

# LIIKENNE- LENTÄJÄ



3/2017

MUUTTOJA  
KOTIMAAHAN  
JA ULKOMAILLE

SURUN  
KOHTAAMINEN  
LENTOTYÖSSÄ



## ILMAILUELÄMYKSIÄ

SUN 'N FUN LAKELAND  
LE BOURGET  
NARITAN MUSEO  
SPITFIRE



# Täysin uusi Arteon



## Sulavalinjainen katseenvangitsija.

Uusi Arteon on sulavalinjainen ja hieno Grand Coupé. Ainutlaatuinen yhdistelmä urheilullisuutta ja viistoperän eleganssia. Tutustu Volkswagenin ylläiseen uutuuteen osoitteessa [www.volkswagen.fi](http://www.volkswagen.fi)

### Teemme tulevaisuudesta totta.

#### Arteon-mallisto alk. 45 598 €

Arteon 2,0 TDI 110 kW (150 hv) DSG-automaatti hinta CO<sub>2</sub>-päästöllä 114 g/km. Malliston yhdistetty EU-kulutus 4,4-7,3 l/100 km. CO<sub>2</sub>-päästöt 114-164 g/km. Ennakkohinnasto 7.6.2017, sisältää toimituskulut 600 €. Kuvan auto erikoisvarustein.



**Volkswagen**

#### Volkswagen Center Airport

Kiitoradantie 2, Veromies, Vantaa  
automyynti 010 5333 640  
huolto 010 5333 600

#### Volkswagen Center Espoo

Piispantilantie 2, Olari  
automyynti 010 5333 440  
huolto 010 5333 400

#### Volkswagen Center Helsinki

Mekaanikonkatu 10, Herttoniemi  
automyynti 010 5333 210  
huolto 010 5333 200

#### Volkswagen Center Turku

Rieskalähteentie 89  
automyynti 02-3388 641  
huolto 02-3388 644

**Automyynti palvelee ma-pe 8-18, la 10-15 (Kesälauantait suljettu 24.6.-12.8.) • [volkswagencenter.fi](http://volkswagencenter.fi)**

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



# "ME" VAI "NE"?



**Timo Saajoranta**

FPA:n  
puheenjohtaja,  
A330-perämies

**M**iettiessäni tämänkertaisen pääkirjoituksen aihetta otin pienen aikalisän ja ryhdyin lukemaan Richard Bransonin Like A Virgin -businesskirjaa. Kun pääsin kirjan lukuun, jossa käsiteltiin aihetta "me" vai "ne", totesin itsekkin pohitteeni tätä samaa asiaa aloittaessani äskettäin työskentelyn uudessa yhtiössä. Milloin voi sanoa olevansa "yksi meistä" ja puhua työpaikasta muodossa "meillä"? Toki tuo on normaalin tuntuinen sanonta lentoalan ulkopuolisille, mutta esimerkiksi edellisen lentotyöpaikkani kollegoille se saattaa kuulostaa turhan ylpeältä.

Havaintojeni mukaan ulkopuolisuuden tunne työpaikalla on valitettavan yleistä ja usein työasioista keskusteltaessa kuulee puhuttavan "niistä". Työntekijä ei ehkä enää oikein tunne olevansa osa yhtiötä ja tulevaisuuden suunnitelmatkin saattavat kohdistua lämpimämmille seuduille tai ainakin toiseen firmaan. Hyvä oman työhyvinvoinnin mittari lieneekin pohdinta: olenko töissä "meillä vai niillä".

Niin kauan kuin työntekijät ja johtoporras tuntevat kaikki olevansa "meitä", asiat ovat ainakin kohtalaisen hyvällä tasolla. Mutta mikäli jompikumpi osapuoli alkaa puhua ja suhtautua toisiin muodossa "ne", alkaa oletettavasti olla aihetta huoleen. Tässä vaiheessa ongelmia varmaan jo on näkyvissä eri osa-alueilla yhtiön sisällä, ja niihin olisi syytä puuttua rivakasti. Yksi seurattava seikka on omaan yhtiöön liittyvät uutiset: tulevatko ne työntekijöiden tietoon kiertotietä eli julkisuuden tai puolittutujen kautta, vai kertooko yhtiö asiat aina ensin omalle henkilöstölleen?

Henkilöstön tunne siitä, että yhtiö pitää asioita pimennossa, on erittäin tehokas motivaation tappaja. Toki muun muassa arvopaperilainsäädäntö tuo omat vaatimuksensa suurempien uutisten julkaisemiselle, mutta yleisesti tulevaisuuden näkymien realistinen ja totuudenmukainen uutisointi olisi äärimmäisen tärkeää. Ilmoitus työtaakan helpottumisesta muutaman kuu-kauden päästä ei paranna tilannetta mitenkään, mikäli tuo muutama kuukausi siirtyy aina vain eteenpäin.

Hyvin motivoitunut ja myönteisesti asennoituva työyhteisö on luonnollisesti huomattavasti miellyttävämpi ympäristö olla töissä ja tämä näkyy varmasti asiakkaidemmekin suuntaan parempana ja iloisempana palveluna: tiedämme, että lentoyhtiöiden tärkein

voimavara on innostunut ja positiivinen henkilöstö. Jos tämä positiivinen ilmapiiri näkyy selvästi myös ulospäin, ovat asiat oikealla tolalla.

Lehtemme on tästä numerosta alkaen saanut uuden päätoimittajan. Uudeksi päätoimittajaksi voimme toivottaa tervetulleeksi Sami Simosen. Hän on aiemmin toiminut muun toimintansa ohella FPA:n puheenjohtajana jossa jatkaa edelleen varapuheenjohtajana. Uusia ideoita tuntuu Samilla riittävän, lehtemme kokee jatkossa varmasti pienoista muodonmuutosta. Tervetuloa Sami!

Samassa yhteydessä haluan lämpimästi kiittää menneistä vuosista edellistä päätoimittajaamme Olli Iisaloa. Hienosti hoidettu työ saa iloksemme jatkoa, sillä Olli jatkaa edelleen kirjoittamista lehden sivuille toimittajana.

Lehden toimituksessa olisi kuitenkin vielä tilaa uusille kasvoille, joten mikäli kynä tai näppäimistö tuntuu pysyvän hallinnassa, ota rohkeasti yhteyttä.

FPA:ssa on viimeisen tilaston mukaan jo lähes 1250 jäsentä. Tervetuloa kaikille uusille jäsenille, vuodessa teitä on tullut jo lähes 200.

Laulun sanoja hieman muokatakseni: Me ollaan edelleen me, joten pysykää siivellä! ✂

# 6 SUN 'n FUN FLY-IN

Miten hankitaan lupakirjaan FAA-sertifiointi sekä medikaali, miten Lakelandin fly-in-tapahtumaan lennetään, mitä siellä on nähtävillä.



# LIIKENNE- LENTÄJÄ

## 3/2017

### Julkaisija:

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

### Vastaava päätoimittaja:

FPA:n puheenjohtaja  
Timo Saajoranta  
p. +358 40 5555 348  
timo.saajoranta@fpapilots.fi

### Päätoimittaja:

Sami Simonen  
p. +358 400 684 818  
sami.simonen@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  
+358 40 219 2334

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

Vuonna 2017 ilmestyy viisi numeroa.

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

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

### Kannen kuva:

Heikki Tolvanen

### Puheenjohtajan kuva s.3:

Hely Yli-Kaitala

### Lehden painotyö:

Grano Oy, Vantaa



## 20

### Isä ja Spitfire

Kuusisen perheessä ilmailu on  
intohimo. Perinteinen syntymäpäivä-  
lahja johti Englantiin ja Spitfiren  
ohjaimiin.



## 34

### Koti Tartossa

Viro on melkein kivenheiton päässä  
Helsingistä. Millaista on asua Viron  
toiseksi suurimmassa kaupungissa  
ja mitä muuttajan on hyvä tietää.

### Mukana myös

- 26 Paluumuuttajat — Kaksi Kimmoa
- 40 Suru
- 42 Ilmailuteknologisia innovaatioita
- 46 Narita Museum of Aeronautical Sciences
- 50 Paris Air Show 2017
- 55 Lentäjäliittojen esittely: Vereinigung Cockpit (VC)



### Liikennelentäjä-lehden aineisto- ja ilmestymiskalenteri 2017

| Nro      | Toimitusaineisto | Ilmoitusaineisto | Lehti ilmestyy |
|----------|------------------|------------------|----------------|
| 4 / 2017 | 4.9.             | 8.9.             | viikko 39      |
| 5 / 2017 | 13.11.           | 17.11.           | viikko 49      |

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



# PYÖRÄ PYÖRII



**Sami Simonen**  
A320-kapteeni

Jälleen yksi kausi tuli päätökseen, kun Liikennelentäjä-lehden pitkäaikainen päätoimittaja Olli Iisalo siirtyi pois tehtävästään. Kiitän Ollia ahertamisesta yhteisen hyvän eteen. Vaikka kilpailu seuraajan hankkimiseksi ei ollutkaan kova ja toisaalta oma nimi alkaa olla liittotehtävissä tunnettu, kiitän Suomen lentäjäliiton hallitusta luottamuksesta vastaanottaessani päätoimittajan tehtävän. Lehden toimittaminen on minulle tuttua jo menneisyydestäni, joten liikkuvaan junaan hyppääminen onnistui melko hyvin. Suurin kiitos lehden syntymisestä numero toisensa jälkeen kuuluu kuitenkin meidän vapaaehtoiselle toimituksellemme sekä aktiivisille jäsenille, jotka meille juttuja tarjoavat.

Mitä sitten on odotettavissa “uuden” päätoimittajan myötä? Liikennelentäjä-lehti on kokenut myller-ryksiä historiansa aikana useamman kerran. Käsiini sattui äskettäin Liikennelentäjän numeroita vuosilta 1966 sekä 1975. Niissä oli hyvin seikkaperäistä kerrontaa sen aikaisen lentäjäyhdistyksen TES-neuvotteluista, tapahtumista ja johdon mietteistä. Myöhemminhan lehti siirtyi Finnairin lentäjäliitolta maamme lentäjien kattojärjestölle, Suomen lentäjäliitolle, ja sen sisältö on kääntynyt enemmän ilmailun yleiseen tilanteeseen ja kansainvälisiin asioihin. IFALPan ja ECAn tultua Suomen kattojärjestön kontaktipinnaksi maailmalle, niiden asiat ovat olleet vahvasti esillä. Välillä on myös sivuttu suomalaisten yhtiöiden asioita, mutta enimmäkseen niistä on pidetty näpit erossa. Jatkossa yhtiökohtaisista asioista kirjoitetaan niiden omien jäsenliittojen aloitteesta.

Tarkoituksena olisi kuitenkin tuoda lehteen enemmän ammattiliittomai-

suutta eli pyrkiä kertomaan tarkemmin, miten eurooppalaista määräysmaailmaa tulkitaan meillä Suomessa. Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA antaa määräyksiä ja tulkintaohjeita, mutta niitä voidaan jokaisessa EU-maassa soveltaa sovituisia rajoissa. Kansallinenkin lainsäädäntö antaa oman mausteensa soppaan ja yhtenä tavoitteena onkin selvittää, miten yksittäisiä määräyskohtia sovelletaan Suomessa. Flight Time Limitation ja siihen liittyvät asiat ovat sellainen iso kokonaisuus, jota pitää pureskella pala kerrallaan. Asiantuntemusta liitos- sa on, asiat pitää vain saada paperille. Myös muiden Euroopassa toimivien yhdistysten asioita ja pohdintoja on tarkoitus tuoda jäsenten tietoisuuteen. “We are not alone” on tämän aihepiirin ensimmäinen juttusarja ja sen aloittaa Saksan lentäjäliiton esitely. Ilmailumuseotarkastajan tarkastuskertomus on aina varmaa kamaa ja junioritarkastaja Antin jutut tuovat mukanaan mukavaa kevennystä. Turvatoimikunnan komitearaportit ovat vaativaa luettavaa, mutta pyrimme kaivamaan eri komiteoista tärkeitä aiheita ja tuomaan niitä luettaviksi.

Lehteä on mielenkiintoista kehittää mutta muutoksissa tulee pitää maltti mukana. Jäsenistöltä tullaan kysymään mielipiteitä, alkusoittoa siihen saimme jo lehden sähköistä ulkoasua koskevan kyselyn avulla. Joka tapauksessa lehti muotoutuu kuitenkin toimittajiensa näköiseksi ja siksi toistan jo aikaisemman viestini: Jos olet kiinnostunut astumaan lehtitoimituksen mielenkiintoiseen maailmaan, ota yhteyttä! Liikennelentäjä-lehti pystyy jatkamaan pitkää historiaansa vain innokkaiden vapaaehtoisten avulla. Pidetään huoli siitä, että tulevatkin sukupolvet saavat ihastella lehden historian pitkää jatkumoa! ✂

# 2017 SUN 'N FUN FLY-IN

PIENKONEELLA ISOON TAPAHTUMAAN



Lentäminen, 90% suunnittelua ja 10% toteuttamista. Kuvat: Sami Simonen





*Pienkoneilla lentäminen on ollut jo pitkään harrastukseni. Se tuo mukavaa vastapainoa työhöni liikennelentäjänä, jossa käsin lentäminen jää melko vähäiseksi. Viime huhtikuussa toteutin pitkäaikaisen haaveeni ja lensin pienkoneella Floridan Lakelandissa pidettävään Sun 'n Fun Fly-In -tapahtumaan, jossa viikon aikana oli yli 9 000 operaatiota ja lentolaitteita kaikista kokoluokista.*

### Sami Simonen

Ajatus lentämisestä amerikkalaiseen fly-in-tapahtumaan oli kypsynyt mielessäni pitkään. Amerikka on lentämisen unelmamaa, siellä on pitkät perinteet niin harrastus- kuin ammattilentämisessä. Kenttäinfrastruktuuri on tiheä ja palveluja riittää bensasta punaisiin mattoihin. Myös lentotapahtumia on USA:ssa paljon ja maailman suurimmat fly-in-tapahtumat järjestetäänkin juuri siellä. Viime syksynä mielessäni kytenyt kipinä vihdoinkin muuttui tuleksi ja päätös lentää keväällä 2017 Sun 'n Fun Fly-In -tapahtumaan Lakelandiin alkoi konkretisoitua.

Eurooppalaisella lupakirjalla ei suoraan saa lentää Amerikassa. Pienkonelupakirja ei ole automaattisesti voimassa, vaikka ammatikseni lennänkin, joten projekti alkoi lentäjille tutulla tarkastuslennolla Cessna 170 -koneella Helsinki-Malmin lentokentällä. Vaikka minulla on Airbus-lentotunteja paljon sekä ultrakevyt-lentotuntejakin päällikkönä ja opettajana useampi sata, määritteli koulutusorganisaatio muutaman koululennon pakolliseksi ennen tarkastuslentoa. Cessnan operointi tuli tutuksi ja muutamassa viikossa postilaatikosta tupsahti EASA Single Engine Piston Land -lupakirja SEP(land). Tämän jälkeen alkoi sen selvittäminen, miten tämä lupakirja muutetaan USA:n FAA-lupakirjaksi. Otin yhteyttä Beach Aviation -lentokouluun Floridan Boca

Ratonin lentokentällä ja he opastivat minua eteenpäin. Vaihtoehtoja oli kaksi: Joko lentää kokonaan FAA PPL (private pilot license) -lupakirja tai hakea EASA-lupakirjalle sertifiointi, jolloin saan lentää EASA-lupakirjalla USA:ssa kunhan lupakirja ja sertifi-

kaatti ovat voimassa. Jälkimmäinen vaihtoehto vaikutti paremmalta ja otin yhteyttä FAA:n hyväksymään sertifiointiaan. Lynne Shearrow on eläkkeellä oleva FAA:n entinen virkailija, joka tekee lupakirjojen sertifiointeja. Projekti oli melko helppo ja suurin osa työstä voitiin tehdä sähköisesti täyttämällä hakemuksia internetissä ja lähettämällä oikeaksi todistettuja skannauksia. Kaikki huipentui alle tunnin kestävään henkilökohtaiseen tapaamiseen hänen kotitoimistossaan Floridassa, jossa asiakirjat tarkastettiin. Käteeni sain samantien väliaikaisen Airman Certificaten ja näin tämä askel oli otettu.

Sertifikaatin lisäksi tarvitaan medikaalilupakirja. Sen voi käsittääkseni myös sertifioida eurooppalaisesta, mutta päätin käydä samalla reissulla ilmailulääkärillä hoitamassa medikaalitarkastuksen. Kokemus oli mukava ja tarkastava lääkäri oli Amerikan laivastoilmavoimien entinen ilmailulääkäri. Tarkastus on hyvin samantapainen kuin eurooppalainen vastaava.



Piper Arrow II, luotettavuutta jo 1970-luvulta

Tarkastuksessa ei löydetty vikoja ja käteeni sain FAA:n luokka 3 -medikaalin, jolla saa lentää harrasteluokan koneita ja joka on voimassa 2 vuotta. Toinen askel suoritettu ja matka suuntautui kohti lentokoulua.

Pelkällä lupakirjalla ei vielä lennetä, lentokoneita vuokraavat koulut ja kerhot vaativat yleensä tunnin lennon niiden oman opettajan kanssa. Toimenpiteen nimi oli "check ride", mutta se toi mieleen enemmän pakollisen rahastuslennätyksen opettajan kanssa. Koneeksi valitsin Piper Cherokee Arrow 2 -koneen. Vastaavaa ja varmasti yhtä vanhaa konetta olin lentänyt viimeksi Lapin Lennoston 4. Lentueessa viime vuosituhannela. Manuaalia, paikallisia ohjeistuksia ja toimintamalleja olin opiskellut, mutta käytännön lentäminen oli jotain muuta kuin papereista voisi kuvitella. Koneen check list oli pintapuolinen ja paikallinen radiopuhelinliikennekin kuulosti meikäläisen korviin enemmän kavereiden juttelulta kuin radiofraseologialta.

Pian olimme kuitenkin taivaalla, ja aluksi otimme Everglades-suoalueen yläpuolella tuntumaa koneen käsittelyyn ja liikehtimiseen. Lento päätettiin läpilaskuihin valvomattomalla kolmen kiitotien lentopaikalla. Vasemmanpuoleisessa laskukierrok-

sessä lensivät kiinteäsiipiset, oikeanpuoleisessa helikopterit. Liikennettä oli paljon ja tehdessäni ylös vetoa autorotaatiota harjoittelevan helikopterin jättövirtauksen takia, opettaja puristi kauhukahvaa tiuskaisten ”I don't like this anymore, there are always too many aircraft!” Kai tämä silti oli normaalia toimintaa tällä seudulla. Lento päättyi pehmeään tömpsähdykseen Boca Ratonin lentokentälle. Arvosana sekä analyysi lennosta oli ”Good work!” Nyt oli kaikki valmiina itse fly-in-lentoa varten.

### Lento Sun 'n Fun Fly-In-tapahtuma-alueelle

Pitkät perinteet näkyvät lentotapahtumien järjestelyissä ja myös tämän vuoden Lakelandin tapahtumaan oli laadittu tarkka 26 sivua pitkä 2017 Sun 'n Fun Fly-In NOTAM. Siihen oli kirjattu toimintamallit, reitit, vaatimukset, määräykset sekä kaikki muut asiat koneiden pakollisia tuulilasimerkintöjä myöten, jotka lentäjien tulee huomioida kun tapahtumaan suuntaavat. Liikennettä ja koneita olisi paljon, ja minäkin tunsin muutamia perhoseja vatsani pohjassa kun lentoa

valmistelin. Lentäisin Boca Ratonin (KBCT) lentokentältä Lakeland Linder Regional Airport (KLAL) -lentokentälle, joka toimi Sun 'n Fun -tapahtumapaikkana. Reitti olisi lähes suora viiva, pois luettuna muutama rajoitusalue sekä lentokentän lähialueen väistäminen. Lentokorkeudeksi otin 2000 ft (600 m), jotta karttasuunnistaminen uudessa maisemassa olisi helppoa. Koneessa oli myös GPS-suunnistuslaite, mutta sen merkitys oli lähinnä sijainnin varmistamisessa. Sää ja reitti NOTAMit olin tarkastanut sekä tehnyt lentosuunnitelman. Paperia ja karttoja oli useampi kilo mukana, mutta mieluummin liikaa kuin yksi paperi liian vähän. Matkaan lähdin iltapäivällä hienossa auringonpaisteessa ja lento sujui suunnitellusti. Liikennettä oli vähän, lisäksi lennonjohto tarjosi lennon seurantapalvelun, jossa lentäjät saivat lennonjohtajalta tietoja toisista koneista.

Käytännössä Fly-In-tapahtumaan luodaan aina omat lähestymismenetelmät liikenteen helpottamiseksi. Lähestyessäni Lakelandia kuuntelin viimeisen tiedotteen ja totesin NOTAM-ohjeistuksen olevan voimassa. Lähestyminen aloitetaan odo-

tuskuviosta, joka oli tällä kertaa Lake Parker -järvi. Koneiden tuli säilyttää tietty nopeus ja korkeus ja kiertää järveä vastapäivään. Jos odotuksessa on muitakin koneita, tulee vain ottaa edellä menevä kone seurattavaksi maaliksi ja näin ”possujono” rakentuu kuin itsestään. Koneita oli järveä kiertämässä varmaan 20–30 ja ruuhka oli melkoinen. Lentokoneet säilyttivät radiohiljaisuuden, mikä oli uusi kokemus. Radiota saisi toki käyttää jos olisi hätätilanne, mutta muuten lentokoneet eivät puhuneet mitään. Sen sijaan maassa toimi tähystäjinä vapaaehtoisia lennonjohtajia, jotka opastivat koneita jatkuvalla puheella. Jopa kaaosmaisesta konemäärästä huolimatta lennonjohtajat saivat koneet siistiin jonoon. Hieman jopa yllätyin, miten helposti homma toimi. Koneita käskytettiin mallin ja värityksen mukaan ja ohjeet kuitattiin siipien vaaputuksella.

”Red Cherokee over power plant — rock your wings”. Tunnistus tehty ja tuli minun vuoroni. Käsky oli ottaa suunta länteen, seurata menetelmää ja kuunnella Lakelandin tornin jaksoa. Tämähän sujuu kuin elokuvissa! Menetelmän reittiä seuraten ja radio-





hiljaisuus säilyttäen kohti lentokenttää. Toisaalta lennonjohto puhui sitten kaikkien puolesta. Koneille tuli jatkuvaa ohjetta ja käskytyä, puhenopeus oli kuin rap-artistilla. Lakelandissa rullaustie D oli nimetty kiitotieksi

09R, jota pienemmät koneet käyttivät laskeutumiseen. Pääkiitotietä käyttivät näytöskoneet ja suurempi kalusto. Kiitotielle 09R oli maalattu kaksi ympyrää noin 400 metrin pituusetäisyydelle toisistaan ja koneita ohjattiin las-

kuun molemmille. Simultaneous one-runway landings voisi olla hyvä termi.

Kaikki sujui käsittämättömän sujuvasti ja laskun jälkeen kiinnitin lentokoneen etuikkunaan näkyville ison kolmikirjainkoodin "GAP" eli General Aircraft Parking. Maassa oli joka riskiteksessä opastaja ja he ohjasivat minua koodin mukaisesti kohti parkkipaikkaa, jälleen radiohiljaisuudessa. Aloin jo miettiä, miksi ammattilentämisen puolella radioon puhutaan niin paljon.

Parkkipaikalla toimi pysäköintiavustaja. Tuskin olin saanut moottorin sammutetuksi ja oven avatuksi, kun paikalle ilmestyi iloinen avustaja toivottaen tervetulleeksi ja tiedustellen, tarvitsenko bensaa, kuljetusta tai jotain muuta. Aivan mahtavaa palvelua! Lentokone tuli sitoa maahan huolellisesti, koska tuuli oli aikaisempina vuosina riepottellut sitomatta jätettyjä koneita. Kun tämä oli valmis, repu selkään ja kohti Sun 'n Fun -esittelyalueita.

Kaiken kaikkiaan reissusta jäi voitajafilis. Tapahtuman aikana kävin myös lentämässä muutaman paikallislennon ja voin hyvin allekirjoittaa sen näkemyksen, että Amerikassa lentäminen on tehty helpoksi, pitkä alan kokemus näkyy pitkälle kehitetyissä menetelmissä ja toiminnoissa. Nälkä kasvaa syödessä: olisiko seuraava lentokohteeni USA:n länsirannikolla? Se jää nähtäväksi.

Tapahtuman muun esittelyn hoitaa ilmailumuseotarkastajamme tässä samassa numerossa. ✈



Rush hour at Lakeland.



Complex aircraft, mitä se sitten ikinä tarkoittaaakaan.



Simultaneous single runway operations.

# EASA TO FAA LICENSE CERTIFICATION

**L**ynne Shearrow is a United States Department of Transportation Federal Aviation Administration Designated Pilot Examiner located in South Florida. Ms. Shearrow converts Foreign, Canadian and Military pilot certificates to U.S. FAA pilot certificates.

Ms. Shearrow's career began with the FAA in 1975, only 3 months after graduating high school. Lynne took 3 years of business classes during high school qualifying her for this government position. Lynne retired in July 2016, having over 38 years with the FAA. She is the first non pilot examiner to be appointed by the FAA. Her knowledge, experience, work ethics, and friendly, helpful public interaction were all qualities that awarded her the Examiner position by the Agency in her retirement.

When you visit Lynne at her home office she has well prepared you for the appointment. She corresponds via email, phone or WhatsApp prior to your visit sending you specific instructions on what is required for the process. The information includes filling out the Integrated Airman Certification Rating Application (IACRA), the items necessary for the appointment and cost. Once you have received your Letter of Authenticity from the FAA, the conversion process is quick and easy. The instructions for this process can be found via [www.faa.gov](http://www.faa.gov).



Kuva: Lynne Shearrow

Ms. Shearrow is available on short notice and looks forward to serving you. ✈

You can reach me by email: [lshearow@aol.com](mailto:lshearow@aol.com) or by phone: +1-954-257-6656

## BUSINESS-LUOKASSA VAPAA-AIKAAN.

TÄYSIN UUSI BMW 5-SARJAN TOURING.



Yhdistimme tyylipuhtaan urheilullisuuden luokkansa monikäyttöisimpiin tiloihin. Syntyi täysin uusi BMW 5-sarjan Touring. Se tarjoaa huippuunsa hiotun ajonautinnon, uusimmat tekniset innovaatiot ja aktiiviseen elämäsi sopivat tilat.

**BMW 5-sarjan Touring alkaen 54.317,92 €.** Autoveroton hinta 44.380,00 €, arvioitu autovero 9.337,92 €, toimituskulut 600 €. Vapaa autoetu alk. 955 €/kk, käyttöetu 805 €/kk. EU-yhd. kulutus 4,5 l/100 km, CO<sub>2</sub>-päästöt 119 g/km. (BMW 520d Business)



Ajamisen iloa



# MISTÄ MEDICAL CERTIFICATET FLORIDASSA?



Vuodesta 2013 toiminut Aerospace Medicine Services International (AMSI) suorittaa ensimmäisen, toisen ja kolmannen luokan FAA Medical Certificate -lääkärin-tarkastuksia lentäjille ja lennonjohtajille. AMSI sijaitsee Floridan Pompano Beachillä kätevien kulkuyhteyksien varrella. Viime kevään Floridan-matkallani kävin juuri AMSIn ilmailulääkärillä hoitamassa medikaalitarkastukseni. Kokemus oli mukava, tarkastava lääkäri Fanancy Anzalone oli Amerikan laivastoilmavoimien entinen ilmailulääkäri. Seuraavassa esitelen hieman yrityksen taustaa.

Yhtiön perustajiin kuuluva Fanancy L. Anzalone, MD, MPH, FASMA, IAASM, Medical Director, eläköityi äskettäin American Airlines -lentoyhtiön Miamin alueen aluelääkärin tehtävästä, jossa hän toimi 10 vuotta suorittaen sielläkin FAA Medical Certificate -tarkastuksia. Samalla hän vastasi Human Intervention Motivation Study -ohjelmasta (HIMS) sekä toimi alkoholi- ja huumeriippuvuusohjelman vastaavana Miamin, New York Cityn ja Charlotten alueilla. Anzalone on hoitanut myös lentäjien ahdistuneisuus- ja masennustapauksia ja ylläpitänyt FAA:n Serotonin Specific Reuptake Inhibitors -ohjelmaa (SSRI).

Ennen toimikauttaan American Airlinesilla Anzalone toimi 29 vuotta USA:n Merivoimien lentokirurgina läpikäyden US Navyn koulutuksen ilmailulääketieteessä, hänellä oli samalla kelpoisuus aluksilla toimimiseen. Merivoima-urallaan hän toimi johtotehtävissä Naval Aerospace Medical

Institutessa (NAMI) ja lisäksi opetti ilmailulääketiedettä; lentäjien kouluttaminen on yksi hänen intohimoistaan, koska terveys ja turvallisuus kuuluvat ilmailussa vahvasti yhteen. Fanancy L. Anzalone on lentokokemusta Navyn hävittäjien takapenkiltä yli 1000 tuntia sekä yksinlentokokemusta T-34:lla. Tästä kaikesta hänellä on huima määrä kerrottavaa.

Debra A. Anzalone, DrPH (Public Health), RN, CHES, toimii yrityksen toimitusjohtajana. Hän on suorittanut tohtorin tutkinnon julkisen terveydenhuollon hallinnossa sekä maisterin tutkinnon julkisen terveydenhuollon koulutuksessa ja kommunikaatiossa. Lisäksi hänellä on sairaanhoitajan koulutus. Hänen yli kolmenkymmenen vuoden kokemuksiinsa terveyden ja hyvinvoinnin saralla sisältyy monipuolinen koulutus, valikoimaan kuuluvat jopa spinning ja jooga.

Fanancy ja Debra Anzalone muodostavat yhdessä oikean ilmailulääketieteen tehopakettin, kaikki normaalit Medical Certificateihin liittyvät toimenpiteet hoituvat suoraan heidän vastaanotolaan. ✂



Vastaanotolta löytyy useita lentoaiheisia muistoja, joista Debra mielellään kertoo.



Ilmailulääketieteellistä kokemusta yli neljältä vuosikymmeneltä.

## Yhteystiedot:

Aerospace Medicine Services International  
660 S. Federal Hwy, Suite 100  
Pompano Beach, FL 33062  
954-951-6080  
[www.AerospaceDoctor.com](http://www.AerospaceDoctor.com)



# 2017 SUN 'N FUN FLY-IN

*Huhtikuussa Keski-Floridan Lakelandissä järjestettävä Sun 'n Fun Fly-In on yhtä varma kevään merkki kuin takatalvi koto-Suomessa. Sää oli riittävä syy pakata lentolaukkuun ruisleivät sekä varakalsarit ja suunnata appelsiiniosavaltion lämpöön. Jo 43. kertaa järjestettävä lentojamboree rikkoi ennätyksiä ja jätti Ilmailumuseotarkastajaan lähtemättömän vaikutuksen.*

Sun 'n Funissa riittää nähtävää  
niin taivaalla kuin platallakin.  
Kuvat: Heikki Tolvanen





### Ilmailumuseo- tarkastaja

**S**un 'n Fun nousi siivilleen vuonna 1974 pienen ilmailuintoilijajoukon toimesta. Tapahtuma on kasvanut maailman toiseksi suurimmaksi

harrasteilmailutapahtumaksi heinäkuisen EAA Air Venture (Oshkosh) vanavedessä, Sun 'n Fun on samalla Floridan suurin joukkotapahtuma. Kuusipäiväinen ilmailujuhla levittyy lähes yhdeksän neliökilometrin alueelle keskittyen Lakelandin Linder Regional Airportille (LAL). Alueella voi ihmetellä päivittäisiä lentonäytöksiä niin auringon valossa kuin illan pimeydessä, tutustua yli viidensadan lentokone- ja laitevalmistajien toimintaan ja tuotteisiin, kuunnella mielenkiintoisia esityksiä ilmailun laajalta skaalalta sekä tavalta näytösesiintyjien lisäksi ilmailun historiaa luoneita lentäjiä. Elokuvafriikit voivat illan pimetessä nautiskella ulkoilmassa suurelle valkokankaalle heijastettuja lentoleffoja.

Lentokenttäalueelle parkkeeratut maakoneet sekä läheisellä järvellä keluvat vesikoneet muodostavat mielenkiintoisen muutaman tuhannen koneen armadan, johon tutustuessa saa helposti käytetyksi päivän jos toisenkin. Laskeutumisten ja nousujen määrässä (9000 kpl) laskettuna Linder Regional on viikon aikana yksi maailman vilkkaimmista lentokentistä. 200 000 vierailijan joukossa oli yli 60 maan kansalaisia, jotka oli huomioitu hienosti International Visitors Centerissä. Kolmisen tuhatta vapaaehtoistyöntekijää piti koko shown pyörät pyörimässä amerikkalaisella järjestelykyvyllä.

Alueella sijaitsee myös pienehkö mutta mielenkiintoinen Florida Air Museum, jonka museokalusto on pienkonevoittoinen.

Lentokentällä toimii ympäri vuoden Aerospace Center for Excellence -ilmailukoulutuskokonaisuus, johon lukeutuu Central Florida Aerospace Academy -ilmailulukio ja siihen liittyvä maailman suurin lukiopohjainen lentokerho Lakeland AeroClub, edellä mainittu Florida Air Museum sekä ehkä lentäjän vinkkelistä maailman mielenkiintoisin luokkahuone – Boeing 727. Piedmont Aerospace Experience on FedExin lahjoittama entinen rahtikone, joka on rakennettu lähes täysin toimivaksi liikennekoneeksi ja opetustilaksi. Lukio-opetuksen lisäksi 727:ssä järjestetään muita koulutusohjelmia ja kesäleirejä nuorille ilmailunharrastajille.

Tämän vuoden lentonäytöksen tähtinä toimivat Patrouille de France, Yhdysvaltojen laivaston ylpeys Blue Angels sekä P-51 Mustangien ”kokoonumisajot”. Sun 'n Funissa juhlistettiin Floridan Kissimmeessä P-51 Mustang -operointiin erikoistuneen Stallion 51:n kolmekymmenvuotista taivalta. Paikalle odotettiin parhaimmillaan jopa 30 Mustangia, mutta Etelä-Yhdysvalloissa ja Pohjois-Floridassa jyränneet laajat ja voimakkaat ukkosrintamat jättivät ainakin osan koneista kotikenttilleen, näin ollen tapahtumaan tuli lopulta viitisentoista toisen maailmansodan legendaarista hävittäjää. Edellä mainittujen lisäksi taivaalla kieppui lukuisia taitolentäjiä sekä warbirdejä. Kertokoot kuvat enemmän kuin tuhat sanaa... ✈

Tämän vuoden lentonäytöksen tähtinä toimivat Patrouille de France, Yhdysvaltojen laivaston ylpeys Blue Angels sekä P-51 Mustangien ”kokoonumisajot”. Sun 'n Funissa juhlistettiin Floridan Kissimmeessä P-51 Mustang -operointiin erikoistuneen Stallion 51:n kolmekymmenvuotista taivalta. Paikalle odotettiin parhaimmillaan jopa 30 Mustangia, mutta Etelä-Yhdysvalloissa ja Pohjois-Floridassa jyränneet laajat ja voimakkaat ukkosrintamat jättivät ainakin osan koneista kotikenttilleen, näin ollen tapahtumaan tuli lopulta viitisentoista toisen maailmansodan legendaarista hävittäjää. Edellä mainittujen lisäksi taivaalla kieppui lukuisia taitolentäjiä sekä warbirdejä. Kertokoot kuvat enemmän kuin tuhat sanaa... ✈



Aeroshell-taitolentoryhmän puna-  
valkoiset T-6 Texan -koneet  
valkoisine savuineen ovat upeaa  
nähtävää sinistä taivasta vasten.







Ruuhkaa taivaalla – tšekkiläinen Aero  
L-39 Albatros -harjoitushävittäjä  
suhauttaa North American T-6 Texan  
-muodostelman alapuolelta.

Larry Kelleyn hienoakin hienempi  
North American B-25 Panchito  
ohjaamossaan 1940-luvun big band  
-musiikkia esittävä upeääninen  
Theresa Eaman.

Entinen FedExin rahti-Boeing 727  
toimii Lakelandin ilmailulukion  
luokahuoneena ja opetustilana.





- ↖ Millimetrintarkkaa lentämistä.
- ← Mitähän TCAS sanoisi tässä väistötilanteessa...?
- ↓ Blue Angelsin tiukka muodostelma ei jätä varaa virheille.

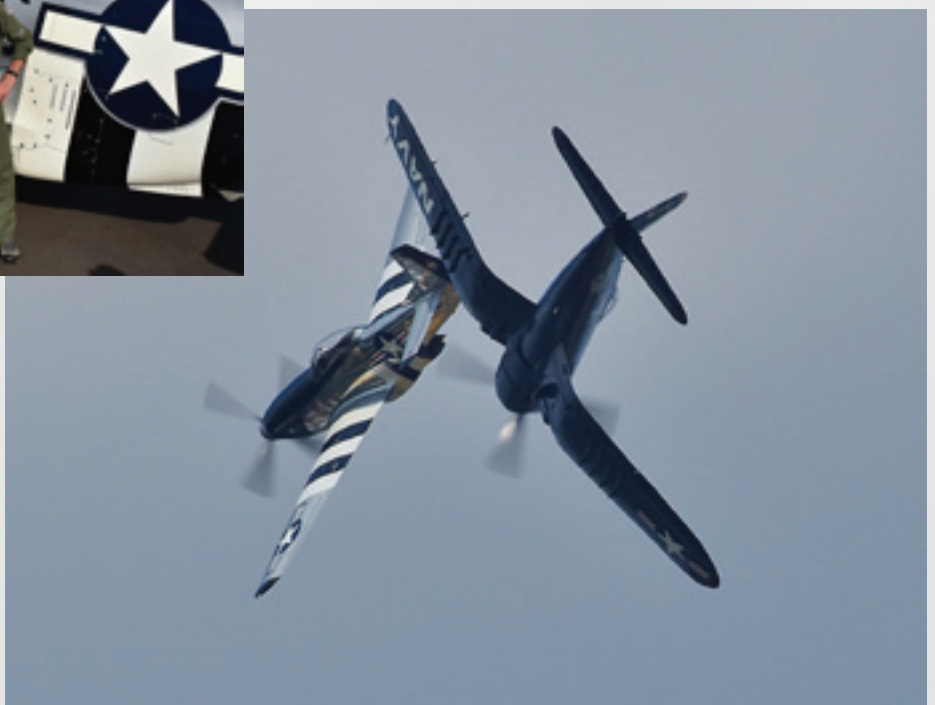




Mustangin Rolls-Royce Merlin  
-moottoreiden kvartetti on warbird  
fanien korville silkkaa hunajaa. →

Rapakon takaisissa lentonäytöksissä  
jo perinteeksi muodostunut  
Heritage Flight – tällä kertaa  
puljassa P-51 Mustang, F-16 Viper  
ja A-10 Thunderbolt II. →

Sun 'n Funissa juhlistettiin Lee  
Lauderbackin (kuvassa oikealla Crazy  
Horse -nimikkokoneensa edessä) ja  
hänen kolmen veljensä perustaman  
Stallion 51-Mustang -koulutuskeskuk-  
sen 30-vuotista taivalta. Leellä on yli  
21 000 lentotuntia, joista 9 000  
P-51 Mustangilla. Hän toimi 17 vuotta  
golflegenda Arnold Palmerin henkilö-  
kohtaisena pilottina ja harrastaa  
lentämisen ohella haukkojen  
kasvatusta ja lennätystä. ↓



Break break! -käsky radiossa ei  
tarkoita hajoavaa warbirdiä, vaan  
muodostelman hajotusta, joka  
sujuu rutiinilla P-51 Mustang- ja  
F4U Corsair -kuksesta.



Welcome to Sun 'n Fun – seitsemän P-51 Mustangin nokkaa muodostaa upean kunniakujan.



← Lentonäytöksen P-51 Mustang -osue-  
dessa Old Crow -konetta ohjasi Deltan  
eläköitynyt B757/767-ladykapteeni  
Connie Bowlin hiukset hulmuten.  
Hänellä on yli 20 000 lentotunnin  
kokemus ja konetyyppejäkin on  
kertynyt yli 70; hän kuuluu harvoin  
naisiin, jotka on tyyppikelpuutettu toi-  
sen maailmansodan nelimoottoripom-  
mittaja B-17 Lentävään linnoitukseen.

↓ Kolminkertainen ässä, 95-vuotias  
eversti Clarence E. "Bud" Anderson  
(kuvassa vasemmalla), kertoilee  
sotamuistojaan nimikkokoneensa  
Old Crown edustalla runsaslukuiselle  
kuulijakunnalle. Jo 22-vuotiaana  
majuriksi ylennetty ja ilman yhtään  
vihollisosumaa selvinnyt lentäjälegenda  
on edelleen haluttu puhuja ilmailu-  
tapahtumissa. Hän lensi Mustangilla  
viimeisen kerran 87-vuotiaana.







Näkymä pienen mutta viihtyisän  
Florida Air Museumin keskusaulaan. Taustalla  
on käynnissä yksi lukuisista Sun 'n Funin  
aikana järjestettävistä esitelmistä.



Illan pimettyä pohjoisamerikkalaiset lentonäytökset  
jatkuvat usein yönäytöksellä. Moottoroidulla  
riippuliitimelläkin saa näyttävän shown aikaan  
näytöstä tehostavien iletulitteiden avulla.



Yksi yönäytökseen osallistuneista taitolentokoneista  
rullaa sisään Lakelandin lennonjohtotornin editse.





↖ B-25H Mitchell Barbie III:n kippari cruisailee rauhanomaisessa ohjennossa "luu ulkona".

← Berliinin ilmasillan muistoksi entisöity Douglas C-54-R5D.

↓ Joulupukin kesäduuni on toimia joulun punaisten pienkoneiden Follow me -prätäkuskina.





# ELÄMYSMATKA ENGLANTIIN ISÄ JA SPITFIRE

*Kolea ja sateinen sää oli vaivannut Britanniaa, mutta huolestuttavan pilvisen alkuvuikon jälkeen toukokuun 10. osoittautui lopulta kevään kauneimmaksi päiväksi. Goodwoodin ruoholentokentän platalla seisoi uljaana sulavalinjainen konevanhus. Sen maalipinta suorastaan hohti, heijastukset ohjaamojen kuvuista häikäisivät.*

*Etuohjaamoon asettui pitkä lentäjä, jonka käynti ja olemus huokui ilmavoimia, taempaan ohjaamoon taas nousi tutumpi mies, isäni. Lähtövalmisteluja tehtiin ja kaiken ollessa valmista lähes hartaan hiljaisuuden jälkeen starttipaukku sai konevanhuksen potkurinlavat nytkähtämään. Hetken yskittyään Merlin-moottori sai äänensä auki, ja 12-sylinterinen aloitti ihokarvat nostattavan jyrkän laulunsa. Kone kääntyi rullaamaan esitellen kauniita elliptisiä siipiään, potkurivirran piestessä miellyttävästi meitä muutaman metrin päässä katselevia. Spitfire lähti matkaan.*



SpitfireTR-9, kaksitoista sylinteriä valmiina laulamaan. Kuva: Kari Kuusinen

## Kari Kuusinen

**I**sääni ja minua on yhdistänyt innostus ilmailuun. Itseeni se iski alle kouluikäisenä, kun yhdessä rakentelimme koottavia lentokoneita. Sama innostus ja kiinnostus vei aikanaan tieni Kauhavan kautta Finnairille, isä taas on pitkään ollut aktiivinen harrastajalentäjä. Lottoa on pelattu haaveena hankkia vanha sotalintu.

Vuosien mittaan meille on myös muodostunut tapa antaa toisillemme erilaisia ilmailuaiheisia lahjoja, mutta eräänä vuonna isä räjäytti potin vietyään minut syntymäpäivänäni Porin kentälle, jossa odotti lento Fouga Magisterilla! Upea lahja, johon ei ollut helppoa keksiä vastinetta.

Sellainen kuitenkin ilmaantui sattumalta toissa talvena. Silmiini osui uutisartikkeli Englannin prinsssi Harrysta lentämässä kaksipaikkaisella Spitfirella. Aiemmin CAA ei ollut sallinut matkustajien lennätyksiä, mutta nyt se oli mahdollista tiettyin operaattorille asetetuin edellytyksin. Nämä vaatimukset täyttävistä palveluntarjoajista mielenkiintoisin oli Boulton Flight Academy, jossa tarjolla oli eri pituisia lennätyksiä ja erilaisia koneita, muun muassa 2 Spitfireä ja Mustang. Myös kahden lyhyen lennon yhdistelmä molemmilla olisi ollut tarjolla, mutta arvelin mahdollisimman pitkän yksittäisen lennon Spitfiren kyydissä olevan vaihtoehtoista paras.

Ongelmaksi muodostui lentojen suuri suosio. Jo talvella oli koko tuleva kesä näiden lentojen suhteen täyteen varattu, vain marraskuulle oli pari haja-aikaa. Britannian sään tuntien hylkäsin tämän vaihtoehdon ja käänsin katseen seuraavan vuoden kesään.

Otin yhteyttä akatemiaan, jonka sihteeri Amy Shurey kertoi, että kesän 2017 lentoja ei vielä voinut varata, mutta lupasi ilmoittaa heti, kun kalenteri aukeaa. Näin sitten kävi toukokuun alussa. Sain tiedon, että lentojen varaus avataan virallisesti seuraavana päivänä, mutta Amy antoi minulle pienen varaslähdön, kun olin osoittanut kiinnostusta asiaan jo varhain. Hän kehotti toimimaan ripeästi... Tuomasin, että lentoa varten on

hyvä ottaa pari päivää järjestelyvaraa ennen ja jälkeen, ja valitsin ajankohdaksi keskiviikon 10.5.

Joululahjaksi annoin isäukolle muina miehinä Spitfire Mk IX:n ohjaajan oppaan, itse sain häneltä komean ilmailukalenterin. Tammikuussa isän juuri täytettyä 70 vuotta kaivoin esiin hiukan taisteluvaurioita kärsineen, hänen yli 40 vuotta aikaisemmin koamansa Spitfire-pienoismallin. Muistatkos vielä tämän, kysyin. Ymmärsin hymynkareen myöntäväksi vastaukseksi ja kysyin, vieläkö ukon pää kestää kurvalentoa. Kyllä kai, hän sanoi ihmetellen, kun ojensin hänelle lennon infopakettin. Sanoin, että pitäisi lähteä Englantiin vähän lentämään,

ja panin Boultonin mainosvideon pyörimään. Hetken kuluttua hän ymmärsi, ettei kyseessä ollut pila.

Lähtö koitti 8.5. sinivalkoisin siivin Lontooseen. Aloituskohdeeksi puskuripäiville olin valinnut retken teemaan sopivaksi alkulämmittelyksi Duxfordin ilmailumuseon. Paikka on varmaan tuttu monille lukijoista, itse en ollut koskaan käynyt siellä. Ystäväni oli eräänä vuonna ostanut meille liput kuuluisaan vanhojen koneiden ilmailunäytökseen, mutta sinä(kään) kesänä ei vapaiden järjestely töistä onnistunut haluttuun ajankohtaan. Joskus se show on kuitenkin pakko nähdä, joten tämän matkan yhteydessä saisi hyvin tiedustel-



Lentovarusteet päälle, eikä vielä edes jännitä.  
Kuva: Kari Kuusinen



luksi seudun, reitit ja majoituksen. Siirryimme Heathrow Express -junalla Paddingtonin asemalle ja siitä muuttaman metropysäkin verran King's Crossiin, josta runsaan tunnin matka Great Northern -junalla Cambridgen yliopistokaupunkiin alkoi.

Seuraavana aamuna ajoimme taksilla noin 15 kilometrin matkan Duxfordiin, hinta yhteen suuntaan oli alle 20 puntaa. Saimme kuljettajalta myös numeron, josta tilata paluukyyti; museolla ei ollut taksitolppaa.

Duxfordin museota voi lämpimästi suositella kaikille ilmailusta kiinnostuneille, painopiste on kuitenkin selvästi sotilasilmailussa. Eri teemoihin keskittyviä halleja on useita, ja varsinkin toisen maailmansodan aikaista kalustoa on nähtävillä valtavasti. Ja mikä parasta, monet niistä ovat yhä aktiivisesti käytössä. Bonuksena satuimme näkemään juuri Spitfiren lentävän ja temppuilevan kentän yllä kahteen otteeseen.

Cambridgeen palattuamme matka jatkui junalla takaisin Lontoon King's Crossiin ja sieltä metrolla Victorian asemalle. Asema oli valtava ja tiedotus junista puutteellisen olois-

ta. Junilla esimerkiksi ei ole tunnistenumeroita, ja lähtölaiturit ilmoitetaan monesti vasta hiukan ennen lähtöä. Yleisen maantieteen perusteella ja hiukan onnellakin osuimme juuri oikeaan junaan. Matkan aikana tapahtunut junan jakautuminen kahtia ja reitti kahteen meille outoon kohteeseen selvisi sekin lopulta puhelimen navigaattorista, jossa oli mainittu matkan varrella olevat asemat, toisin kuin rautateiden matkansuunnittelusivulla. Saavuimme Chichesterin viehättävään pikkukaupunkiin, jonka kupeessa Goodwoodin kenttä sijaitsee.

Lähistöllä asuva englantilainen ystäväni oli lupautunut hakemaan meidät hotellilta seuraavana aamuna ja esittelemään paikallisia maisemia ja nähtävyyksiä ennen klo 12:30 alkavaa briefingiä. Goodwoodia lähestyessämme hämmästelimme joka puolella viliseviä Ferrareita ja Lamborghineja. Goodwood on tätä nykyä kuuluisa juuri moottoriradastaan, joka kiertää lentokenttää, ja halukkaille asiakkaille vuokrataan sieltä erilaisia menopelejä.

Saavuimme kentälle hyvissä ajoin ja pääsimme heti tunnelmaan mukaan. Akatemian päädyssä on piknik-

alue, jonka aidan takaa ylsi melkein koskettamaan juuri lähdössä olevaa kaksipaikkaista Spitfire TR-9:ää!

Aulassa Amy Shurey otti meidät ystävällisesti vastaan, paikalle saapui myös neljä muuta varttuneessa iässä olevaa asiakasta. Miellyttävä nuorimies nimeltä Jack Rann ohjasi meidät ylellisestä oleskeluauulasta briefinghuoneeseen, jossa käytiin läpi lennon kulku ja siihen liittyvät toimenpiteet, mahdolliset riskit, turvallisuusproseduurit ja -välineet. Kattavan opastusvideon jälkeen tehtiin vielä selväksi ennen suostumuksen allekirjoittamista, että riskit ymmärrettyään on mahdollista perua lento täyttä korvausta vastaan, jos tuntuu siltä, ettei haluaakaan lähteä taivaalle. Huoneessa istuvien miesten ilmeistä näki, että peruutuksia tuskin olisi tullut, vaikka Jack olisi varoittanut reitin varrella vaanivista Focke-Wulfeista... Tämän jälkeen hangaarin puolella piti valita Jackin opastuksella sopivat lentovarusteet, jotka kaikki olivat tarjolla akatemian puolesta, ja käydä läpi laskuvarjon ja pelastusliivin käyttö.

Seuraavaksi sovittiin lentovuorot. Paikalla oli tänään vain yksi Spit, ja



Duxfordin museon halleissa riittää tutkittavaa. Kuva: Kari Kuusinen

## SPITFIRE TR-9

|                        |                                     |
|------------------------|-------------------------------------|
| <b>Pituus:</b>         | 9,58 m                              |
| <b>Kärkiväli:</b>      | 11,23 m                             |
| <b>Korkeus:</b>        | 3,86 m                              |
| <b>Tyhjäpaino:</b>     | 2722 kg                             |
| <b>Max. TO-paino:</b>  | 3742 kg                             |
| <b>Moottori:</b>       | Rolls-Royce Merlin 66               |
| <b>Huippunopeus:</b>   | 644 km/h                            |
| <b>Matkanopeus:</b>    | 322 km/h                            |
| <b>Kantama:</b>        | 724 km                              |
| <b>Suurin korkeus:</b> | 10 000 jalkaa<br>(luvan rajoittama) |

ensin lennätettiin lyhyemmän lennon valinneet. Isän vuoro olisi siis vasta neljäntenä tai viidentenä, joten luvassa oli jonkin verran odottelua.

Tämä osoittautui kuitenkin onnenpotkuksi, kun jäi aikaa tutustua ympäristöön. Goodwoodin kenttä oli sodan aikana nimeltään Westhampnett ja rakennettu RAF:n Tangmeren tukikohdan hätälaskukentäksi. Sir Douglas Bader lähti täältä viimeiselle sotalennolleen, ja hänen kunniakseen pystytetty näköispatsas seisoi erään hallin päädyssä.

Akatemian tilat olivat lentokonehalleineen todella upeat, hienoa rekvisiittaa oli joka puolella, seinillä oli paljon kuvia vierailleista julkimoista ja toinen toistaan kiehtovampia tarinoita, muun muassa lehtijuttu Air Transport Auxiliaryn Mary Ellisistä; yksi harvoista Spitfireä sodan aikana lentäneistä naisista, joka sadannen (!) syntymäpäivänsä kunniaksi pääsi jälleen Spitin ohjaimiin ja lensi konetta edelleen ammattilaisen ottein.

Selailin kiinnostuneena myös vieraskirjaa. Sivu toisensa jälkeen superlatiiveja ja ylistystä. Eräs ikäihminen oli ollut erityisen otettu, kun oli päässyt koneeseen, joita oli lapsena katsellut kaartotaitelemassa saksalaishävittäjiä vastaan. Kaikille yhteistä oli kuitenkin väkevä todistus siitä, kuinka fantastinen ja ainutkertainen kokemus lento Spitfirellä oli ollut.

Kun lennätysten lisäksi vielä kentältä ope- roiva yksipaikkainen Spitfire teki kaksi lentoa ja Mustangin yhden, hetken myös taivaalla keskenään kisaillen, aika kului kuin siivillä (sic).

Lopulta koitti H-hetki. Päivänsankaria vapaasti lainaten:

*"Kun lentovuoroni tuli, minua lähestyi hyvin pitkä, solakka lentäjä, Jim Schofield, joka yllätti minut sanomalla 'Hello Veikko!', lausu-*



## Markkinoiden helpoin asunnonvaihto

Valitse elämäsi tärkeintä kauppaa varten ammattitaitoinen, alueen tunteva ja tehokas välittäjä.

Tarjoo nyt oma asuntosi myyntiin, niin tehdään hyvät kaupat.

**Soita tai laita viestiä:**

**040 680 7704**

Kutsu minut sitoumuksetta ilmaiselle arviointikäynnille.

Tiina Myllyniemi  
Kiinteistönvälittäjä, LKV  
tiina.myllyniemi@kahdeksas.fi  
040 680 7704





en nimeni aivan oikein. Jim oli erittäin kohtelias ja selvästi osoitti aitoa mielenkiintoa minua kohtaan. Myöhemmin kuulin, että hän oli RAF:n koelentäjä. Kerroin Jimille lyhyesti lentotaustani: yli 26 vuotta yksityislentämistä, tuhat moottorilentotuntia yksi- ja monimoottorikoneilla sekä laskuvarjohyppypilottina lentämistä ja vuosien mittainen erityisharrastukseni moottoritarkkuuslento. Jimin kysyttyä, minkälaista lentoa haluaisin, toivoin aluksi rennompaa manööverilentoa ja lopuksi koneella sallittuja victory rolleja, wingovereita ja looppeja.

Asetuin Jackin avulla takaohjaamoon ja uimaliivien, laskuvarjon sekä turvavöiden kiinnittämisen jälkeen olin valmis lennolle, jonka kestoksi oli sovittu 50 minuuttia. 'Ready'-ilmoitukseni jälkeen Jim alkoi käynnistää konetta. Hetken päästä nuo lähes 1800 heppaa ilmaisivat olevansa valmiit viemään meidät Englannin sinitaivaalle, jossa näkyi vain muutamia liikennekoneiden jättövanoja. Sää oli paras mahdollinen heikkoine tuulineen. Rullattuamme lyhemmälle poikittaiskiitotielle, olisikohan ollut 13 (koko Goodwoodin kenttähän on kauttaaltaan ruohokenttä), ja Jimin ilmoitusten jälkeen starttasimme. Lähtö oli kuin potku selkään. Ilmaan päästyämme kone alkoi tasaisesti ja vahvasti nousta korkeammalle.

Jim selvitti aiottua lentoreittiämme, joka suuntautui ensin itään. Lensimme aluksi noin kilometrin korkeudessa. Seurasin koko ajan myös lentomittareita, joista valtaosa tietysti oli minulle tuttuja. Lensimme erilaisten asutusalueiden päältä, joista Jim aina kertoi, mitä missäkin oli. Käännyttyämme länteen suuntasimme Chichesterin kaupungin kautta Portsmouthin ja Southamptonin kaupunkien alueille ja laskeuduttuamme alemmas huomasin, miten monessa paikassa maassa ihmiset vilkuttivat meille ja Jim vaaputti heille. Tuolloin tajusin, mitä kaikkea Spitfire merkitsee englantilaisille.

Lensimme monien maamerkkien, linnoitusten ja saarten päältä ja merellä olevaa purjehdusleiriä kävimme morjestamassa. Kaikkea sitä sain katsoa jyrkässä kaarrossa siiven kärjen yli. Tultuamme meren päälle ja nous-



Spitfire ohjaaja Jim Schofield on toiminut myös RAF koelentäjänä.  
Kuva: andy@cam-ara.co.uk

Lennon taitolento-osuus ei jätä ketään kylmäksi. Kuva: andy@cam-ara.co.uk



tuamme taas korkeammalle Jim kysyi yhtäkkiä minulta, halusinko nyt lentää konetta. Kysymys oli niin yllättävä, että kysyin oliko hän tosissaan. Jim vastasi kyllä; jos haluat kone on sinun. Vastasin melkein kyyneleet silmissäni, että tietysti haluan. 'Okay, control is yours!', johon vastasin 'My control'. Ja sitten lensin. Olimme noin kilometrissä ja meren päällä tuntui vain vahva moottorin ääriä ja lievä pakokaasun haju ohjaamossa, joka ei ollut, kuten meille etukäteen oli kerrottu, mitenkään tiivis. Tilanne tuntui melkein huumavalta. Jim oli jo lisännyt nopeuden 300 mailiin ja hämmästyin, miten pienillä ohjausliikkeillä kone reagoi välittömästi. Koska en halunnut enkä uskaltanut tehdä kovin voimakasta liikehdintää, pitäydyin kaaroksissa ja nousuissa. Jonkin ajan päästä sanoin Jimille, että nyt on hyvä; 'Control is yours'.

Sen jälkeen Jim täytti toiveeni ja lensimme alemmas kuuluisien valkoisten kallioiden vierestä ja nousimme jälleen sinitaivaalle. Tämän jälkeen Jim ilmoitti, että nyt lähdetään tekemään rolleja. Ja niin lähdimme ja teimme: victory roll, wing-over, loop ja vielä uudelleen vasemmalle ja oikealle. Goodwoodin kentän vilkkaan liikenteen vuoksi emme kuitenkaan saaneet liikehtiä kentän päällä. Yllätyin, kun katsoin, että noiden lentoliikkeen nopeus vaihteli 250 mailista 315 mailiin, joka ei todellakaan tuntunut niin nopealta, ja kuitenkin hetkessä olimme jo yli kahdessa ja puolessa kilometrissä.

Kaikki hyvä loppuu aikanaan ja meillekin varattu lentoaika edellytti kentälle palaamista. Liikenteen vuoksi jouduimme kiertämään kentän kahteen kertaan ennen laskeutumista, mutta lopuksi sen teimme ja hieman huvitti, miten paljon ja voimakkaasti epätasainen ruohorata keikutti konetta laskeuduttuamme.

Rullaus hangaariin ja asiaankuuluvat valokuvat, ja lento oli osaltani suoritettu. Onnellinen 70-vuotias astui alas koneesta. Ikimuistoinen lento!"

Ennen lähtöämme akatemia luovutti isälleni vielä hienon julisteen TR-9:stä sekä katselulasit, joihin voi kytkeä älypuhelimien. Lennosta taltioitiin nimittäin korkealaatuinen 360°-video, jonka käyttöoikeudet ja muistitikutallenteen sai halutessaan lunastaa. Näin lennon voisi käydä läpi uudelleen luke-mattomia kertoja, katsellen myös sinne, minne silmä ei varsinaisen lennon aikana osunut. Ja tottakai mukaan piti ostaa vielä koottava TR-9-pienoismalli.

Boulbteen erittäin ystävällinen, huomaavainen ja ammattitaitoinen henkilökunta räätälöi päivää tapahtuman, joka oli sivustakatselijallekin todellinen elämys. Saimme kuulla, että akatemian monipuolisessa valikoimassa on tarjolla myös koulutusta, mukaan lukien täysi Spitfiren typpikurssi! Lottoaminen siis jatkuu, pienemmänkin voiton toivossa. ✂

# Uudenlainen asumisen palvelu

Mietitkö kotisi myyntiä? Luodaan yhdessä sopiva kokonaisuus. Palveluumme sisältyvät tarvittaessa myyntisiivous, stailaus ja muuttopalvelu



## Myyntisiivous

Asunto siistiksi kuvausta ja näyttöä varten.



## Stailaus

Asunto edustavaksi kuvauksiin ja näyttöihin.



## Muutot

Helposti ja stressittömästi uuteen kotiin.

Kahdeksas päivä Oy  
Porkkalankatu 24,  
00180 Helsinki  
Y-tunnus 2044327-1

www.kahdeksas.fi





# PALUUMUUTTAJAT KAKSI KIMMOA

*Ulkomaille lähteminen on ollut lentäjien parissa kuuma aihe viime vuosina. Kimmo Koskinen ja Kimmo Penttala tekivät kuitenkin toisenlaisen valinnan: He jättivät hyvät ulkomaan-pestinsä ja palasivat Suomeen Norran ATR-kapteeneiksi. Mikä sai miehet palaamaan?*



**Pekka Lehtinen**  
A320-perämies

**K**immo Koskinen ja Kimmo Penttalan ilmailu-urat alkoivat lentokoululla Yhdysvalloissa, Penttalalla jo 1980-luvun lopulla ja Koskisella kymmenen vuotta myöhemmin vuonna 1999. Koulun jälkeen Koskinen palasi Suomeen jatkamaan

opintojaan Salpauslennossa, josta hän valmistui vuonna 2005. Ensimmäisen työpaikan löytäminen kesti Koskiselta kolme vuotta, mutta lopulta hän sai Air Balticin Fokker 50:n perämiehen paikan. Kolmen vuoden perämiesrupeaman jälkeen ura eteni kapteenin penkille, jolta mies ehti lentää noin 1,5 vuotta. Air Balticilta tie vei vuonna 2012 Qatar Airwaysille, jossa Koskinen lensi A320-perämiehenä 3,5 vuotta ja lopulta A340-600-perämiehenä vuoden päivät. Ura oli nousujohteinen ja kapteenin vakanssi hämmötti edessä jo toistamiseen.



Kimmo Penttalan huikealle uralle mahtuu muun muassa 8 vuoden A330/340-kapteenivakanssi Emiratesilla.  
Kuva: Kimmo Penttala

Siinä missä Koskisen ilmailu-ura on ollut tasaisen nousujohteinen, voinee Penttalan kohdalla käyttää sanaa huija; sen verran vauhdikas on miehen urapolku ollut. Lentokoulun jälkeen työsarka käynnistyi Yhdysvalloissa 1980-luvun lopulla perinteisellä lennonopettajan pestillä, mutta varsinainen lentoura alkoi perämiehenä rahti-DC-3:ssa. Välillä Penttala palasi Suomeen, jossa hän toimi erilaisissa pikkuyhtiöissä lentäen muun muassa Beechcraft 99:n ja King Air 200:n perämiehenä. Yhtiöiden konkurssien jälkeen hän päätyi joksikin aikaa aivan muulle alalle. Kohta vieri veti kuitenkin taas ilmailun pariin ja nyt tie vei Karibialle kapteenin vakanssille pieniin taksilento-yhtiöihin Cessna 404/402/401:n ja Piper Aztecin ohjaimiin. 1990-luvun puolivälissä Penttala suoritti brittiläisen ATPL-lupakirjan, jonka myötä hän päätyi Brymon Airwaysin Dash 8:n kapteeniksi. Pian ura eteni GB-Airwaysille

B737:n perämieheksi ja edelleen A320/321-kapteeniksi. Yhteensä ilmailua Englannissa kertyi seitsemän vuotta. 2000-luvun alussa Penttala hakeutui Dubaihin Emiratesille, jossa toimi A330/340-kapteenina yhteensä kahdeksan vuotta. Pitkän maailmallaolovaiheen jälkeen hänen tiensä johti takaisin Suomeen ja Air Finlandille B757-kapteeniksi. Epäonnisen yhtiön konkurssi vei kuitenkin työt noin vuoden jälkeen, jolloin Penttala siirtyi Norwegianin B787 Dreamlinerin päälliköksi yli kolmen vuoden ajaksi.

### Työt ulkomailla

Kimmo Penttalan kohdalla Dreamlinerin lento-ohjelmaan kuuluivat lennot Skandinaviasta Thaimaahan ja USA:aan. Hänen mukaansa työvuorolistat olivat normaaleja long-haul-listoja. Ammattiliittoa ei ollut tukena, mutta muuten hommat toimivat mallikkaasti. Yhtiön kulttuuri oli pohjoismainen

ja korkealla tasolla, vaikka kollegat olivatkin eri puolilta maailmaa.

Kimmo Koskisen Qatarissa aiemmin lentämässä A320:ssä reittiverkko koostui lyhimmillään 20 minuutin lennoista ja pisimmillään 6–7 tunnin legeistä Eurooppaan, Aasiaan ja Afrikkaan sekä Lähi-idän alueella. Viimeisimmässä A340-600-tyyppissä reittivalikoima oli puolestaan suppeahko, mikä johtui siitä, että yhtiöllä oli vain neljä kyseisen tyyppin konetta. ”Lensimme yleensä vain Kuala Lumpuriin, Colomboon ja Algeriaan, mutta silloin tällöin oli myös lyhyitä Lähi-idän lentoja.” Qatarilla listat olivat Koskisen mukaan pääsääntöisesti toimivat ja yleensä listalla oli yksi pitempi 4–6 päivän vapaaputki, yksi 2–3 päivän vapaa ja muutamia yksittäisiä vapaita. Blokkitunteja kertyi kuitenkin keskimäärin vain noin 50 kuukautta kohden, minkä lisäksi oli jokunen päivystys. Lomaa oli mukavasti kuusi viikkoa vuodessa. Työehtosopimusta tai ammatti-



Ennen Norralle siirtymistään Kimmo Koskinen lensi Air Balticilla ja viimeisimpänä Qatarilla A340-600-perämiehenä. Kuva: Kimmo Koskinen





# Masterpiece of Intelligence. Uusi E-sarjan Coupé – Sulavalinjainen mestariteos.

Mercedes-Benz E-sarjan Coupé yhdistää virtaviivaisen voimakkaat linjat urheilullisiin yksityiskohtiin. Auton timanttikuviainen jäähdyttimen säleikkö ja lisävarusteena saatavat Multibeam Led -ajovalot kiinnittävät kulkijoiden huomion. Sporttiset kevytmetallivanteet sekä madallettu Agility Control -alusta puolestaan varmistavat, että mallin antama lupaus erinomaisuudesta ei petä tiukoissakaan käännteissä. Moderni E-sarjan Coupé ei jätä mitään arvailujen varaan. [www.mercedes-benz.fi](http://www.mercedes-benz.fi).



Mercedes-Benz Suomi



@mbsuomi



Mercedes-Benz Suomi

## Mercedes-Benz

The best or nothing.

**VEHO** NAUTI  
MATKASTA

**VEHO MERCEDES-BENZ AIRPORT**  
Ohtolankatu 10, Vantaa  
010 569 3300

**VEHO OLARI**  
Piispankallio 2, Espoo  
010 569 2555

**VEHO HERTTONIEMI**  
Mekaanikonkatu 14, Helsinki  
010 569 3400



E 220 d A kokonaishinta alk. 56 543,33 € (sis. alv:n, arvioidun autoveron ja toimituskulut 600 €).  
Vapaa autoetu 985 €/kk, käyttöetu 835 €/kk. CO<sub>2</sub>-päästöt 109 g/km, EU-keskikulutus 4,2 l/100 km.  
Huolenpitosopimus 3 vuodeksi kiinteällä kk-maksulla alk. 34 €/kk. Kuvan auto lisävarustein. Ajotietokoneen kieli: englanti.



**Aukioloajat**  
Ma-pe 9-18,  
la 10-16

**Huolto**  
Ma-pe 7-18  
010 569 8080, [veho.fi/varaus](http://veho.fi/varaus)

**omaVEHO** 24/7

[veho.fi/omaveho](http://veho.fi/omaveho)

Puhelun hinta 010-alkuisiin numeroihin: 8,35 snt/puhelu + 16,69 snt/min.  
(sis. alv. 24%). Hinta sama kiinteästä verkosta/matkapuhelimesta.



liittoa ei Qatarilla tunnettu, mikä aiheutti usein päänvaivaa esimerkiksi muuteltaessa työvuoroja lyhyellä tai olemattomalla varoitusaajalla. Samoin paikallinen byrokratia aiheutti harmaita hiuksia: ”Asioita ei voinut hoitaa sähköisesti, vaan aina piti mennä itse paikalle tai jopa useisiin eri paikkoihin saman asian vuoksi.” Koskinen sanoo viihtyneensä kuitenkin hyvin, vaikka yhtiön ihmiset olivatkin useista eri maista ja yhtiökulttuuri oli hieman aiempaa työnantajaa Air Balticia tiukempi.

## Ulkomailla elämisen kääntöpuoli

Mikä sitten sai miehet jättämään maan elämän maailmalla ja palaamaan Suomeen? ”Vaimoni asui kanssani Qatarissa ensimmäiset 2 vuotta, mutta päätti lopulta muuttaa Suomeen töiden ja opiskelujen takia. Alituinen matkustaminen alkoi vähitellen käydä liian rankaksi”, Kimmo Koskinen sanoo. Penttala yhtyy näihin näkemyksiin: ”Dubaisa asuessa homma toimi hyvin, koska perhe asui samassa paikassa. Viimeisenä Norwegian-aikana perhe asui kuitenkin Suomessa ja itse kuljin töissä ulkomailla. Perhe jäi väistämättä taka-alalle.”

Norralla sattui viime vuonna sopivasti avautumaan ATR:n direct entry

-kapteenihaku, jolloin kumpikin mies jätti paperit sisään. Koskinen oli miettinyt Norraa työnantajana jo pitempään. Penttala houkuttivat Norran Helsinki-base, asiallisilta vaikuttavat työvuorolistat sekä suomalaiskollegoilta kuullut positiiviset kommentit työympäristöstä ja työkavereista.

## Takaisin kotimaahan

Kumpikin Kimmo aloitti Norrassa ATR-kipparin vakanssilla vuoden 2017 alussa. Niinpä kysymys kuuluu: Miltä elämä kotimaassa ja kotimaisessa yhtiössä nyt maistuu? ”Koen työskentelyn Suomessa mielekkääksi. En ole aikaisemmin lentänyt suomalaisessa yhtiössä, joten se on erittäin mukavaa. Suomessa asiat hoituvat hyvin ja joustavasti ja työkuultuuri on hieman rennompaa mutta kuitenkin ammattimaisista”, Kimmo Koskinen toteaa. Kimmo Penttala yhtyy näkemyksiin: ”Suomessa on ammattimainen taso ilmailussa kuten muuallakin Pohjoismaissa. Lähi-itä muistuttaa enemmänkin Britanniaa. Suomalaisessa ja pohjoismaisessa ohjaamossa vallitsee myös hieman avoimempi ja rennompaa ilmapiiri.”

ATR-operointi poikkeaa kuitenkin huomattavasti siitä mihin miehet ovat viime vuosina tottuneet: ”Koneena ATR on vaativampi kuin vaikkapa B787

tai A330, tämä johtuu eroista automaatiikan tasossa. Myös Suomen sääolosuhteet, tuulessa, tuiskussa ja jäätävissä oloissa lentäminen, aiheuttavat hieman enemmän töitä. Kauniit kesäpäivät ovat kuitenkin suurenmoisia. Visuaalilähestymisiä tulee lennetyksi usein, mitä ei edellisissä työpaikoissa tullut juuri lainkaan”, Penttala sanoo. ”ATR:ssä päivä kuluu nopsaan johtuen useista sektoreista. Reitit ovat mukavia ja varsinkin Suomen maakunnissa on kiva käydä pitkistä aikaa.”

Kumpikin mies on tyytyväinen olosuhteisiin ja vakuuttaa viihtyvänsä hyvin, kumpikin myös toteaa työvuorolistojen olevan hyvin suunniteltuja ja odotetunlaisia. ”Yövuoroja on ollut mukavan vähän”, Koskinen toteaa. ”Työkaverit ovat erinomaisia niin ammatti- kuin sosiaalisiltakin taidoiltaan”, sanoo Penttala. Koskinen on tästäkin samaa mieltä. Ainoaksi miinuspuoleksi miehet kokevat palkan, joka kummallakin aleni selvästi aikaisempaan ulkomailla maksettuun verrattuna.

## Miksikö ulkomaille?

Miksi sitten lähteä ulkomaille ja kenelle se sopii? ”Kaikki riippuu omasta elämäntilanteesta. Jos elää yksin, on luonnollisesti paljon helpompi lähteä kuin perheellisen, jolle normaalielämään kuuluvien asioiden järjestäminen on huomattavasti vaikeampaa”, Penttala sanoo. ”Jos ulkomaille lähtö sopii perheelle, niin miksipä ei. Kokemus rikastuttaa ammattitaitoa ja elämän ja maailman ymmärrystä aivan varmasti. Ja todennäköisesti se on myös taloudellisesti kannattavaa. Ulkomailla saa myös uusia tuttavuuksia ja kollegoja, joilta saadut kokemukset ovat suunnattoman antoisia.” Koskinen on samaa mieltä: ”Ulkomaille lähtö saattaa olla joissain tapauksissa ratkaiseva ponnahduslauta uran kehittymisen kannalta ja vähimmilläänkin uusi ja erilainen kokemus.”

Kimmot tietävät mistä puhuvat. Kumpikin on kuitenkin nyt tyytyväinen työpaikkaansa ja pitää myös uransa jatkonäkymiä suotuisina: ”Toivon saavani työskennellä Norralla pitkään ja myös kouluttajan tehtävät kiinnostaisivat tulevaisuudessa”, Kimmo Koskinen sanoo. ”Tällä hetkellä olen tyytyväinen, joten tarkoituksena on jatkaa samaan malliin”, Kimmo Penttala säestää. ✈

Kimmo Penttalan viimeisin pesti ennen Norralle siirtymistä oli B787 Dreamlinerin kapteenivakanssi Norwegianilla. Reitteihin kuuluivat lennot Skandinaviasta Thaimaahan ja USA:aan. Kuva: Kimmo Penttala.



# YLELLISET FORD VIGNALE -MALLIT LAAKKOSELTA. TERVETULO A TUTUSTUMAAN!



YKSILÖLLISET OMINAISUUDET, ENSILUOKKAISET MATERIAALIT JA  
LAADUKAS VIIMEISTELY TÄYDENTÄVÄT AJOKOKEMUKSEN.  
ÄLYKÄS AWD-NELIVETO JAKAA VÄÄNTÖVOIMAA  
AUTOMAATTISESTI ERI PYÖRIEN KESKEN.  
EDGE VIGNALESSA ON VAKIONA VASTAMELUJÄRJESTELMÄ.

NAUTI MAKSIMAALISESTA REAGOINTIKYVYSTÄ JA  
YLELLISESTÄ VIGNALE-KOKEMUKSESTA.

KUVASSA FORD KUGA VIGNALE & FORD EDGE VIGNALE.

KOE LISÄÄ [VIGNALE.FORD.FI](http://VIGNALE.FORD.FI)



**Ford Kuga 1.5 EcoBoost 182 hv A6 AWD 5D Vignale** alkaen 51.705,36 € (autoveroton hinta 36.500 € + arvioitu autovero 14.605,36 € + toimituskulut 600 €). EU-yhdistetty kulutus 7,4 l/100 km, CO<sub>2</sub>-päästöt 171 g/km.

**Ford Edge 2.0 TDCI 210hv PowerShift A6 AWD 5D Vignale** alkaen 67.868,10 € (autoveroton hinta 50.300 € + arvioitu autovero 16.786,10 € + toimituskulut 600 €). EU-yhdistetty kulutus 5,9 l/100 km, CO<sub>2</sub>-päästöt 152 g/km.



# DIRECT ENTRY CAPTAIN

## HAKU NORRALLE JATKUU

Norralla perinteinen reitti kapteeniksi kulkee ATR-perämiehestä ERJ-perämieheksi ja sieltä edelleen ATR-kapteeniksi. Tämänhetkinen poikkeuksellinen lentäjätilanne Suomessa ja maailmalla on kuitenkin avannut mahdollisuuden aloittaa Norralla suoraan kapteenina. Yhtiössä tällä hetkellä käynnissä olevalla Direct Entry -kapteenihaulla haetaan kokeneita liikennelentäjiä suoraan ATR-kapteenin vakanssiin.

Norra tarjoaa tuleville ATR-kapteenille mm. kilpailukykyisen palkan ja vapaaehtois-  
sen lisäeläkevakuutuksen. Viime joulukuus-  
ta lähtien voimassa ollut uusi työehtosopi-  
mus on tuonut mukanaan merkittäviä pa-  
rannuksia yhtiön liikennelentäjien elämän-  
hallintaan. Kuukausittaisten vähimmäisva-  
paiden lukumääräksi on sovittu kymmenen.  
Työvuorosunnittelusääntöihin on tehty myös

muita merkittäviä muutoksia, joiden tavoitteena on liikennelentäjien entistä parempi työhyvinvointi.

Yhtiön kaikkien liikennelentäjien asemapaikka on Helsinki ja lentävän henkilökunnan keski-ikä poikkeuksellisen alhainen, 28 vuotta. "Meillä tehdään työtä hyvien työkavereiden keskuudessa, nuorekkaassa ja vauhdikkaassa suomalaisessa lentoyhtiössä", Norran lentotoiminnan johtaja Mikko Arapää kertoo. "Olemme rekrytoineet ulkomailta palaavia sekä lentäjänuransa jatkamisesta kiinnostuneita, Finnairilta eläkkeelle jääneitä kapteeneita. Norra tarjoaa sekä kokoaikaisia että joustavasti myös osa-aikasopimuksia kunkin yksilöllisten tarpeiden ja toiveiden mukaisesti."

Lisätietoa Direct Entry -kapteenihausta osoitteessa [www.flynorra.com/avoimet-tyopaikat/](http://www.flynorra.com/avoimet-tyopaikat/)



# KESÄVAIHDE PÄÄLLE!



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

Škodan ja Helkama-Auton  
70-vuotisen yhteistyön  
kunniaksi DSG-automaatti-  
vaihteisto 70 € valittuihin  
ŠKODA-malleihin\*.  
Etu voimassa 15.6.–20.8.2017.

\*Etu ei koske näitä malleja:  
KODIAQ, RAPID Drive ja CITIGO.  
Etu voimassa 15.6.–20.8.2017 ja  
koskee vain uusia kauppasopimuksia.

**DSG-automaattivaihteisto**

**70 €**

ŠKODA-mallisto DSG-vaihteistolla alkaen 20 039,23 €, CO<sub>2</sub> -päästöllä 106 g/km. ŠKODA-malliston yhdistetty EU-kulutus 4,6–7,2 l/100 km ja CO<sub>2</sub> -päästöt 106–164 g/km. Hinta sisältää toimituskulut 600 €. Kuvan autot erikoisvarustein. Kysy myös ŠKODA Huolenpitosopimuksesta ŠKODA-myyjiltämme tai lue lisää: [skoda.fi/huolenpitosopimus](http://skoda.fi/huolenpitosopimus).



[autokeskus.fi/skoda](http://autokeskus.fi/skoda)

**Automyynti avoinna ma-pe 9-18, la 10-14 | Huolto ma-pe 7-18**

**VANTAA AIRPORT**

Silvstintie 4

Myynti 020 506 5707

Huolto 020 506 5710

**TAMPERE HATANPÄÄ**

Hatanpään valtatie 44-46

Myynti 020 506 5147

Huolto 020 506 5049

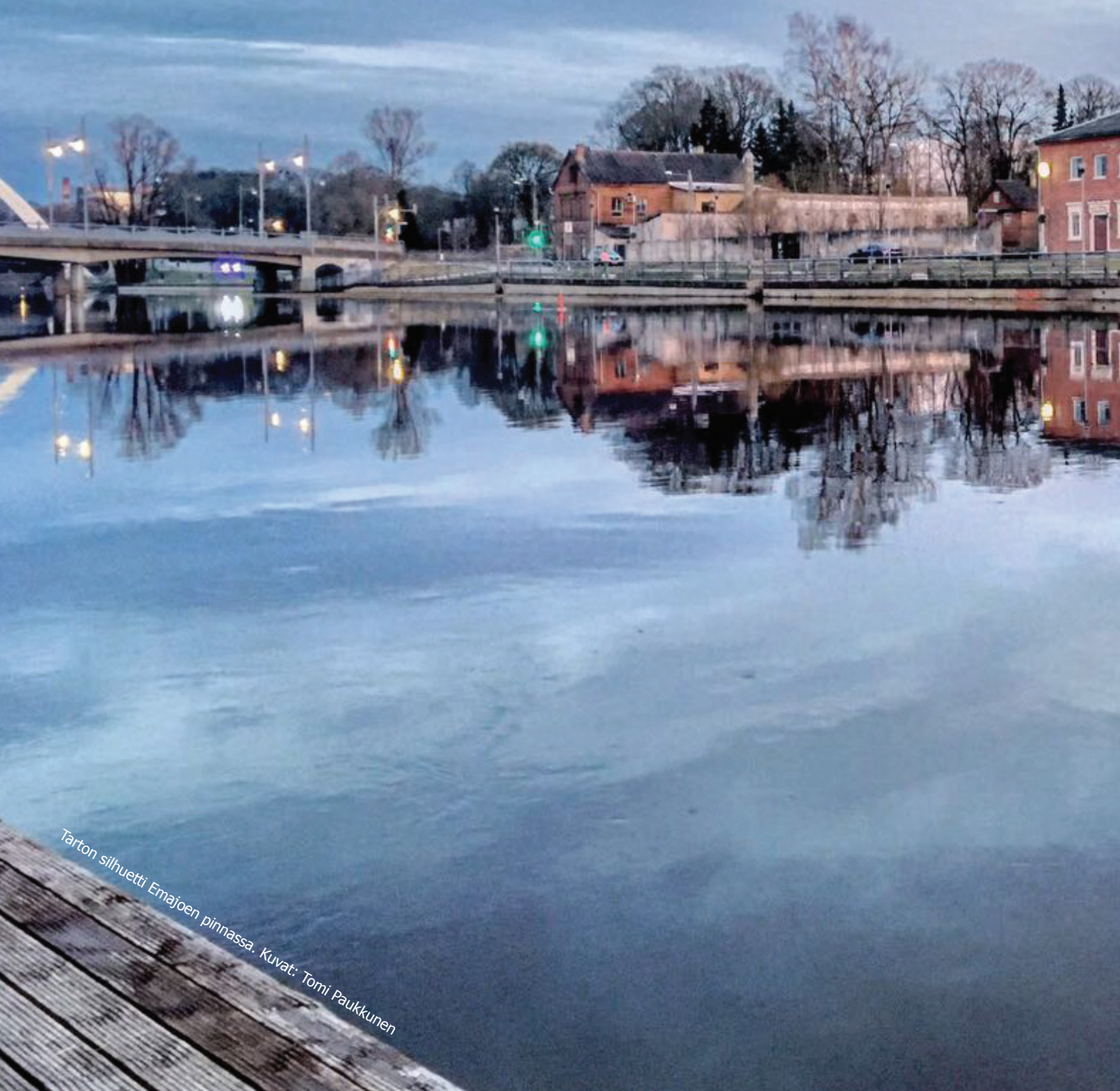
0205-puh. hinnat: 8,35 snt/puh. + lankap. 8,83 snt/min. / matkap. 22,32 snt/min.



...MUU MAA SUKLAAKAKKUA

# KOTI TARTOSSA

KOTIMAANI OMPI SUOMI,  
ASUINMAANI VIRO



Tartun siluetti Emajoen pinnassa. Kuvat: Tomi Paukkunen





*Ihminen on lähtökohtaisesti utelias. Asuminen ulkomailla on monelle kiinnostava kysymys, josta haluaisi saada lisää tietoa. Maita ja kulttuureita on monia, ja vaikka uudenlaisten olojen kokeminen ehkä houkuttaa, toteutus jää lopulta helposti tekemättä. Lentäjänä työtä tekevät matkustavat jatkuvasti, ja siksi myöskään asuminen “lentomatkan päässä” ei tunnu mahdottomalta. Vaimoni opiskelun myötä perheelleni ja minulle avautui tilaisuus muuttaa Viron Tarttoon. Näin mekin pääsimme kokemaan, onko ruoho vihreämpää Suomenlahden toisella puolella.*



## Sami Simonen

**T**artto on noin sadantuhannen asukkaan kaupunki Emajoen varressa, Kaakkois-Virossa. Venäjän raja on noin 50 kilometrin päässä idässä, Latvian raja noin 90 kilometrin päässä etelässä. Tartto on Viron toiseksi suurin kaupunki ja sitä pidetään Viron henkisenä keskuksena ja sivistyspääkaupunkina. Siellä sijaitsevat maan vanhin ja suurin yliopisto, opetus- ja tiedeministeriö sekä Viron kansallismuseo, maan vanhin vironkielinen teatteri ja korkein oikeus.

Tartolla on pitkä historia monen eri maan hallinnon alaisuudessa, tämä on

tuonut kaupunkiin monia vaikutteita. Ensimmäiset pysyvät asumukset ovat Tartossa olleet jo 400-luvulla ajanlaskun alun jälkeen. Ensimmäinen alueen valtaus tapahtui noin vuonna 1030, jolloin Kiovan suuriruhtinas Jaroslav I Viisas (978–1054) perusti Tarton ja rakensi alueelle linnoituksen.

Sijainti idän ja lännen suurvaltojen välissä aiheutti myöhemminkin alueen valtaamisen useasti kummaltakin puolelta. Saksalaiset ristiretkeläiset pitivät aluetta pitkään hallinnassaan, ja siitä kehittyi tärkeä kaupapaikka. Tartto kuului myös hansakaupunkien joukkoon. Tämä toi paljon toimintaa kaupunkiin, ja varsinkin

saksalainen älymystö ja koulutus löysivät tiensä sinne. Saksalaisten vaikutus on edelleen havaittavissa, esimerkiksi Viron lainsäädäntö on saanut paljon vaikutteita saksalaisesta maailmasta. Kymmenen sivua pitkä vuokrasopimus on aivan normaalia.

Tartto liitettiin 1500-luvulla Puolaan ja 1600-luvulla Ruotsiin Puola–Ruotsi-sodan seurauksena. (Kyllä, Ruotsi on ollut sodassa ja voittanut!) Ruotsin kuningas Kustaa II Aadolf perusti Tarton yliopiston vuonna 1632, perustamisasiakirjan hän allekirjoitti ollessaan kesäkuussa sotaleirillä lähellä Nürnbergiä. 1700-luvulla Tartto siirtyi Venäjän vallan alle, kunnes ensimmäisen maailmansodan tuloksena Viro sai ensimmäisen kerran itsenäisyyden. Myös Suomen ja Venäjän rauhansopimus kirjoitettiin Tartossa vuonna 1920. Toinen maailmansota toi jälleen muutoksen maan hallintoon ja yhden uuden kappaleen historiaan, ennen kuin vuonna 1991 Viro itsenäistyi uudelleen. Viro on vuodesta 2004 kuulunut Euroopan unioniin ja täälläkin rahana on tuttu euro.

Tarton ilmasto on hyvin samankaltainen kuin Etelä-Suomessa, koska etäisyyttä Helsinkiin on linnuntietä noin 200 kilometriä. Kaupungin keskusta on kompaktin kokoinen. Kaikki palvelut kauppakeskuksista hiekkarantoihin ovat lyhyen kävely- tai pyöräilymatkan päässä.

Tarton keskustassa on kävelykatuja, joiden varressa on kahviloita ja erilaisia liikkeitä. Emajoen rannalla voi kävellä tai lenkkeillä tai pysähtyä kupposelle. Kauppakeskuksia on useampia, ja niissä on saatavilla monenlaisia tunnettuja merkkituotteita maailmalta. Kaupungin ulkopuolelle on rakennettu kauppakeskuksia, joihin kulkea onnistuu julkisilla kulkuneuvoilla. Tarttolaisten on siis helppo valita autoton vaihtoehto, kuten minäkin olen tehnyt. Taksit ovat edullisia ja viidellä eurolla ajaa kaupungissa melkein minne vain.

Muutto Tarttoon oli helppoa, ja asunne nyt vuokra-asunnossa. Oman asunnon ostaminen on käynnissä, ja joulukuksi pää-

Tarton keskusta on kompakti ja kuitenkin vehreä.



semme omaan, vastavalmistuneeseen asuntoon. Välittäjän kautta asunto järjestyi luotettavasti, ja sopimus saatiin tehdä englanniksi. Tartossa asuntojen hintahaitari on leveä samoin kuin kunto- ja varustetaso. Asunnot vuokrataan usein kalustettuina.

Oman kokemukseni mukaan 90 neliön asunnon hinnat vaihtelevat 300–900 €/kk ja ylikin. Virossa vuokralainen maksaa usein lisäksi myös hoitovastikkeen, jonka määräytymiseen kannattaa perehtyä tarkasti. Oman kokemukseni mukaan vastike on 100–250 €/kk, mikä lisätään siis vuokran päälle.

Omakotitaloja on myös Tartossa tarjolla, ja niiden vuokrahinnat nousevat yli tuhannen euron kuukaudessa. Jos on halua ostaa oma talo, tarjolla on uudistuotantoa 2000 €/m<sup>2</sup> molemmin puolin. Remppa-innokkaille on varmasti myös oma hintataso. Asunnon hankkiminen omaksi on Virossa hieman erilainen prosessi kuin Suomessa, siihen kannattaa tutustua ennen kuin ostoksille lähtee.

Kun muuttaa Viroon, tulee ensin rekisteröityä asukkaaksi kyseiseen kaupunkiin. Tämän voi tehdä, kun on olemassa vuokrasopimus tai muu hyväksyttävä selvitys asuinsoitteesta. Rekisteröinnin jälkeen haetaan asuimislupa Viroon, joka yleensä myönnetään viideksi vuodeksi. Silloin saa Viron henkilökortin ja asioiden hoito sujuu helposti. Kortissa on siru, jolla voi tehdä tunnistautumisen moniin virastoihin, Viro onkin erityisen pitkällä kaikenlaisten e-palvelujen käytettävyydessä.

Verotus on pitkään kiinnostanut etenkin suomalaisia ulkomaille muuttajia. Virossa verotus hoidetaan selvien säännösten mukaisesti. Koska olen suomalainen ja töissä suomalaisessa yhtiössä ja saan palkkani Suomeen, Suomi verottaa minua kuten aikaisemminkin. Kolmen vuoden kuluttua voin hakea rajoitettua verovelvollisuutta, jos minulla ei tuolloin ole Suomeen mitään siteitä. Jää nähtäväksi, voiko tämä koskaan toteu-



Raekoja plats-Tarton keskusaukiolla on usein erilaisia tapahtumia.

tua, koska verotus on tällöinkin vähintään lähdevero (35 %) ja nämä "siteet Suomeen" ovat verottajan tulinnan varassa (asunto, työnantaja jne). Autot, ruoka, juoma, asuminen ja eläminen ovat Virossa edullisempia kuin Suomessa, ja kokonaisuutena paikka on hintatasoltaan lentäjäystävällinen.

Terveyspalvelut toimivat hyvin. Saimme valita itsellemme perhelääkäriin, joka tarvittaessa antaa lähetteen erikoislääkärille Tarton yliopistolliseen sairaalaan, jos tarvitaan jatkotutkimuksia tai erikoisosaamista. Tarton yliopistossa toimii myös lääke-

tieteellinen tiedekunta, ja terveyspalvelut kokonaisuudessaan ovat korkealla tasolla.

Lastemme koulu on Tarton suomalainen koulu, jonka yhteydessä toimii Tarton kansainvälinen koulu. Lapsemme saavat opetusta kummasakin, opetuskielinä heillä ovat suomi ja englanti: äidinkieli (suomi), ruotsin kieli, viron kieli, historia ja uskonto opetetaan suomeksi, muut aineet englanniksi.

Lapsemme olivat 5. ja 6. luokalla, kun muutimme Tarttoon, eikä heillä ei ole



ollut minkäänlaisia sopeutumis- tai muita ongelmia. Koulussa oli tuoloin oppilaita yhteensä 35 ja opettajia laskutavasta riippuen 7–12, koska suomalaisen koulun ja kansainvälisen koulun opettajat opettavat kaikkia oppilaita.

Jokaiselle oppilaalle tehdään henkilökohtainen opetussuunnitelma osaamistason ja kielitaidon mukaan. Ensimmäisen vuoden jälkeen kummankin lapsen kouluarvosanat nousivat molemmilla ja englantia sujui kuin he olisivat aina puhuneet sitä. Koska koulu on pieni, siellä ei ole kiusaamis-

ta. Koulu onkin kuin iso perhe, jossa pienet ja isot tekevät kaikkea yhdessä.

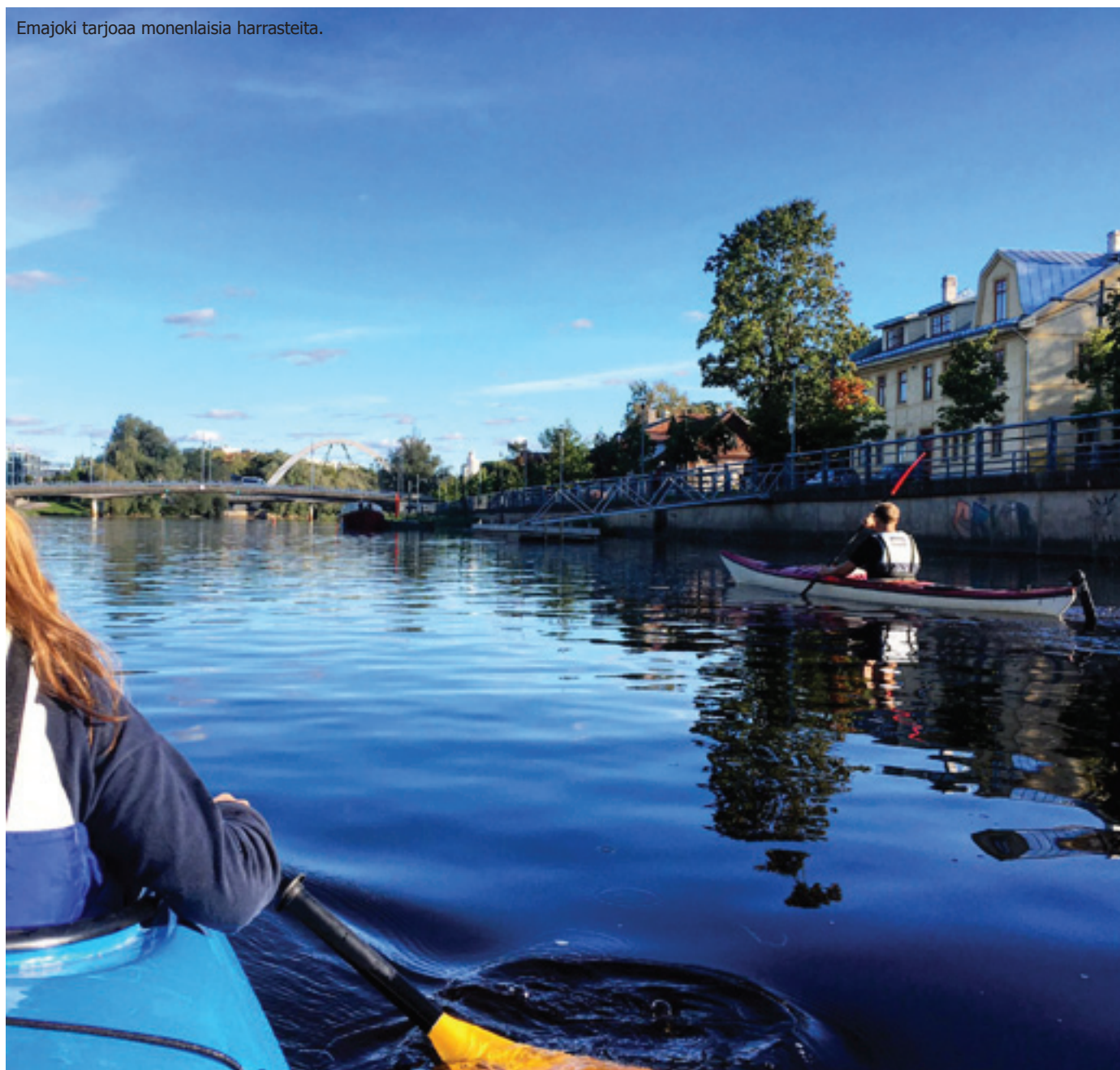
Tartossa asuvat suomalaiset pitävät paljon yhteyttä keskenään, ja monet harrastukset onkin suunniteltu niin, että lapset ja vanhemmat pääsevät niihin mukaan yhdessä. Lähes kahdenkymmen vuoden tauko sähkössä – kuten minulla – ei tunnu missään, kun vastassa on alakoulun oppilaita. Toki isät joskus innostuvat kisaamaan keskenään, ja sen tietää, mitä siitä seuraa.

Tartossa on paljon tapahtumia: kauppatoreja, maratoneja, rullaluistelua ja

pyöräilytapahtumia ja jopa rallin osakilpailuja. Kaupunki on eläväinen, ja siellä on positiivinen meininki. Kesällä turisteja tulee katukuvaan, mutta onneksi Tartto ei vielä ole Tallinnan kaltainen turistimeri.

Kokonaisuutena olen ollut erittäin tyytyväinen kokemukseeni. Muutto on tuonut uusia tuttavuuksia, ja Tartto on yllättänyt positiivisuudellaan. Vuodessa olen päässyt hyvin kiinni seudun arkielämään. Nykyään Suomi tuntuu paikalta, jossa on kiva käydä ja sen jälkeen jälleen palata kotiimme, Tarttoon. ✂

Emajoki tarjoaa monenlaisia harrasteita.



# SUOMALAINEN KOULU TARTON KANSAINVÄLISESSÄ YMPÄRISTÖSSÄ

---

**Rehtori Ulla Paukkunen**

---

## Suomalainen

Tarton suomalainen koulu sijaitsee aivan kaupungin keskustan tuntumassa, yhteisissä tiloissa Tarton kansainvälisen koulun kanssa. Koulu on perustettu vuonna 2000. Pieni ja kotoinen koulu tarjoaa opetusta luokille 1–9 sekä esikouluikäisille.

Tarton suomalainen koulu on virallinen suomalainen ulkomaankoulu. Koulu on yksityinen, ja sen ylläpitäjä on Tarton suomalaisen koulun yhdistys ry. Yhdistyksen kotipaikka on Helsinki.

Useimmat oppilaat opiskelevat koulussa 1–3 vuotta ja jatkavat koulunkäyntiään Suomessa perheen palattua kotimaahan. Koulussa opiskellaan suomalaisen opetussuunnitelman mukaisesti, joten lapsi pystyy joustavasti jatkamaan koulunkäyntiään omalla luokka-asteellaan Suomessa.

Tarton suomalainen koulu muutti juuri uusiin tiloihin.



## Kansainvälinen

Tiivis yhteistyö Tarton kansainvälisen koulun kanssa tuo koulun työhön oman värinsä. Useimmat oppitunnit järjestetään yhdessä, joten lapsi oppii koulussa englannin kielen ja saa arvokasta kokemusta monikulttuurisessa yhteisössä toimimisesta.

## Aktiivinen

Koulutyö eri rajoituksista ainoastaan luokkahuoneisiin. Kouluarkeen kuuluu, että tehdään paljon retkiä Tartossa ja muualla Virossa. Koulu ylläpitää aktiivisesti erilaisia kerhoja ja kehittää kerhotoimintaansa. Erityisen suosittuja ovat olleet erilaiset urheilukerhot.

Koulu pitää jatkuvasti yhteyttä Suomeen ja seuraa, mitä suomalaiseen koulumaailmaan kuuluu. Koulun henkilökunta solmii mielellään ystävyyssuhteita eri koulujen, yhdistysten ja yksityisten henkilöiden kanssa. ✂



# SURU

*Menetin äitini viime kesänä. Se oli tavallinen aurinkoinen heinäkuun päivä. Yksin asuva äitini ei ollut vastannut koko päivänä puhelimeen, mikä oli poikkeuksellista. Kun iltapäivälläkään en saanut häneen yhteyttä, lähetin sukulaiset paikalle. He vahvistivat sen, mitä olin jo ounastellut. Kaikki oli tapahtunut täysin yllättäen kenenkään sitä odottamatta. Menetys sai miettimään surun vaikutusta lentotyössä. Ja vähän muutakin.*

Kuva: Pekka Lehtinen

## Pekka Lehtinen

### Välittömät vaikutukset

Seuraava päivä ei ollut enää entisensä. Uni ei ollut tulla ja sanomattakin oli selvää, että työvuoro sai jäädä. Aluksi olo oli epätodellinen, sitten ajatukset alkoivat pikku hiljaa selkiytyä ja oli pakko ryhtyä hoitamaan käytännön asioita: pankki, posti, sähkö, lehdet, jäsenkortit, hautajaiset. Lista oli pitkä, eikä apunani ollut ketään muuta hoitamaan asioita. Koin yllätyksen kuullessani tuolloiselta esimieheiltäni poissaolopäivien olevan palkattomia. Tämä pakotti asettamaan surulle hinnan. Kuinka monta päivää raaskisin olla poissa? Missä vaiheessa olisin lentokuntoinen?

### Suru ei ole sairaus – vai onko?

Surun määrittämisen ongelma työstä poissaolon kannalta lieenee lääkäripiireissä tuttu ja esimerkiksi suomalaisen lääkäriseura Duodecimin lehden pääkirjoituksessa on vuonna 2008 pohdittu asiaa: Aihe nähdään filosofisesta näkökulmasta ongelmallisena risti-

riitatilanteena työnantajan ja työntekijän edun välillä. Suru on mittaamaton käsite, jonka vaikutukset ovat yksilöllisiä, minkä vuoksi surun määrittämisen poissaolon perusteeksi ei ole itsesäänselvyys. Tietynlaisten oireiden perusteella lääkärillä on mahdollisuus kirjoittaa muutaman päivän sairausloma, mutta automaatio se ei ole. Onkin siis täysin mahdollista, että toinen lähestyy asiaa lääkärin ja toinen oman esimiehensä kautta. Tällöin toinen saattaa surra palkallisesti ja toinen palkatta – riippuen työnantajan linjauksesta. Työsopimuslain mukaan palkkaa poissaoloajalta ei tarvitse maksaa, mutta esimerkiksi Finnairilla on linjattu, että esimies voi myöntää läheisen kuoleman vuoksi enintään neljä päivää vapaata – käsittääkseni palkallisina. Norran linjaus oli palkaton vapaa.

Esimerkiksi Kaukoidän lentoyhtiöiden kulttuuriin kuuluu, että niissä yleisesti annetaan läheisen kuoleman takia useampi päivä palkallista vapaata, jonka aikana ei pidä olla ohjaamotyössä. Cathay Pacificin tytäryhtiössä Cathay Dragonissa (Hong Kong) toimii erityinen Aircrew Relations Manager, jolle voi mennä luottamuksellisesti kerto-

maan mistä tahansa ongelmasta, kuten juuri läheisen kuolemasta tai vakavasta sairaustapauksesta perheessä. Kyseinen yhtiön toimihenkilö voi pyydettyänsä siltä istumalta myöntää palkallista vapaata "compassionate leave" vaikka kahden viikon verran, eli käytännössä tyhjentää työvuorolistan yhdellä puhelinsoitolla pariiksi viikoksi. Vastaavasti ulkoasemalla yöpyvän miehistön jäsen voi soittaa managerille jos hänen perheessään sattuu kuolemantapaus eikä hän sen takia ole kykeneväinen jatkamaan työvuoroaan. Tällöin manageri järjestää miehistön jäsenen matkustajana kotiin.

Lääkäriliiton julkaiseman Potilaan lääkärilehden mukaan suru on kokonaisvaltainen reaktio menetykselle ja sitä voidaan verrata psykologiseen kipuun. Tällöin aivot ovat poikkeustilassa ja siirtävät vaikutuksia muualle kehoon: oireina voivat olla muun muassa ruokahaluttomuus, vatsavaivat, hengenahdistus tai huimaus. Ihminen voi olla samaan aikaan sekä lamaanut että levoton ja kiihtynyt. Henkisesti tasolla suru yleisemmin pysäyttää ihmisen elämän, synkistää mielialaa ja vie huomion

muilta asioilta. Ei siten käy kiistäminen, että sureva ihminen on selvässä poikkeustilassa. Toki on tietenkin selvää, että surun tuottamat reaktiot ovat täysin yksilöllisiä, mutta tuskin kukaan kohtaa asiaa pelkällä olankohautuksella.

Lentotyön turvallisuuskriittisyys huomioiden onkin erikoista, ettei surua koeta alallamme merkitykselliseksi uhaksi. Kropan poikkeustila tai mielen harhailu saattavat johtaa vakaviinkin seurauksiin väärällä hetkellä. Sukeltamisesta, hammaslääkäristä ja verenluovutuksesta on kyllä annettu tarkat ohjeet, mutta läheisen menettämisen aiheuttamasta tilasta ei ole kerrottu missään. Liekö aihe nykypäivän yhteiskunnassa jonkinlainen tabu? Yritin tavoittaa aiheen tiimoilta Finnairin johtavaa lääkäriä sekä Norran ilmailulääkäriä ja työterveyshoitajaa kysyäkseni miten he näkevät surun aiheuttamat oireet lentäjillä vai näkevätkö mitenkään. Toistuvista yhteydenotostani huolimatta kukaan heistä ei suostunut käyttämään aikaansa kommentoidakseen aihetta mitenkään. Aiheeseen liittyvä välinpitämättömyys puhuu mielestäni selvää kieltä siitä, etteivät ilmailulääkäripiirit tai ilmailuviranomainen pidä surua ongelmana. Onko olemassa mahdollisuus, että aiheeseen havahdutaan vasta ensimmäisen incidentin jälkeen?

Ammattiryhmämme ainutlaatuisena piirteenä voidaan onneksi pitää voimakasta luottamuksen ilmapiiriä ja tiivistä yhteisöä, mitkä omalta osaltaan suojaavat niin surun kuin muidenkin ongelmien aiheuttamilta riskeiltä – standardisoitujen toimintamenetelmien lisäksi. Ohjaamon suljetujen ovien takana vallitsee erityisesti tutussa porukassa usein ilmapiiri, joka mahdollistaa syvällisemmänkin asioiden jutteleminen luottamuksellisesti. Ja jos epävirallinen vertaistuki ei riitä, on muun muassa Finnairilla käytettävissä Liikennelentäjässä 4/2016 esitelty vertaistukiohjelma, jonka kautta voi hankkia apua. Surun kanssa ei siis tarvitse jäädä eikä saakaan jäädä yksin. Mielessä kannattaa erityisesti pitää kultainen sääntö, jonka mukaan lentämään ei saa lähteä, ellei koe itseään lentokuntoiseksi. Tarvittaessa akuuttia apua ja tukea on siten syytä kääntyä terveyspalvelujen ja esimiehen puoleen.

## Toipuminen

Surusta toipuminen vie oman aikansa, eikä suru välttämättä poistu koskaan; se vain muuttaa muotoaan. Se, miten sen kanssa elää, on kuitenkin kovin yksilöllistä. Omalla kohdallani ensimmäiset päivät olivat hyvin raskaita, jonka jälkeen olo alkoi vähitellen helpottua. Viiden päivän jälkeen uskalsin jo lähteä töihin, mikä toimi jopa jossain määrin terapeuttisena. Pikku hiljaa kuukausien kuluessa kipu hellitti ja nyt lähes vuoden kuluttua asian alkaa viimein hyväksyä. Toki aihe pyörii yhä päässä miltei päivittäin ja saattaa yllättää koska tahansa. Suurin muutos itselleni on ollut kuitenkin tapahtuneen vaikutus omiin elämänarvoihini: Vasta nyt havahduin

siihen kuinka lyhyt elämä on ja miten pian se voi päättyä. Sen vuoksi ryhdyin karsimaan elämästäni väkinäisiä ja turhia asioita ja ryhdyin enemmän keskittymään merkitykselliseen ja mielekkääseen.

Luonnollisesti vastaavanlainen tilanne on tullut ja tulee ennemmin tai myöhemmin vastaan lähes jokaiselle, ja sen kanssa täytyy vain elää. Kun niin käy, kannattaa muistaa läheisten, kollegoiden ja vertaistuen apu ja ottaa se vastaan. Elämä kulkee eteenpäin ja kyse on vain siitä miten siihen itse suhtautuu. Kannattaa muistaa Riku Rantalalan sanat: ”Elämästä saa ja pitää nauttia joka päivä”. ✂

## SURUN VAIHEET

(Suomen Mielenterveysseura)

### Sokkivaihe

Sokkivaiheessa tapahtunutta ei voi uskoa todeksi. Olo on epätoellinen ja hajanainen. Järkyttävä tieto voi lamaannuttaa tai saada reagoimaan hyvin voimakkaasti. Sokki on mielen keino suojautua järkyttävältä asialta: kaikkea ei voi ottaa kerralla vastaan.

### Reaktiovaihe

Reaktiovaiheessa tapahtunut aletaan ymmärtää todeksi. Tapahtunutta on tarve kerrata yhä uudelleen. Se halutaan ottaa hallintaan. Sureva keskittyy käytännön asioiden hoitoon, eikä suru välttämättä näy ulospäin.

### Käsittelyvaihe

Käsittelyvaiheessa sureva käy läpi menetystä. Suru ei ehkä ole pelkästään ikävää ja kaipausta, vaan pintaan voi nousta myös vihaa, katkeruutta ja pelkoa. Sureminen on tunteiden kohtaamista ja käsittelyä. Jos suhde menetettyyn on ollut ristiriitainen, sitä voi joutua käsittelemään suruprosessin aikana. Tapahtunut voi nostaa esiin aikaisempia vastoinkäymisiä ja menetyksiä, joi- ta myös on lupa surra.

### Sopeutumisvaihe

Sopeutumisvaiheessa löytyy vähitellen uusi tasapaino. Surutyön avulla menetys muuttuu pikku hiljaa muistoiksi, osaksi menneisyyttä. Sureva löytää uudelleen elämäniloa ja suuntaa suremiseen aikaisemmin käyttämänsä voimavarat toisiin asioihin. Vuosienkin jälkeen suru voi kuitenkin vallata mielen esimerkiksi tapahtuman vuosipäivänä.



# ILMAILUTEKNOLOGIA INNOVAATIOITA

Lentäjän takaa tuulilasiin projisoitu HUD-näkymä Air Canada Expressin CRJ-tyypissä. Kuva: Michael Hargrave



# OGISIA DITA



**Heikki Tolvanen**  
A330/A350-kapteeni

**FINNAIR**



## Näkemistä parantavat laitteet

Kaikki ammattilentäjät ovat varmaan olleet tilanteessa, missä matkustajat tai hyvän päivän tutut ihmettelevät miten voimme nähdä ohjaamoisista ulos huonolla säällä. Klassinen selitys lienee se ”kotkan katse”, joka läpäisee paksuimmankin sumupilven. Onneksi se ei ole lentäjän ammattiin pääsyn edellytys, vaan saamme paljon apua ilmailuteknologiasta.

Suuri osa maailman liikenneilmailulentokentistä on vielä Cat I -tasoisia, jolloin matala pilvi tai sumu saattaa aiheuttaa lento-operaatioille myöhästymisiä ja peruutuksia. Ohjaamoiden näkemistä parantavat laitteistot kehittyvät kovaa vauhtia uusien HUDien (head-up display) ja virtuaalilasin myötä. Multispektrisensorit auttavat lentäjää näkemään virtuaalisesti kiitotien sekä maaston muodot pimeässä, sumussa ja savussa. Lähitulevaisuudessa myös ADS-B In (Automatic Dependant Surveillance Broadcast In) -teknologia voi näyttää ympärillä lentävät koneet HUDilla.

Ensi vuonna FAA tulee sallimaan lentoonlähdot ja laskeutumiset RNAV- ja CAT I -lähestymislaitteilla varustetuille lentokentille aiempaa huonommissa sääolosuhteissa, jos liikennekoneeseen on sertifioitu näkemistä parantava laitteisto, kuten reaaliaikaisista kuvia tuottava HUD. Tämä tarkoittaa tietenkin lentoyhtiöille operatiivisia parannuksia, kuten myöhästymisten ja lennonperuutusten vähenemiset puhumattakaan lentäjien tilannetietoisuuden ja sen kautta lentoturvallisuuden paranemisesta.

Elbit Systems on yksi merkittävimmistä näkemistä parantavien laitteiden valmistajista. Maailman suurin lentorahtiyhtiö FedEx lukeutuu Elbit Systemsin HUDien ensikäyttäjiin, sillä FedExin maine täsmällisenä paketin toimittajana vaatii toimitusvarmuutta eli häiriöttömiä tavarantoimituksia. Elbit Systemsin nykyiset laitteistot ovat kuusisensorisia järjestelmiä, joita saa niin HUDeina kuin päähän asetettavina visiirilaseina. Elbitin johtaja Dror Yahev odottaa useiden ilmailuviranomaisten, kuten Australia ja Intia, seuraavan FAA:n esimerkkiä.





Yahev myös uskoo EASA:n omaksuvan amerikkalaisten virkaveljien määräykset pienin muutoksin.

Yahevin näkemyksen mukaan operoitaessa normaalisti hyvän lentosään alueella vaikkapa Phoenixistä Tulsaan ei HUDista juuri saa lisäarvoa, mutta Pohjois- ja Itä-Amerikan huonoissa säissä siitä on jo selvä etu puhumattakaan nopeasti kehittyvistä maista, joissa ilmailuinfrastruktuuri on vielä kehitteillä, kuten Intiassa ja Kiinassa.

Varsinkin Kiina on tällä hetkellä Elbitin tähtäimessä, sillä sitkeät saatesumut ovat siellä useiden kaupunkien vitsaus. Myös Kiinan länsiosien korkean maaston lentokentille kuten Chengduun lentävät pilotit varmaan hyötyisivät uusien laitteiden mukanaan tuomasta paremmasta tilannetietoisuudesta. Kiinan ilmailuviranomainen ei ole vielä hyväksynyt pienempiä minimejä HUDeja tai näkemistä parantavia laitteita käyttäville, mutta Kiinan tavoite on mahdollistaa ne vuoteen 2025 mennessä osana laajempaa ilmailuinfrastruktuurien muutosta.

Myös Intiassa vallitsevat savusumut haittaavat lentoliikennettä ja niinpä Elbit suuntaa myyntiponnisteluja sinnekin. Euroopassa tilanne on hie-man toisenlainen, sillä kaikilla merkittävimmillä lentokentillä on panostettu maalaitteistoihin laskeutumisen mahdollistamiseksi alimpien näkyvyysminimien mukaisissa oloissa.

Rockwell on toinen merkittävä näkemistä parantavien laitteiden valmistaja. NykYTEknologian mukaisesti myös sen laitteet (enhanced vision camera) ovat jäädyttämättömiä multispektrisensoreita, joiden koko, paino ja sähköntarve on pyritty minimoimaan elinkaarikustannusten kurissa pitämiseksi. Rockwellin mukaan laiteasennus on taloudellisinta tehdä jo lentokoneen kokoonpanon yhteydessä, mutta jälkiasennuskin on teknisesti mahdollista. HUDin omaavaan koneeseen näkemistä parantava laite saadaan asennetuksi neljässä päivässä. Molempien laitteiden asennus vaatii viikon päivät raskashuollon yhteydessä.

Näkemistä parantavien laitteiden lentäjäkoulutuksen ei odoteta muodostuvan ongelmaksi. Lentäjät, jotka ovat aiemmin saaneet jonkinlaisen HUD-

koulutuksen, tarvitsevat vain pari tuntia luokkaopetusta sekä yhden simulatoriharjoituksen.



Elbitin ClearVision Enhanced Vision System and SkyLens Wearable HUD on kompakti ratkaisu näkemistä parantavaksi laitteeksi niin kiinteäkuin pyöriväsiipisiin ilmaaluksiin. Laitteet soveltuvat niin päivä- kuin yökäyttöön ja kaikkiin sääolosuhteisiin. Lasit tuottavat lentäjän näkökenttään korkearesoluutiotasoisia lentoarvosymboleja. Kuva: Elbit ja SkyLens



Rockwell Collinsin HGS-3500-HUD-näyttö. Kuva: Rockwell Collins



EASA:n ja FAA:n Falcon 2000S- ja LHX-liikokoneisiin sertifioima Dassault FalconEye Combined Vision Systemin selkeä näyttö. Kuva: Dassault

## Traktoriton työntö

On oikeastaan aika ihmeellistä, että isot tai pienemmät työntötraktorit ovat pitäneet pintansa lentokoneiden maatoiminnassa. WheelTug-yhtiö yrittää sinnikkäästi saada lentoyhtiöt luottamaan näppärältä kuulostavaan laitteeseensa.

WheelTug-järjestelmä rakentuu etutelineen pyöristä, joihin on rakennettu sisäinen sähkömoottori. Järjestelmä saa virtaa APU:lta galley'n sähkökiskon kautta (737NG). Järjestelmää käytetään ohjaamoon asennetun käyttöpaneelin avulla, josta lentäjä valitsee suunnan eteen- tai taaksepäin, ja koneen kääntäminen

tapahtuu normaalista rullausratista. Systeemiä voidaan haluttaessa täydentää kamerakuvalla, jolloin maahenkilökuntaa ei välttämättä tarvita työnnön aikana. Järjestelmän hyvänä puolena on, ettei sen tarvitse olla operatiivinen lennon toteuttamiseksi. WheelTugin avulla liikutaan vain putken tai parkkipaikan läheisyydessä, eikä sitä ole tarkoitus käyttää lentoturvallisuuskriittiseen liikkumiseen, kuten aktiivisen kiitotien ylitykseen. WheelTug on suunniteltu integroitavaksi helposti nykykoneiden järjestelmiin ja teknisesti yksinkertaiseksi jälkiasentaa tai purkaa kahden yöseisokin aikana.

Yhtiö perustaa business ideansa puhtaaseen ajansäästöön. Normaali liikennekoneen työntöprosessi vaatii työntötraktorin, maahenkilöstöä sekä kommunikoinnin lennonjohdon ja maahenkilöstön kanssa, puhumattaakaan mahdollisista ongelmista kuten työntötraktorin tai työntöaisan rikkoontuminen, joka lienee usealle liikennelentäjälle tuttu juttu.

WheelTug on analysoinut tuhansia kapearunkokoneiden työntötapauksia. Keskimääräinen aika työntövalmiudesta omin moottorein alkavaan rullaukseen on keskimäärin 8 minuuttia, kun 98 % operaatioista tapahtuu 20 minuutin aikaikkunassa. Yhtiön mukaan sen järjestelmällä työntöaika lyhenee keskimäärin kahteen minuuttiin ja 98 % operaatioista on valmis 5 minuutin sisällä. Elon laskuopin mukaan suurilla kapearunkolaivastoilla operoivat lentoyhtiöt pystyvät tehostamaan laivastonsa käyttöä usean koneyksilön verran.

WheelTug on työstänyt järjestelmäänsä jo kymmenen vuoden ajan, ja FAA:n sertifiointiprosessin uskotaan olevan valmis ensi vuoden loppuun mennessä. Aluksi on tarkoitus sertifioida WheelTug 737NG-koneisiin lukuun ottamatta 737-900ER-mallia sen peräpainoisuuden vuoksi. A320-perheen sertifiointiin kimppuun ryhdytään seuraavaksi.

Yhtiöllä on jo alustavat tilaus sopimukset 22 lentoyhtiön (mm. AirBerlin, Icelandair, KLM) kanssa lähes tuhannen lentokoneen varustamisesta. Normaalista poiketen WheelTug ei myy tuotettaan, vaan ainoastaan liisaa järjestelmiä minimoidakseen lentoyhtiöiden käyttöönottokuluja ja riskejä. Konekohtainen liisaushinta on enintään puolet lentoyhtiön arvioidusta säästästä. ✈



Thai Airwaysilla työntötraktorin uupuminen ratkaistiin luonnonmukaisesti.  
Kuva: Thai Airways official fan page

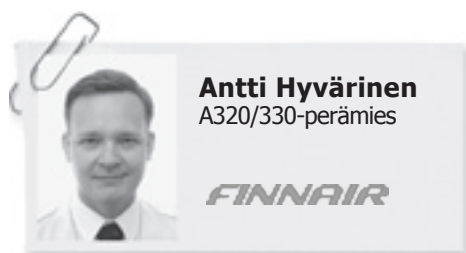


Helposti nykyisten liikennekoneiden järjestelmiin integroitava WheelTug Boeing 737NG:n nokkatelineessä. Kuva: WheelTug



# MUSEUM OF AERONAUTICAL SCIENCES NARITA

*Naritan kentän kupeessa sijaitsee paikallinen ilmailumuseo. Yhtiön tarjoama pikamatka mahdollisti vuosien jälkeen uusintavisiitin paikalle, korkeakulttuurin ytimeen.*



YS-11-ohjaamo. Kuvat: Antti Hyvärinen



Ketjut vinkuvat kun väpättävä pyörä lähestyy museota polkiessani polvet suussa. Hiltonin tarjoama polkupyörä on auttamatta liian pieni, mutta kyllä matka silläkin edistyy. Olin huolellisesti tutkinut karttaa ennen lähtöä ja varmistanut aukioloajan, vielä olisi muutama tunti peliaikaa. Matkaa hotellista on reilu 8 kilometriä, valtaosa ihan ajokelvollista väylää. Tie kulkee hotellista kiitotie 16R:n reunamia ja välillä ketjujen kitinän peittää alleen puskasta kuuluva suhina, kun jälleen yksi paineistettu metalli(komposiitti) lieriö ampailee taivaan sineen. Eipä aikaakaan kun päästyäni kiitotien loppupään tietämille museon siluetti alkaa jo näkyä horisontissa. Pyörä parkkiin ja linssit ojoon.

YS-11 museon yläkerrasta nähtynä.



Jumbon viipale.



Pihamaalla on näytteillä jokunen kone, sekä muutama pyöriväsiipinen epästabiili lentolaite. Aivan ehdottomana helmenä kokoelmassa paikkaa hallitsee japanilaisen lentokoneenrakennuksen kruununjalokivi NAMC YS-11 -prototyyppi. NAMC on lyhenne sanoista Nihon Aircraft Manufacturing Corporation. Tämä kuuluisilla RR Dart -potkuriturbiinimootoreilla (kuten Fokker F-27) varustettu lentokone teki ensilentonsa 30.8.1962. Ensimmäiset sarjatuotantokoneet astuivat palvelukseen vuonna 1965. Konetta voidaan pitää menestyksenä: yksilöitä valmistui 182, kunnes valmistus lopetettiin 1974. Suurin asiakaskunta oli japanilaiset yhtiöt, saatiinpa jokunen myydyksi jopa Yhdysvaltoihin ja Eurooppaan. Varsin harvinainen peli kuitenkin näillä nurkilla. Nykyisin härveliä saattaa nähdä vielä Japanin taivaalla sotilasmaaleissa, viimeisen kaupallisen lennon teki 30.9.2006 Japan Air Commuter. Operoinnin lopettamisen taustalla oli pakolliseksi tullut TCAS-asennus, joka olisi ollut kohtuuttoman kallis jo elämänsä ehtoopuolella olevalle koneelle. Kalustoa lenteli muualla Aasiassa vielä hetken, mutta nyttemmin ovat Dartit hiljenneet. Näytteillä oleva kone on tehtaan koelentojen jäljiltä ja kabiinissa on kaksi vesitankkia, joilla painopistettä on voitu tarpeen mukaan siirrellä koelentojen aikana. Lisäksi nähtävillä on insinöörien koelentomittauslaitteistoja. Naarmuisen pleksin takaa voi yrittää arvailla minkälaista menoa ohjaamossa on aikoinaan ollut.

Museon kalusto koostuu ainoastaan siviilikoneista, joten kiitävää Zeroa ei sieltä löydy. Pihalla esillä on myös mm Mitsubishin sula-va Mu-2, Fuji FA-300, Cessna 411 ja 412, Baron ja Learjet. Pyöriväsiipisistä ovat nähtävillä muun muassa SA330F Puma, Sikorsky S-62A ja äärimmäisen tyylikäs neuvostoliittolaisvalmisteinen kahdella tähtimootorilla varustettu Kamov Ka-26. Ulkokatselun jälkeen on aika siirtyä sisätiloihin ja suorittaa maksu kassalle. Lipunmyynnin liepeillä on myös pieni kauppa, josta voi hankkia yllättävän Boeinghenkistä materiaalia.

Sisällä on runsaasti lentämisen perustekniikkaan liittyvää materiaalia ja koneiden osia. Pari isoa JT9-moottoria läpileikattuna kertoo tarinaansa, ja keskellä on iso 747-pienois-

YS-11 koelentovarustuksessa.





malli jonka liikkuvien ohjainpintojen avulla esitellään kansalle lentämisen fysiikkaa. Varsin havainnollinen on myös seinällä esillä oleva siivu 747:n runkoa jossa penkit ovat paikoillaan ja ruumassa paletin päällä Honda N600 -auto. Pienoismallit ja muu esillä oleva sälä johdattelee lähinnä JALin historiaan. Luulin jo pääseväni hiplaamaan vanhaa 747-ohjaamoharjoittelulaitetta mutta se oli vedetty pleksillä niin umpeen joka suunnasta, ettei siitä saanut mitään tolkkua tyypeistä puhumattaakaan. Museon "tornissa" sijaitsee ylhäällä katselutasanne ja pieni ravintola, jonka tarjontaan en aikatauluni kiireisyyden takia ehtinyt tutustua.

Seuraavaksi lähdin etsimään vanhaa DC-8-simulaattoria jonka tiesin olevan talossa. Sieltähän se löytyi naruja takaa pimeänä, ja tehtäväksi jäi paikallisen henkilökunnan esiinkai-vuu. Lipunmyynnin lähettyviltä tavoitin JALin entisen mekaanikon. Kommunikaatiomme toimi sen verran tuloksettaasti, että hän pienen keskustelumme päätteeksi lähti sytyttämään simulaattoriin valot. Simu oli rakennettu todelliseksi elämyshärveliksi, jossa oli muutama penkkirivi ja secondin paneeli oli irrotettu erikseen pömpelin ulkopuolelle. Kapteenin ja perämiehen osasto oli kuitenkin kassassa ja varsin hienossa kunnossa. Kun puheyhteys henkilökuntaan oli näin saatu, otin puheeksi pihamaalla talon vieressä olevan Northwestin vanhan 747:n nokkaosan. Erillisellä lipulla hoituvan sisäänpääsyn aika oli jo mennyt ohi, mutta avaimet kaivettiin uudestaan esille laskiessani jennejä pöydälle hinnaston mukaisesti (500). Sisälle härveliin kiivettiin portaita, jotka johtivat alamatkustamoon. Muutamia seinä- ja kattopaneeleja oli poistettu rakenteiden esille saamiseksi. Myös etumatkustajaoven toiminta demonstroitiin. Tyylikkäätkierreportaat johdattivat yläkerran pyhimpään, jossa kaikki kellot olivatkin paikallaan. Siellä sitten sai kaivatut kylmät tyypit, pörinän kuului varmasti Hiltonin liepeille asti. Erikoisuutena ohjaamossa näkyi olevan katossa sijaitseva "venttiili" jolla sai suoran reiän taivaalle tähtisekstantia varten. Kyseinen systeemi oli pitkään vakiovarusteena pelitijumbojen tuotantolinjalla.



1.



2.



3.





## KUVATEKSTIT

1. Mitsubishin linjakas Mu-2.
2. Pyöriväsiipisten aatelia, Kamov Ka-26.
3. Selkeä Douglasin hengenheimolainen, DC-8-simu.
4. Entinen Singapore/Northwest 747-200. Joka pojan toive omalle pihalle.
5. Kaikki valmiina päristelyyn.
6. Varaston kätköistä paljastui YS-11-eturunko.



Kuolan kuivuessa 747:n tuulilasien sisäpinnoilta venyitin tuuriani vielä yhden pykälän verran. Olin nimittäin museoon tullessani havainnut viereisen varastohallin ja sen raollaan olevasta ovesta näkyvän ilmailunostalgisen materiaalin. Otin asian puheeksi ja jälleen lähdettiin hakemaan avaimia. Kaiken sekalaisen tavaransaas-ta tuli näkyviin muun muassa Hughes 500 -helikopteri kylki auki leikattuina, Piper Super Cub ja Mu-2:n nokka. Hallin ehdoton päänähtävyys oli kuitenkin YS-11-eturunko, josta myös oli irrotettu vasemman kyljen pintapelti. Kuvien mukaan möltti on ollut joskus näytteillä, mutta sittemmin jemmattu.



Sulkemisajan koittaessa oli aika kääntää väpättimeni takaisin kohti Hiltonia, ketjutkin kitisivät jälleen iloisesti. Auringonlaskuun oli kuitenkin vielä aikaa, joten ehdin matkalla pysähtyä lentoliikenteen seuraamiseen soveltuvaan Sakuranoyama-puistoon. Siellä suoritin vielä hallitun kameran lämpöjen alentamisen tiiviin museoiltpäivän jälkeen. Lopulta himmenevä auringonvalo muuttui jonossa hiljalleen matelevien Dreamlinerien LED-beaconien loisteeksi.

Avoinna Ti-Su 10-17, maanantaisin suljettu! Kannattaa tarkastaa tilanne googlella ennen lähtöä, museon omat sivut ovat ainoastaan japaniksi. Suosittelen museota kaikille asiasta innostuneille. ✈



# PARIS AIR SHOW 2017

## Ilmailumuseotarkastaja

**L**e Bourget'n perinteiset ilmailumessut järjestettiin kesäkuussa jo 52. kerran. Ensimmäinen tapahtuma oli Grand Palais'ssa Champs Elysées'n varrella vuonna 1909. Vuodesta 1924 alkaen messut järjestettiin joka toinen vuosi; sota-vuodet aiheuttivat ymmärrettävän katkoksen. Messujen ensimmäinen lentonäytös nähtiin vuonna 1946 Orlyn lentokentällä. 1950-luvulla ilmailumessut keskittyivät Le Bourget'hen. Vuonna 1969 messut olivat jo aidosti kansainväliset, kun osallistujia oli 14 maasta ja Boeing 747 ja Concorde saivat ensiesiintymisensä. Vuonna 1973 Airbus Europe nähtiin ensi kertaa Le Bourget'ssa. NASA:n avaruussukkula saapui 1983 paikalle 747:n selkään kiinnitettynä. Kymmenen vuotta myöhemmin Le Bourget'sta lähtenyt A340 rikkoi pisimmän lentomatkan ennätyksen päätymällä Aucklandiin, Uuteen Seelantiin. Vuonna 2005 Airbus A380 teki ensiesiintymisensä ja messukävijöiden määrä rikkoi lähes puolen miljoonan maagisen rajan.

Tänä vuonna Le Bourget'ssa oli lähes 140 siviili- ja sotilasilma-alusta, joista 35 esiintyi lentonäytösosuudessa. Noin 2400 ilmailualan yritystä lähes 50 maasta esitteli toimintaansa ja tuotteitaan useissa messuhalleissa, joiden pinta-alaa riitti yli 120 000 m<sup>2</sup> edestä. Yritykset edustivat lentokoneiden ja moottorien suunnittelu- ja rakennusala, avaruusala, aseteknologiaa, lentosuunnistuslaitteistoja, matkustamoja, ilmailun alihankintaa (esimerkiksi komposiitti- ja työstölaitteistoja), lentoteknistä huoltoa, maapalveluja sekä lentokenttien laitteistoja.

Kauppoja Pariisissa hierottiin 131 miljardin euron edestä ja vahvistettuja konekauppoja 897 kappaletta, jonka lisäksi koneoptioita tehtiin lähes tuhannesta koneesta arvoltaan 100 miljardia euroa.

Ammattilaispäivinä (ma-to) vierailijoita oli noin 150 000 ja yleisöpäivinä (pe-su) noin 200 000. Virallisia delegaatioita kävi noin 90 maasta ja journalisteja oli paikalla reilut 4 000. ✈



Boeing 737 MAX 9 hämmästytti hiljaisuudellaan ohilentojen aikana. Viisikymmentä vuotta vanhan konemallin uusimmat MAX-versiot ovat keränneet 3700 tilausta.  
Kuvat: Heikki Tolvanen



737 MAX -mallin omaperäiset split-tip-wingletit näkyivät selvästi, kun esittelykone taivutettiin 90 asteen kaartoon.



← **Kuva-arvoitus:**  
 ↓ Italialaisen Interjetin uusi lasiohjaamoinen työkalu, mutta mikä konetyyppi on kyseessä? Vastaus artikkelin lopussa.



Ammattilaispäivinä oli tilaa ihastella uutta siviili- ja sotilasilma-aluskalustoa, varsinkin kun +35°C helle piti suurimman osan väkijoukoista sisähallien ilmastoiduissa tiloissa.





Kiireisen ilmailuliikemiehen kelpasi vaihtaa maisemaa sähkö-potkulautamopolla; samalla sai edes hieman vilvoitusta paahtavaan helteeseen. →

Yli 100 000 m<sup>2</sup> laajuisissa näyttelyhalleissa riitti nähtävää ja väentungosta. Yritysten esittelytiloissa tarjottavan pikkupurtavan ja kupli- van juoman määrä ylitti todennäköisesti koko Suomen kymmenen vuoden kulutuksen... ↘

Ilmailumuseotarkastaja sai kattavan esittelyn Bombardier C Series 300 -ohjaamoon Air Balticin pääohjaajalta Gerhard Ramckelta. Liikennelentäjien aktiivinen osallistuminen täysin uuden koneen suunnitteluprosessiin on saanut aikaan ehkäpä tämän päivän lentäjä- lähtöisimmän liikennekoneen – tulos teki vaikutuksen ainakin tarkastajaan. ↘



Kilpailu kovenee 70–100-paikkaisten liikennekoneiden luokassa, kun pahasti myöhästynyt Mitsubishi MRJ90 liittyy tarjokkaiden joukkoon. Pariisissa testikone esiintyi ensitilaaja ANA:n väreissä.







← Onnellinen ohjuksenomistaja.

↓ Jamesbondmaisen tyylikäs Aeromobil on slovakien näyte kauniista lentoautosta. Härveli on takatuupari ja sen siivet taittuvat siististi kylkeen maantieajoa varten. Taivaalla matka taittuu 260 kilometrin tuntinopeudella ja vielä maanpinnallakin satasen hitaammin.



Embraerin uusi E-Jet E2 oli saanut nokalleen liikennekoneissa harvoin nähtävän ja näyttävän kotkamaalausauksen. Herätti taatusti ansaittua huomiota.







Airbus esitteli uutta A321neo-mallia perinteisellä jyrkällä pystynousulla. Taloudellisempaa versiota on jo tilattu huimat 5000+ koneyksilöä, painotus A320neo-mallissa.

Airbusin osastolla esiteltiin sulassa sovussa niin siviili- kuin sotilaskoneitakin. Vasemmalta C295- ja A400M-sotilaskuljetuskoneet sekä oikealla islantilaisen WOW-halpalentoyhtiön Euroopan ensimmäinen A321neo.



A350-1000 teki näyttävän lentonäytösosuosuden jälkeen hallitun tsiptip-sivutuulilaskun Le Bourget'n kiitotielle 03.



**Kuva-arvoitus:** oikea ja ehkä yllättävä vastaus on venäläinen Suhoi Superjet 100.

# WE ARE NOT ALONE — LENTÄJÄLIITTOJEN ESITTELY

*Aloitamme uuden juttusarjan, jossa lentäjäliitot Euroopasta ja maailmalta esittelevät itsensä. Sarjan aloittaa Vereinigung Cockpit (VC) Saksasta.*



## Sami Simonen

**V**ereinigung Cockpit (VC) was founded in 1969 to promote the interests of pilots, especially flight safety, in Germany. Soon afterwards, VC started to negotiate common labor agreements (CLAs) under the roof of a large transport union. It took us 30 years to become an independent union in 1999.

Today VC has four major fields of operation and a lot of smaller tasks on the side. The four prime topics are continuous promotion of flight safety, development of CLAs, political representation and legal advice and protection for our members.

Our goal on the industrial side is to have reasonable CLAs with all airlines in Germany. But despite all efforts, eight full-time employees working in the industrial department and around 80 pilots actively involved in CLA negotiations, there are still airlines without union representation in our country. And there are even two airlines where CLAs for pilots are negotiated with a large transport union and not with VC.

The expertise of our flight safety department with three full-time employees rests mainly on the shoulders of around 130 pilots, that are shaping our positions on all flight safety topics in 17 different working groups. For the legal support we employ two lawyers and a legal assistant.

Personally I believe that the political work in Germany, but also on the European level gets more and more

important. It is EASA that sets safety standards in Europe, so we have to be there with the pilots view on safety issues. And if the European Commission doesn't install strong guidelines for fair competition in aviation, soon there will not be many German Airlines left to negotiate CLAs with. These are only two examples for the increasing importance of strong political representation.

Therefore VC holds two offices now. The main one is still in Frankfurt, the center of aviation in Germany. Four years ago we opened a second office in Berlin, our capital city, to intensify relationships with the government and all political parties.

The VC-Team now consists of 25 employees, about 270 actively involved pi-

lots and 9700 members. But even with these resources behind me, on some days, 24 hours just aren't enough to fulfill all our tasks.

But maybe, exactly that is a major motivator for me. There is always so much to do in the interest of the German and global pilots community. And with this great association, that I have the honor of leading since five years now, a lot can be achieved.

My vision is, that whenever anybody thinks about anything that concerns aviation, the first question that jumps to his mind is: "what does VC think about that?"

Ilja Schulz – President

**Ilja Schulz** (49) is married (to his first wife) and has a 17-year old son.

After working as an ambulance driver, he started his flying career with the Lufthansa flight school in 1989. After phases as FO B737, FO & CPT B747-200, CPT MD11 in Lufthansa and Lufthansa Cargo he is now CPT on 747-400 & 747/8.

He started pilot representation in the crew committee in 1997. After several different positions he joined the VC board in 2009 as director admin & finance and was elected as president in 2012.

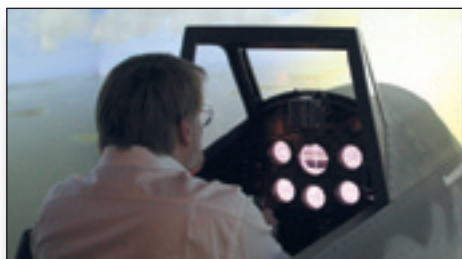






# Tervetuloa Suomen Ilmailumuseoon

Elämyspalveluiden simulaattoreissa koet lentämisen riemun, turvallisesti ilman aiempaa lentokokemusta. Tule kokeilemaan!



## Messerschmitt Bf 109-Simulaattori

Lennä ässien siivellä ja koe omakohtaisesti ilmataisteluiden vauhti ja jännitys!



## Piper Aztec-Simulaattori

Tule tutustumaan lentämisen perusperiaatteisiin aidon, kaksimoottorisen mäntämoottorikoneen ohjaimissa!



## Diamond DA42-Simulaattori

Nyt on tarjolla ainutlaatuinen mahdollisuus kokea ammattilentäjien arkea ammattitason simulaattorissa.



## Monipuoliset kokoustilat ja laadukas ravintolapalvelu!

Kokoustilat: Auditorio 215 hlöä, Avia-kabinetti 8 hlöä, Lentokoulun kabinetti 6 hlöä.  
Kaikkiin tilaisuuksiin järjestyvät monipuoliset ja laadukkaat tarjoilut helposti omasta ravintolastamme.



## Meillä käy museokortti

Simulaattorivaraukset:  
simulaattorit@ilmailumuseo.fi  
044 754 2930



Karhumäentie 12, 01530 Vantaa  
puh. (09) 8700 870  
www.ilmailumuseo.fi