatu palaute uudesta koneesta on pääosin ollut erittäin innostunutta. Jo muutama lennetyn sektorin jälkeen koneen operointi tuntuu luontevalta”, Valtonen kiittelee.



Finnairin lentotoiminnanjohtaja Jari Paajanen (vas.) ja ryhmäpäällikkö Marko Valtonen ovat innoissaan uudesta upeasta koneesta.

Päivää ennen virallista luovutussere-
moniaa Finnairin uusi koneyksilö
siirtyi leasing-yhtiö CEGASin omis-
tukseen. Myynti- ja takaisinvuokraus-
järjestely tuottaa kertaluonteisena po-
siitiivisena vaikutuksena vuoden 2015
viimeisen neljänneksen tulokseen
noin 70 miljoonaa euroa.

Finnair odotti tavoiteaikataulunsa mu-
kaisesti vastaanottavansa neljä ensim-
mäistä A350-900-konetta laivastoon-
sa vielä vuoden 2015 aikana. Tämä oli
virallinen aikataulu vielä ensimmäisen
koneen luovutuksen yhteydessä. Tosin
tuolloinkaan ei ollut tiedossa vah-
vistettuja toimituspäiviä. Seuraavat
A350-900-koneet kuitenkin myöhäs-
tyvät selvästi. Finnair arvioi syyskuus-
sa 2015 A340-koneiden poistumisai-
kataulua uudelleen, ja nykytiedon va-
lossa yhtiö luopuu kaikista seitsemäs-
tä A340-300-lentokoneestaan vuoden
2017 loppuun mennessä. Niiden luo-
vutusaikataulu on kuitenkin joustava
ja koneet poistuvat sitä mukaa kuin
niitä korvaavat A350-lentokoneet on
toimitettu ja otettu reittiliikenteeseen.
Päivitetyt toimitusaikataulun mukaan
Finnairilla on käytössään uusia A350-
900-koneita viisi vuoden 2016 toi-
sen neljänneksen alkuun mennessä.
Laivasto kasvaa seitsemään koneeseen
vuoden 2016 loppuun mennessä ja yh-
teentoista vuoden 2017 lopulla. Kaikki
tilatut 19 konetta ovat laivastossa vuo-
den 2023 loppuun mennessä.

Lokakuun 2015 alussa A350-koneita
oli toimitettu Qatar Airwaysille ja
Vietnam Airlinesille kuuden yksilön
verran, yhtiöt ovat operoineet uusil-
la koneillaan keskimäärin 5,1 tunnin
mittaisia lentoja ja päivittäinen käyttö
on tuolloin ollut keskimäärin 11,4 tun-
tia. Marraskuun 2015 puoliväliin men-
nessä koneita on toimitettu ensimmäi-
sille asiakkaille yhteensä kymmenen.
Käyttöönotto on sujunut Airbusin mu-
kaan ilman suurempia pulmia, ja mat-
kustajia on kuljetettu jo yli 250 000.
Ongelmia on toistaiseksi aiheuttanut
varaosien vähyys ja vian selvittäminen, sil-
lä uudessa koneessa on ilmennyt sel-
lalsiakin vikoja joita huoltokäsikir-
ja ei vielä tunne. Airbus on todennut,
että kaikkien tuotanto-ohjelmien en-
simmäiset koneet vaativat tuotannol-
ta hieman enemmän ja kertoo huomi-
oineensa tämän suunnittelussaan: toi-

Avarassa matkustamossa istutaan
järjestyksessä 3-3-3.



Jokaiselta business-luokan paikalta on suora käynti käytävälle
ja keskeltä poistettu matkatavarahylly lisää tilan tuntua.



A350-kone on ohjaajan näkökulmasta
erittäin mukava ja helppo.



tä pauskitaan kovasti vuosituotannon ennalta määritellyn lukumäärän saavuttamiseksi. Airbusin tavoitteena on toimittaa vuoden 2015 aikana kaikkiin 15 uutta A350-konetta. Finnairin kaksi seuraavaakin koneyksilöä on jo lentänyt ensilentonsa, näin ollen syy viiveisiin lienee muualla kuin itse koneessa ja sen toimivuudessa. Vuonna 2016 Airbus A350 XWB -koneiden toimitusmäärä kaksinkertaistuu ja vuoteen 2018 mennessä kuukausittaisen tuotannon on määrä nousta kymmenen koneyksilöön.

Finnair panostaa kasvavan A350-900-laivastonsa lisäksi myös koulutuslaitteisiin ja on tilannut A350 FFS -simulaattorin CAE:lta. Se toimitetaan Finnair Flight Academyille maaliskuussa 2017. Toistaiseksi ohjaajat saavat koulutuksen A350-koneisiin Airbusin Toulousen koulutuskeskuksessa.

Finnairin uuden koneen ensimmäisen kaukolennon ajankohta on 21. marraskuuta, kohteena Shanghai. Seuraavat A350-koneilla operoitaviksi siirtyvät kohteet ovat Bangkok 24. joulukuuta ja Peking 6. tammikuuta 2016. Muiden kohteiden aloituspäivämäärät kerrotaan myöhemmin. Finnair aikoo tehdä uusilla koneillaan pitkää

päivää ja tulee maantieteellisen sijaintinsa ansiosta reilusti ylittämään edellä mainittujen A350-laivastojen vuorokausikohtaisen 11,4 lentotuntin keskiarvon. Seuraava voitettava pullonkaula onkin sitten Helsinki-Vantaan lentoaseman HELHUB2020-laajennusurakka. ✈

Finnairin historia ja tulevaisuus esittäytyivät AirVenturessa – Rimowan replika Junkers F-13 sekä A350 sulassa sovussa. Kuva EAA/Andrew Zaback.



HEALTH WEALTH CAREER

SAAVATKO TEIDÄN LENTÄJÄNNE HENKILÖKOHTAISTA PALVELUA LUPAKIRJAVAKUUTUSASIOISSA?

SLL:n jäsenet saavat Mercerin asiantuntijoilta luottamuksellista ja yksilöllistä palvelua tärkeissä lupakirjavakuutusasioissa.

- Suunnittelemme yhdessä kattavan lupakirja- ja henkivakuutuskokonaisuuden
- Neuvomme jäseniä lupakirjan väliaikaisen tai pysyvän menetyksen sattuessa
- Annamme käytännön neuvoja sekä avustamme läheisiä henkivakuutuksen korvaustilanteissa

MERCER SUOMESSA
Mercer on maailman johtava konsultointiyritys henkilöstö- ja palkitsemisasioloissa. Suomessa Mercer on toiminut vuodesta 1999 ja SLL yhteistyökumppanina 11 vuoden ajan.

Lupakirjavakuutusasiantuntijasi:
Sirkka Lindén
09 8677 4322
sirkka.linden@mercer.com
www.mercer.fi



EI VAIN MAALLA JA ILMASSA MUTTA MYÖS MERELLÄ

Itämeren keikkuvat aallot houkuttelivat lähes 70 ammatti-ilmailijaa lokakuussa perinteiselle yhteistyöristeilylle Viking Gabriellalle. Ammatillisesti aina antoisat seminaarit ja yhteiset vapaat keskustelut päivän polttavista asioista ilman RTF:ää olivat jälleen paikallaan.



Anssi Lisko työskentelee lennonjohtajana Norjan Avinorissa. Hän esitelmöi risteilyllä Kirkkoniemien lennonvarmistustoiminnasta. Kuvat: Miikka Hult

Miikka Hult

Seminaarissa kuultiin lentooperaatioiden huimista ajoista ja muutoksista, kun 40 vuoden ja kahdeksan kuukauden mittaisen ilmailu-uran Finnairilla tehnyt arvostettu kouluttajakapteeni Perttu Halmetoja kertoili muistoja uraltaan. Finnairin perämieskurssi kahdeksalta

vuonna 1973 valmistunut Halmetoja oli uransa aikana taivaalla noin 23 800 tuntia eli noin 2 vuotta ja yhdeksän kuukautta. Lentämisen ohella hän myös koulutti ohjaajia simulaattoris- sa 20 vuoden ajan. Takana on erinäisiä wet-lease operaatiota Afrikassa, ilmailua entisessä Neuvostoliitossa Aeroflotin navigaattorien kanssa, Pyhiinvaellusoperaatioita Jeddassa, jossa matkajat eivät olleet koskaan

aiemmin olleet lentokoneessa saati käyttäneet wc:tä. Kaukaisimmat kohteet Pertun Finnair-uran alkuaikoina olivat ulkopuoliselle rahtiyhtiölle operoidut lennot, joiden aikana käytiin Anchorage, Honolulu, Aucklandissa ja Sydneyssä saakka. Maailma on muuttunut 40 vuoden aikana, uran alkuvaiheen DC-8-operaatioissa oltiin kaukokoh-teissa noin viikko, nykyisin vastaa-

vat lennot viedään läpi vähimmäislään vain 22 tunnin levolla kohteessa. Kaukoliikennettä Halmetoja piti mukavana mutta sanoi lähiliikenteessäkin olleen paljon hyviä puolia. ”Varsinkin, kun huomasi, että sham-poota voi ostaa muualtakin kuin New Yorkista”, hän nauratti osanottajia.

Pitkän linjan kouluttaja kertoi myös ohjaamoyhteistyön ja -kulttuurin muuttuneen paljon vuosien varrella. Aloittaessaan 22-vuotias Halmetoja lensi noin 55-vuotiaisen entisten sotilaslentäjien komennossa. ”Kaikki ei kuitenkaan ole kovin paljon muuttunut, sillä raw data -mielessä DC-8 kulutti kerosiinia 6 000 kg tunnissa nopeudella Mach 0.82 kymmenen tunnin lennolla. Saman verran kuuluu myös nykyisellä nelimoottorisella A340-koneella. Tosin Airbus kuljettaa 300 matkustajaa, kasilla taas kulki yli sata vähemmän”, Halmetoja vertaa. ”Päivääkään en vaihtaisi pois”, hän kuvaili lentouraansa. Entinen kouluttaja muistutti kuulijoita myös lento-operaatioiden turvallisuuden vaalimisesta: ”Kyllä tarkka saa olla mutta ei kuitenkaan hölmö. Raw data pitää hengissä”, päätti Halmetoja esityksensä.

Viron lennonjohdon kouluttaja Sigrid Uik kertoi kuulumisia maan lennonjohdosta ja operoinnista sen ilmatilassa. Erityisesti esillä olivat Nato Baltic Air Policing -operaatioihin kuuluuivat hävittäjäkoneiden QRA-lähdöt aivan Tallinnan kentän vieressä sijaitsevasta Ämarin lentotukikohdasta. Ämarin jopa näkee Tallinnan lähilennonjohtotornista, josta on muutenkin parhaat näkymät koko kaupunkiin. Maininnan saivat myös Tallinnan lentokentälle rakennettava uusi rahtiasemataso sekä mahdollinen kiitotien siirto kohti itää CAT II -hankkeen takia. Syynä siirtoon on heti kentän länsipuolella radan 08/26 länsipäässä oleva Ülemiste-järvi, joka estää laitteistoasennukset.

Mielenkiintoisen esitelmän piti myös Avinorin lennonjohtaja Anssi Lisko, joka kertoi kuulumisia pohjoiskalotilta eli Kirkkoniemien lennonjohdosta. Kaukana kaikesta sijaitseva Kirkenes (ENKR) sijaitsee pohjoisempana kuin suurin osa Grönlannista. Maantietä

pitkin etäisyydet ovat erittäin pitkiä, moniin kohteisiin Norjassa kannattaa ajaa Suomen kautta. Lentoliikenteellä on tärkeä rooli monella pienellä Norjan paikkakunnalla. Kirkenesin lennonjohto antaa lähi- ja lähestymislennonjohtopalvelua kahdelle lentokentälle sekä AFIS-palvelua kolmelle lentopaikalle. Operaatioita hoidetaan laskennallisesti 7,3 lennonjohtajan voimin omasta 50-luvun tornirakennuksesta. Oma lyhyt kiitotie 06/24 (069/249, LDA 1905/1605m) mahdollistaa operaatiot enintään A320-, B737-, ja C17-suuruusluokan koneille. Myös korkea maasto aiheuttaa omat hankaluutensa. VOR-lähestymisen offset on 13 astetta, ILS-lähestymisen liuku on 3,4 astetta ja RNAV-lähestymisessä 4 astetta. Kirkenesiin operoivat Norwegian, SAS, Widerøe, ambulanssikoneet, ilmavoimat ja charter-operaattorit. Vuosittain kymmenen tuhannen ihmisen Kirkkoniemeeseen saapuu noin 300 000 lentomatkustajaa revontulien ja risteilymatkojen perässä.



Lähes 24 000 lentotunnin kokemuksen kerännyt Perttu Halmetoja tietää mistä puhuu.

Helsinki-Vantaan lennonjohtajat kävivät läpi tulevia muutoksia lentoasemalla ja lennonjohdossa. Jorma Karila kertoi Helsinki Airportin laajennusohjelmasta ja sen vaikutuksista asematason operaatioihin. Pontus Hedlund esitteli Suomessa ja Helsinki-Vantaalla WAM-tutkajärjestelmän myötä käyttöön otettavaa MODE S EHS (Enhanced Surveillance) -kel-poisuutta. Sen avulla lennonjohto saa tutkajärjestelmään tiedon ilma-aluksen ohjaajien valitsemasta korkeudesta, mittarinopeudesta, magneettisesta ohjaussuunnasta ja pystynopeudesta. Muutos vähentää radioliikennettä, parantaa nopeussääntelyä ja erityisesti ehkäisee ennalta korkeusporrastuksen alituksia.

Sigrid Uik kouluttaa lennonjohtajia Virossa ja jakoi risteilyllä ajankohtaisia kuulumisia etelänaapurimme lennonjohdon asioista.



ICAO:n Friction Task Force:ssa (FTF) IFALPA:n edustaja toimiva Jussi Ekman kertoi viimeiset kuulumiset kitkamittauksista ja kiitotieltäsuistumisista. FTF:n kehittämä uusi standardoidulla mittaustavalla tuotettava Runway Condition Report (RCR) tekee tulostaan ja korvaa nykyisen Snowtamin ja MOTNE-koodin METAReiden lopusta. Tietojen voimassaoloaika muuttuu nykyisestä yhdestä vuorokaudesta kahdeksan tunnin mittaiseksi. Yksi suuri parannus tietojen käytettävyydessä lienee se, että RCR:ssä on koodikielen lisäksi tarjolla myös selkokielen viesti kiitotien kunnosta. Standardit ja suositellut käytännöt asian osalta otetaan käyttöön vuoden 2016 aikana, uuteen raportointitapaan siirrytään vuoteen 2018 mennessä.

Esityksensä loppuosassa Ekman otti kantaa eri olosuhteiden vaikutuksesta laskeutumismatkaan:

- jokainen ylimääräinen 10 jalan korkeus kynnyksellä kasvattaa laskeutumiseen tarvittavaa matkaa 60 metrillä
- 10 prosentin ylimääräinen nopeus kasvattaa tarvittavaa laskeutumismatkaa 20 prosentilla
- jokainen 1 prosentin kiitotieslope myötämäkeen kasvattaa tarvittavaa laskeutumismatkaa 10 prosentilla
- jokainen 5 kts lisäys myötätuulta kasvattaa tarvittavaa laskeutumismatkaa 10 prosentilla
- jokainen sekunnin viive hidastumisen aloittamisessa kasvattaa tarvittavaa laskeutumismatkaa 60 metrillä

FPA:n turvatoimikunnassakin vaikuttava Jussi Ekman vuorossa aiheenaan kitka-asiat ja ajautumiset kiitotieltä.

RCR-esimerkki:

**RCR 0309 EFHK
11240445 04R
5/3/5 100/100/100
02/03/01
WET SNOW/DRY
SNOW ON TOP OF
COMPACTED SNOW/
FROST**

**LOOSE SAND. TWY X
POOR. APRON POOR**

Kaksipäiväisen seminaarin välissä tehtiin perinteinen vierailu Tukholman vanhaan kaupunkiin, jonka sää oli jälleen aurinkoinen ja lämmin myöhäisestä syksystä huolimatta. Seminaariyleisö edusti jälleen laajasti koko suomalaista ilmailuosaamista. Mukana oli lentäjiä eri liikennelajeista Finnairilta, Nordic Regional Airlinesista, ilmavoimista sekä lääkärihelikopteripuolelta. Lennonjohtajia oli paikalla Helsinki-Vantaan lähi- ja lähestymislennonjohdosta, Malmin

lähilennonjohdosta, alueennonjohdosta sekä maakuntakentiltä. Mukana oli vanhaan tapaan lähes kaikkien edellä mainittujen ryhmien eläkeläisiä mutta myös työpaikkojaan toistaiseksi odottavia tulevia ammattilaisia.

Lentäjät ja lennonjohtajat ovat järjestäneet yhteistyöseminaareja Itämeren aalloilla jo noin 30 vuoden ajan. Nykyisin ammattiliittojen yhteistyökumppanina risteilyjen osalta on ollut Viking Line. Seminaarijärjestelyjen osalta vetovastuuta liittojen välillä vaihdetaan vuosittain ja osallistujamäärät ovat viimevuosina vaihdelleet hieman vajaasta 70 reiluun sataan.

Aiempina vuosina aiheina ovat olleet mm. Suomen ilmavoimien hulvaton seikkailu jääkarhun metsästyslennoilla Pohjois-Amerikassa, Rajavartiolaitoksen Vartiolenolaivueen (VLLv) pelastusoperaatiot, Suomen viimeisin Ilmatilauudistus 2012+ -hanke, Norwegian Airlinesin Suomen operaatiot, Viron lennonjohdon toiminta ja kansallisen Ground Stopin Yhdysvalloissa vuonna 2001 tapahtuneiden terroritekojen jälkeen määränneen Ben Slineyn kokemukset. ✈





Uusi BMW X1

www.bmw.fi



Ajamisen iloa

TÄYSIN UUSI BMW X1. KAUPUNKI, MAASEUTU, AJAMISEN ILO.

Uusi BMW X1 avaa ovet uuteen maailmaan. Dynaaminen muotoilu on saanut parikseen monikäyttöisyyden. Taloudellisuus puolestaan korkealuokkaisen viimeistelyn ja ajamisen ilon. Uuden ajan BMW X1 on saapunut. **Tervetuloa koeajolle!**

BMW X1 alkaen 40.243,08 €. Autoveroton hinta 32.840,00 €, arvioitu autovero 6.803,08 €, toimituskulut 600 €, EU-yhd. kulutus 4,1 l/100 km, CO₂-päästöt 109 g/km, vapaa autoetu alkaen 785 €/kk ja käyttöetu alkaen 605 €/kk (BMW X1 sDrive18d).



LISÄÄ LOISTOA. BUSINESS EXCLUSIVE 0 €.

BMW 5-SARJAN BUSINESS EXCLUSIVE EDITION SEDAN JA TOURING.

BMW 5-SARJA

www.bmw.fi



Ajamisen iloa

BMW 5-SARJAN BUSINESS EXCLUSIVE EDITION ALK. 47.363 €. VAPAA AUTOETU ALK. 885 €/KK.

Vakiona esimerkiksi: • Automaattivaihteisto (8-vaihteinen) • Nahkaverhoilu Dakota • Urheiluistuimet edessä • Urheiluohjauspyörä (nahkapäällysteinen) • LED-sumuvalot • Peruutustutka (PDC) eteen ja taakse • Läpilastausmahdollisuus (kääntyvät takaselkänojat) • Bluetooth handsfree Professional ja USB-liitäntä • Automaattinen ilmastointi laajennetuin toiminnoin • Automaattisesti himmentyvä taustapeili • Lämmitettävä ohjauspyörä

BMW 5-sarjan Business Exclusive Edition alk. 47.362,78 €. Autoveroton hinta 38.640,00 €, arvioitu autovero 8.122,78 €, toimituskulut 600 €. EU-yhd. kulutus 4,2 l/100 km, CO₂-päästöt 110 g/km (BMW 518d A Business Exclusive Edition Sedan).



AUTOKESKUS ON ENSISIJAINEN BMW TOIMITTAJA.

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.

UUSI 7-SARJA NYT TÄÄLLÄ.

Haluatko lisätietoja?
Katso autokeskus.fi/bmw

Huoltovaraukset Airportiin ja Konalaan numerosta 020 506 5070 (ma-pe 7-17). 0205-numeroiden hinnat: 8,35 snt + lankapuh. 8,83 snt min /matkapuh. 22,32 snt min.

AÉROPUCES, MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE, LE BOURGET

DC-8-50. Kasikin on käynyt erittäin harvinaiseksi maailman lentokentillä. Kuvat Antti Hyvärinen



*Pariisin ilmailun kehdossa Le Bourget'n lentokentällä sijaitsevalla ilmailu-
museolla järjestetään syksyisin Aéroputes, ilmailuroinan kirpputori.*



Tämä jo vuotuiseksi perinteeksi muodostunut tapahtuma oli viikonloppuna 17.–18.10. Toimivaksi reseptiksi on muodostunut lento aamukoneella Paraisille, josta välittömästi taksiin terminaalin ulkopuolella. Pienen paikallisessa liikenteessä tapahtuvan painin päätteeksi pirssi (yleensä) löytää Musée de l'Airin etuovelle. Museo avaa ovensa kello kymmenen ja tällä kertaa olin

paikalla 9.57, varsin näppärä aikataulu siis. Tapahtumapäivänä museolle on vapaa pääsy, ja kyynärpäätekniikkaa käyttämällä änkeydyn ensimmäisten joukossa sisään. Tehokasta peliaikaa jää noin kuusi tuntia.

Ilmailuroinan kirpputori. Myyntipöytiä on kahdessa hallissa, isommassa Concorde-hallissa ja toisessa pienemmässä näyttelytilassa. Kahden Concorde, prototyypin

Saudien 747SP-kauppakassi.





- ← Palopommarien aatelia, Canadair CL-215.
- ↗ Hallit täynnä myyntipöytiä.
- ↓ Edessä Triton, takana Leduc.



ja sarjatuotantokoneen, täyttämässä hallissa myyntipöytiä on laidasta laitaan. Tarjolla on kaikkea mahdollista potkurinlavoista, mittareista ja pienoismalleista kirjoihin ja muuhun tavaraan. Pöydän saa varata kuka tahansa, joten vaihtuvuus ja myyjien määrä on melkoinen, osa tulee ulkomailta asti. Vuosien varrella osa myyjistä on tullut tutuksi ja tälläkin kertaa jään heti suustani kiinni englantilaisen kirja-kauppiaan kanssa sekä lähellä Baselia asuvan kaverin kanssa. Kauppaa on käyty useita kertoja.

Samalla visiitillä on mahdollista tutustua myös museon muuhun tarjontaan ja koneisiin. Näyttelyhalli oli uudistettu sitten viime syksyn ja esillä olivat nyt muun muassa Focke Wulf 190 ja P-47 Thunderbolt. Valitettavasti taas Heinkel 111 oli piilotettu jonnekin. Helmenä voi myös mainita hallin, jossa on näytteillä ranskalaisia prototyyppejä. Kokoelmaan sisältyvät sellaisetkin tuomiopäivän koneet kuten Leduc 010 ja äärimmäisen tyylikäs S.N.C.A.S.O. 6000 Triton. Unohtamatta myöskään yhden Caravellen prototyypin ohjaamo-osaa, jonka kyljessä komeilee vieläkin Suomen lippu osoitukseksi Finnairin Caravelle-tilauksesta 1950-luvun lopulla. Museossa on esillä muuten myös harvinainen Junkers F-13. Samaisella mallilla Aerokin aloittelei liikennettä aikoinaan. Aaltopeltiä parhaimmillaan!

Pihamaan vaihtuvassa näyttelyssä on joka vuosi joitakin muutoksia, kalustoa häviää ja ilmestyy milloin mitenkin. Aina yhtä tyylikästä muotoilua edustaa luonnollisesti 50-sarjan DC-kasi, joka on näytillä ilmavoimien väreissä. Myös Dassault Mercure ja Canadair CL-215 -palopommari ovat edustettuina. Air Francen vanhaan jumboon pääsee sisälle erillisellä maksulla, koneen sisusta on osittain purettu, jolloin näkee mitä suuri matkustajakone on syönyt. Myös molempiin Concordeihin pääsee sisään, hetkittäin niihin tosin muodostui pientä jonoa.

Erityismaininnan voisi antaa myös

Saisiko olla Lockheed
Neptunen ratti tai
Swissairin metallinen
Convairin malli?



kangaspuu-osastosta. Vanhaan Le Bourgetin terminaaliin tehty osasto on tyylikäs ja vanhaa himmeliä on hyvin näytillä. Varsin mielenkiintoinen on vanhan zeppelinin gondoli sekä kokometallinen alataso Junkers J 9 ensimmäisen maailmansodan loppupuolelta. Vieressä sijaitsee myös erillinen osasto, jossa on näytillä erittäin paljon vanhoja pienoismalleja. Kaikkea mahdollista kuten vanhoja tuulitunnelimalleja ja matkatoimistojen "cutaway"-malleja, joihin on rakennettu täysi sisusta sisälle.

Todellisille intoilijoille voi myös mainita mahdollisuudesta päästä kiitotien toisella puolella olevaan varasto- ja entistämistilaan. Tämä useasta hallista muodostuva kokonaisuus on yleensä auki kahtena jokasyksyisenä Journées du Patrimoine-päivänä (eurooppalaiset perinneympäpäivät). Toisinaan se on ollut auki myös kirpputoripäivänä, mutta käytäntö vaihtelee. Nettisivuilta on kesän nurkilla saatavilla tarkempaa tietoa aikatauluista. Alueella on varastoituna suurempaa kalustoa kuten Air Francen Boeing 707 ja Lockheed 749 Constellation, ilmavoimien jo harvinainen DC-7C ja presidentti De Gaullen vanha Caravelle. Yhdessä hallissa on työn alla Short Sandringham-lentovene, Sunderlandin siviiliversio. Entistettävänä on myös Lancaster. Pihamaalla seisoo rivissä Noratlas-kuljetuskoneita muun kaluston joukossa. Sekä luonnollisesti pakollista sotilashimmeliä. Museolla on myös kauppa ja ravintola, joskin syömäpuolella on tungosta koko päivän.

Matkan kruunasi Le Bourget'n plattaa monumentaalisesti hallitseva Saudien kuningasperheen 747SP Rolls-Royce padoilla. Haaremi oli käynyt ostoksilla ja möreän kumun täyttäessä kuuloelimet tämä sulavalinjainen ja lyhytrunkoinen 747 jätti Paraisten maisemat taakseen. Itse hyppäsin taksiin, jolla matkasin takaisin CDG-kentälle ja täpötäyteen Helsingin koneeseen. Ensi syksyyn siis! ✈



ILMAILIJAN TAVARATALO





1:200

DC-3 "Lokki" OH-LCD
 Herpan tarkka metallimalli (1/200). (pituus 10 cm, kärkiväli 14,50).
 Mukana jalusta. Tilausnumero: OH-LCD **Hinta 49,-**



1:200

Finnair A340-300, OH-LQD "Unikko"
 JC Wings huipputarkka metallimalli 1:200
 (pit. 32 cm, kärkiväli 30 cm).
 Mukana jalusta.
 Tilausnumero: OH-LQD **Hinta 120,-**



1:200

Finnair A350-900 OH-LWA
 JC Wingsin metallimalli 1:200 kokoon.
 (pituus 33,5 cm, kärkiväli 30,55 cm).
 Mukana jalusta.
 Tilausnumero: 14-641 **Hinta 99,-**

Verkkokaupassa noin 2.000 tuotetta: www.aviationshop.fi

**Postitse
+ postimaksu**

AVIATION SHOP

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

IRONMAN HAWAII

Syyskuun viimeisenä päivänä auringon jo laskettua American Airlinesin A321 Sharklet kaartaa Tyynenmeren päältä kohti täydellisessä pimeydessä häämötäviä kiitotievaloja ja hetken päästä päätelineet koskettavat pehmeästi asfaltia. Koneen oven avauduttua sisään tulvii trooppisen kuuma ja kostea ilma, jossa paidanselkä kastuu lähes välittömästi. Vihdoinkin, kolmen perättäisen lennon ja yhteensä noin kolmenkymmenen pitkän tunnin matkanteon jälkeen olemme perillä Havaijin eteläisimmällä ja suurimmalla saarella, Big Islandilla.

Ironman-triathlonissa 3.9km uinnin ja 180km pyöräilyn jälkeen on jäljellä enää maratonjuoksu, joka yksin on monelle kuntoliikujalle tekemätön paikka.



Jens Dahlman

Finnair A320/330 MFF COP

Vaikka ilta onkin lämmin kuin ruotsalaisittain lämmitetty sauna, olosuhteet eivät ole lähimainkaan yhtä kuumat, kosteat ja hikiset kuin ne tulevat olemaan kymmenen päivän kuluttua, 10. lokakuuta. En nimittäin tullut tänne vaimoni ja 5-vuotiaiden kaksostyttyjemme kanssa ainoastaan Mai Tai kädessä palmun varjoon makoilemaan, vaan kilpailemaan. Kilpailemaan legendaarisessa, yhden päivän kestävyyskilpailuista ehkä kaikkein kovimpana koitoksena pidetyssä, Ironman Hawaiiissa.

Ai mikä on ironman? Lontooksi on lausuttu: Swim 3.9 km. Bike 180 km. Run 42.2 km. Brag for the rest of your life. Ohjaamossa, vasemmalta jalkaralta, taas olen kuullut, että vian ei tarvitse olla iso, kun se on päässä. Mutta vakavasti ottaen, ironman on siis triathlonin kiistaton kuninkuusmatka ja Havaijin kisa puolestaan matkan MM-kilpailu, johon pääsee vuosittain karsintojen kautta noin 2 000 parasta triathlonistia ympäri maailman. Paitsi tietysti teräksistä kuntoa, ironman vaatii myös kovaa psyykeä: kykyä pitkäaikaiseen herpaantumattoomaan keskittymiseen ja sinnikkyyttä selviytyä vaikeistakin tilanteista. Ring a bell, anyone?

Tämä on toinen kertani Havaijilla ja tavoitteenani on parantaa selvästi vuoden 2013 tulostani, 9:30. Salaa mielessäni elättelen myös toiveita omas-

ta uudesta ennätyksestä ironman-matkalla, yhdeksän tunnin alitusta. Toisaalta tiedän varsin hyvin, kuinka vaativat tämän karuudessaan huikean kauniin tuliperäisen saaren olosuhteet ovat; ei varjoa polttavalta auringolta, ei suojaakaan arvaamattoman kovalta tuulelta ja lämpötila 35 asteen tuntumassa. No, tätä ei tehdä siitä huolimatta, että se on rankkaa, vaan sen vuoksi!

Kilpailupäivän aamuna Kailua-Konan pikkukaupungin rannalla olevalla suurella laiturilla kuhisee väkeä, vaikkei aurinko ole vielä edes noussut. Hermostuneet urheilijat tekevät viimeisiä säätöjä kisavarusteisiinsa, joiden on syytä olla kunnossa, sillä päivästä on tulossa pitkä. Auringon ensisäteiden pilkkottaessa Hualalai-vuoren takaa, havaijilaisten pahu-rumpujen kumean äänen saattelemana, kilpailijat kävelevät jännittyneinä veteen ja uivat kohti sadan metrin päässä olevaa lähtölinjaa. Aikaa starttiin on enää minuutteja.

Otan paikan linjan vasemmasta reunasta, sillä haluan välttää suorakaiteen muotoisen uintireitin sisäreunaan muodostuvan ruuhkan. Triathlonuinti on täyskontaktilaji, jossa tulee hieman osumia aina, mutta erityisesti tässä kilpailussa, sillä onhan panoksena ikä-

sarjojen ja ammattilaisten maailmanmestaruus.

Odottavan aika on loputtoman pitkä ja viimeiset sekunnit ennen lähtöä kuluivat hitaasti. Lopulta kuuluu tykinlaukaus ja vesi muuttuu hetkessä valkoiseksi vaahtomereksi. Kilpailu on alkanut. Pinnan alla kirjavat trooppiset kalat uivat kaikessa rauhassa korallien keskellä, mutta pinnalla kuohuu kun tuhatpäinen joukko maailman kovakuntoisimpia ihmisiä taistelee tilasta. Kontrasti on hämmentävä.

Uintini tuntuu hyvältä ja matka edistyy reippaasti. Saavutan puolivälin ajassa 32 minuuttia, mikä on hienosti aikataulusa 1h 5min tavoiteaikaani nähden. En kuitenkaan vielä tiedä, että olemme ilmeisesti uineet meressä myötävirtaan ja takaisin käännetyssä vastakkainen virtaus tulisi hidastamaan uintia merkittävästi. Laiturille

kiivetessäni huomaan asian laidan ja sen, että aikaa on kulunut jo 1h 11min, enemmän kuin koskaan aikaisemmissa kilpailuissani. Ilmeisesti uinti on ollut hieman liiankin mukavaa.

Kilpailu on kuitenkin vasta alussa ja kuusi minuuttia verrattain lyhyt aika. Hyvällä pyöräilyllä tappio olisi helppo kuitattavissa. Niinpä hyppään vauhdilla hiilikuituisen maantienneliijäni satulaan. Vilkku vasemmalle ja



Jens Dahlman pyöräilyosuudella. Paahtava kuumuus ja loputtomalta tuntuva tie koettelevat kunnianhimon voimin etenevää kisaajaa.



ohituskaistaa! Porukkaa tulee kymmenittäin perä edellä vastaan ja tarkkailen tehomittariani, etten ajaisi jalkoja altani. Päivän ohjelmassa on vielä maratonkin.

Aurinko on noussut pilvettömällä taivaalla jo korkealle ja alkaa tulla kuumaa, vaikka 40 km/h nopeudella ajettaessa viima hieman helpottaakin. Saavutan reitin puolivälin jopa hieman etuajassa, mutta jalat alkavat pikkuhiljaa tuntua painavilta. Vielä pitäisi jaksaa toiset 90 kilometriä. Ohittelen tasaisesti minua nopeampia uimareita, mutta tehot ovat laskemaan päin. Samalla myös Big Islandille tyypillinen vaikeasti ennustettava tuuli on alkanut nousta, eikä se ole myötäinen. Yritän painautua mahdollisimman aerodynaamiseen asentoon tuulelta piiloon ja pusken eteenpäin. Ajan kuin laput silmillä ja matka halki laavakenttien etenee kilometri kilometriltä. En uskalla edes ajatella vielä edessä olevaa juoksuosuutta.

Lopulta saavun takaisin vaihtopaidalle Konaan. Pyöriä on jo telineissä pitkät rivit, joten juosten on mentävä kovaa, jos mieli pärjätä. Oma ennä-

tys on tässä vaiheessa jo saavuttamattomissa, sillä pyöräilyynkin on kulunut hieman arvioimaani enemmän aikaa, 4:59, mutta tavoitteeni mukaisella juoksuajalla 3:07 olisi maratonilla monta päänahkaa otettavissa.

Jo juoksuosuuden alussa jalat tuntuivat todella raskailta ja jäykiltä, mutta sinnittelen ensimmäisen kymppin aikaan 44 minuuttia. Ilma on järkyttävän kuuma ja paikalliset yrittävät viilentää urheilijoita suihkuttamalla vetä heidän päälleen. Kahmin juottoasemilta kisa-asuni sisään jäitä, mutta ne sulavat hetkessä. Toinen kymppi on hitaampi, 47 minuuttia.

Pian puolivälin jälkeen on pakko hidastaa hetkeksi kävelyksi. Ensin vain muutama kymmenen metriä kerrallaan. Sitten viisikymmentä. Sata. Kun matkaa maaliin on vielä noin 14 kilometriä taidan jo kävellä enemmän kuin juoksen. Ei ole minun päiväni. Kaikki kunnianhimoiset tavoitteeni ovat haihtuneet ilmaan, paitsi se ihan ensimmäinen, eikä suinkaan ihan itsestään selvä asia sekään, eli maaliin

pääseminen. Perille mennään kuitenkin vaikka konttaamalla. Sitäkin on Havaijilla nähty.

Matka edistyy tuskaisen hitaasti, mutta saan kannustuksia tienvarsien upealta yleisöltä kuin olisin mukana kisan kärkikahinoissa. Saari todella elää tälle kisalle ja urheilijoiden sinnikkyyttä arvostetaan mielettömästi. Viimeisillä kilometreillä yleisön huudot siivittävät minut jälleen juoksuun ja loppuosalla tunnelma on huikea. Heittelen vitosia ventovieraille molemmin puolin tietä.

Aurinko on jo matalalla, kun astun viimeiset askeleet maaliviivan ylitse. Halaan perhettäni, joka on jaksanut odottaa minua koko päivän polttavassa helteessä. Aikaa minulta on kulunut maratonilla luvattoman paljon, 3:47, ja kokonaisaikaa yli kymmenen tuntia. Kuuluttaja huutaa mikrofoniin maagiset sanat: Jens Dahlman from Finland, you are an IRONMAN! 🐉



Kilpailu alkaa uinnilla, joka on maailmanmestaruuskisassa täyskontaktilaji.

Odottamattomia olosuhteita – ilman turbulenssia.



TÄYSIN UUSI FORD **MONDEO**

> Älykäs AWD-neliveto ja mukautuvat LED-ajovalot

Mondeon älykäs AWD-järjestelmä tarkkailee jatkuvasti ajo-olosuhteita ja jakaa vääntövoimaa juuri niille pyörille, jotka sitä tarvitsevat. Pito tiehen pysyy optimaalisena ja auton käsiteltävyys on huippuluokkaa. Kun ajovalot lisäksi kääntyvät ohjauksen mukaisesti, näkyvyys on erinomainen myös kaarteissa.

Uusi FORD **MONDEO** AWD-nelivetomallisto alk. 36.307,05 €

Lue lisää ford.fi



Uusi Ford Mondeo AWD-nelivetomallisto alk. 36.307,05 € (autoveroton hinta 28.660 € + arvioitu autovero CO₂-päästöillä 124 g/km 7.047,05 € + toimituskulut 600 €). Uusi Ford Mondeo -mallisto alk. 28.764,67 € (autoveroton hinta 22.860 € + arvioitu autovero CO₂-päästöillä 119 g/km 5.304,67 € + toimituskulut 600 €). Ford Mondeo -malliston CO₂-päästöt 94–174 g/km ja EU-yhdistetty kulutus 3,6–7,3 l/100 km. Kuvan auto erikoisvarustein.

VEHO
NAUTI MATKASTA

VEHO OLARI
Piispankallio 2
02200 Espoo
010 569 2527

Aukioloajat
Ma-pe 8-18, la 10-15

Puhelun hinta 010-alkuisiin numeroihin:
kotimaan kiinteänverkon lankaliittymästä
8,35 snt/puhelu + 6,00 snt/min (sis. alv
24 %), matkapuhelinliittymästä 8,35 snt/
puhelu + 17,17 snt/min (sis. alv 24 %).

www.veho.fi

Luota aina merkkihuoltoon
Puh. 010 569 8080
www.veho.fi/varaus

NORDIC PILOTS' SYMPOSIUM – HELSINKI 2015

Sami Simonen

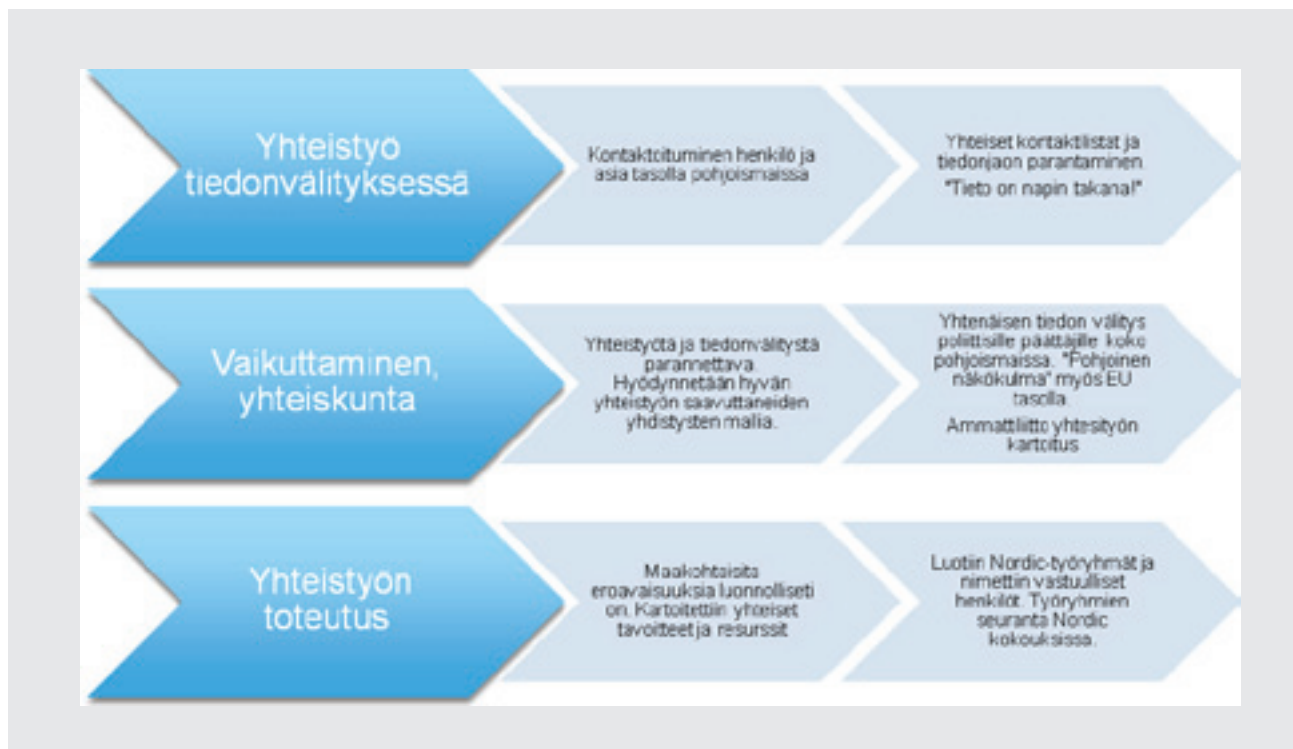
Vuonna 2013 FPA kutsui kaikki pohjoismaiset lentäjäyhdistykset Helsinkiin, ja siitä alkoi uusi sivu pohjoismaisten lentäjäliittojen yhteistyössä. Muidenkin yhdistysten kotimaissa on sen jälkeen järjestetty vastaava kokoontuminen, ja nyt alkoi uusi kierros kun FPA jälleen isännöi kokouksen. Marraskuussa pidetyn symposiumin tavoitteena oli saada uutta puhtia pohjoismaiseen yhteistyöhön, joka on kärsinyt kansallisten liittojen työmäärän kasvusta.

Kaksipäiväinen symposium käytettiin lähes kokonaan strategiatyöskentelyyn. Lähtökohtana oli yhteinen havainto, että Pohjoismaissa toimitaan hyvin samoilla arvoilla. Myös ongelmat ja uhat ovat lähes identtisiä, joten tekemiseen on mahdollista saada lisätehoa lisäämällä yhteistyötä. Viranomaisten yhteistyökyky ja asenne lentäjiä kohtaan on hyvä verrattuna Keski-Euroopan tilanteeseen. Lentoyhtiöt painivat yhteisten ongelmien kanssa ja yrittävät sopeutua muuttuvassa kentässä. Tarkoituksena ei ole tehdä päällekkäistä työtä Euroopan lentäjien katojärjestön ECA:n (The European

Cockpit Association) kanssa, mutta joissain asioissa pohjoismainen toimintamalli on tehokkaampi.

Strategian hiominen koostui neljästä osasta: historian kartoitus, tavoitteiden kartoitus, resurssit sekä palapelin osien kasaaminen. Pelkkä ajatus yhteistyöstä ei riitä, vaan tulee kirjata selvät askelmerkit niissä asioissa, joissa yhteistyötä voidaan tehdä ja kannattaa tehdä. On tärkeää olla selvillä myös siitä, mikä ylipäänsä on mahdollista.

Alla esitellään muutama projektin ketju.



Kokous sai osallistujilta hyvän arvosanan ja jälleen saimme yhteistyötä edistetyksi hyvään suuntaan. Konkreettiset projektien tavoitteet ja vastuuhenkilöt kirjattiin ja seuraavassa symposiumissa voimme toivottavasti ottaa taas uusia haasteita käsiteltäviksemme. ✈



Kiitos kuluneesta vuodesta.
Toivotamme FPA:n jäsenille
hyvää joulua ja menestystä
vuodelle 2016!

Handelsbanken

Vantaa-Aviapoliksen
konttorin väki

Handelsbankenilla on EPSI-Rating 2015 tutkimuksen mukaan
Pohjoismaiden tyytyväisimmät pankkiasiakkaat.
Tervetuloa uuteen konttoriimme Gate 8 Altoon, kerromme
miehellämme miten voimme palvella sinua vielä paremmin.

Vantaa-Aviapolis
Gate 8 Alto, Äyritie 8 A
puh. 010 444 3220*
handelsbanken.fi/aviapolis
* 0,0835 e/puh. + 0,1209 e/min

Handelsbanken

AIR BILIA

NOSTAA TYÖSUHDEAUTOILUN UUSIIN KORKEUKSIIN.



Bilia on Volvon koti ja paras autoliike Finnairin työsuhdeautoilijoille.

VIELÄ EHDIT HYÖDYNTÄÄ VUODEN 2015 HUIPPUETUSI!

AIRBILIA.FI

Nyt löydät
meidät myös!



Bilia
Suomi

Tervetuloa Biliaan Volvo-koeajolle sekä kuulemaan lisää Finnairin työsuhdeautoedustasi.

BILIA KAIVOKSELA

Automyynti ma-pe 8-18, la 10-16
Uudet autot p. 010 8522 881
Vaihtautot p. 010 8522 882
Huoltopalvelut, Vientiautopalvelut
Vantaanlaaksontie 6



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



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



LÄMMIN KIITOS KULUNEESTA VUODESTA.
RAUHALLISTA JOULUN AIKAA
JA ONNEA VUODELLE 2016.

www.bilia.fi