

LIIKENNE- LENTÄJÄ


3/2018

HARRASTELENTÄMISTÄ HAUHOLLA JA ORIPÄÄSSÄ

SOTAVETERAANIE
ROSVOPAISTI-
TAPAHTUMAT
PÄÄTTYNEET

FAF 100V
JUHLA-
NÄYTÖS





Järki vie sinut perille. Mielikuvitus kaikkialle.

Kohtaa uusi Audi Q8. Sen rohkeus ja voima vievät ison kokoluokan SUV-mallin uusiin ulottuvuuksiin. Urheilullisen coupémainen muotoilu, keulan kahdeksankulmainen singleframe-säleikkö ja näyttävät HD Matrix LED -ajovalot tekevät jo ensikohtaamisesta unohtumattoman.



Ohjaamon kaksi isoa personoitavaa kosketusnäyttöä, Audi connect -liitettävyysspalvelut, nelipyöräohjaus sekä Audi quattro -neliveto takaavat, että jokainen kilometri on todellinen nautinto.

Audi on enemmän. Nyt ja tulevaisuudessa.

TERVETULO A

8.

AUDI.FI/Q8

U
L
O
T
T
U
V
U
U
T
E
N

U
U
S
I
A
U
D
I
Q
8

Audi Center

Automyynti ma-pe 8-18 (Turku 9-18),
la 10-15 • audicenter.fi

Airport

Tikkurilantie 123
p. 010 533 3700

Espoo

Halttilanniitty 6
p. 010 533 3503

Helsinki

Mekaanikonkatu 10
p. 010 533 3230

Turku

Rieskalähteentie 89
p. 010 533 3214

Puhelut kaikkiin K Caara Oy:n 010-numeroihin maksavat 8,35 snt/puhelu + 12,09 snt/minuutti + pvm tai mpm. Hinnat sisältävät arvonlisäveron 24 %.

Audi Q8 50 TDI 210 kW quattro tiptronic 3.0 V6 210 kW (286 hv) alk. 135 450,44 €, hinta CO₂-päästöllä 216 g/km (uusi mittaus tapa). Vapaa autoetu 2 095 €, käyttöetu 1 945 €. Yhdistetty EU-kulutus 8,3 l/100 km. Hinnasto 1.9.2018, sisältää toimituskulut 600 €. Kuvan auto erikoisvarustein.

BACK TO BUSINESS



Timo Saajoranta
FPA:n
puheenjohtaja,
A330-perämies

Kuuman ja pitkän kesän jälkeen on aika palata tosi toimiin myös täällä edunvalvontapuolella. Toimintaamme yritetään hiljalleen puhallella uusia tuulia, tulevan vuoden mittaan nimittäin saamme toivottavasti uuden ilmeen, uudet nettisivut ja tietenkin myös uusia ideoita siihen, mitä kaikkea FPA on ja voisi olla. Uusia jäseniä on viimeisten parin vuoden aikana tullut erittäin paljon, joten nyt on hyvä aika kertoa lehtemme sivuilla toimintamme perusteista. Uusien asioiden ja näkökulmien löytäminen aikalailla samasta liiton porukasta ei kuitenkaan ole helppoa, joten olemme erittäin iloisia kaikista uusista ajatuksista mitä teiltä jäsenistöltä tulee!

Julkisuudessa on alamme viime aikoina riepotehtu päihdeongelmien johdosta. Vakavasta aiheesta on tottakai hyvä puhua, sillä yleisön vahva luottamus lentohenkilökuntaa kohtaan ja sen säilyminen on kaiken toimintamme A ja O. Yhtiöissä on tätä lukiessasi varmasti paneuduttu asiaan ja parannettu entisestään mahdollisuuksia havaita ongelmat ajoissa ja tarjota apua sitä tarvitseville. Päihdeasiat ilmailussa ovat olleet viimeisten vuosien aikana aktiivisesti keskusteluissa mukana myös kansainvälisesti, joten asioiden kehittämiseen käytetään paljon aikaa ja resursseja.

Muuten kotimaassa tulevaa talvea hallinnevat ensi kevään eduskuntavaalit, ja myös FPA aikoo olla aktiivisesti mukana poliittisessa toiminnassaan. Meidän alamme on maallikoille sen verran erikoinen, että uusille eduskuntaehdokkaille on hyvä käydä kertomassa alamme tilanteesta, tulevaisuuden näkymistä ja totta kai myös vaaranpaikoista. Hyvällä yhteistyöllä tule-

vien kansanedustajien kanssa saamme edistetyksi alamme tärkeitä asioita sekä toivottavasti osaltamme kehityksiä koko Suomen ilmailua.

Kansainvälisessä toiminnassa on kesän mittaan ollut mukavan hiljaista, Ryanairin lentäjien yhdistyksen kasvukivut ovat aika lailla hallinneet koko ECA:n uutiskenttää. Aivan viime päivinä saimme positiivisia uutisia, sillä Irlannissa ja myös Italiassa Ryanairin lentäjät saivat solmituksi työehtosopimukset. Ongelmat kuitenkin jatkuvat edelleen muissa maissa, monet ovat varmasti lukeneet yhtiön lentäjien pistelakoista ympäri Eurooppaa. Seuraamme aktiivisesti tilanteen kehittymistä, sillä Ryanairin kokoi- sen yhtiön toimet vaikuttavat koko Euroopan ilmailuun.

Olen kesän mittaan havahtunut siihen, että erittäin monella lentäjällä on varsinainen päivätyönsä lisäksi oma yritys. Firmoja on laidasta laitaan – fiksu ja aktiivinen porukka selvästikin pursuaa ideoita ja on myös valmis panostamaan niihin. Olemme suunnitelleet tuleville nettisivuille tai muulle sopivalle foorumille jonkinlaista yhteistä sivustoa kaikille jäsentemme omille yrityksille. Sen kautta olisi helppo löytää tarvitsemansa, oli sitten kyse tuotteesta, palvelusta tai yhteistyökumppanista. Otamme mielellämme vastaan tätäkin koskevia ajatuksia, jotta saamme asiat mahdollisimman hyvin toimiviksi.

Muistakaahan leppoisan kesän jälkeen pitää huoli miehistöistänne, päivät lyhenevät ja työt alkavat jälleen painaa vähän enemmän.

Toivotan lempeitä tuulia pimeneviin iltoihin. Pysykää siivellä! ✈

6

Miten vaikutat ammattiliitossa

Ammattiliitto on jäseniään varten, mutta miten jäsen pystyy vaikuttamaan liitossa. Avaamme jälleen lentäjien edunvalvonnan toimintoja.

LIIKENNE- LENTÄJÄ

3/2018



12

Finnairin uusi toimitusjohtaja: Topi Manner

Finnair saa uuden toimitusjohtajan pankki-alalta. Liikennelentäjä kertoo uuden toimitusjohtajan ajatuksia tulevasta.



44

Vesikoneet hiekkarannalla (ja sika vartaassa)

Perinteinen Hauhon vesilentotapahtuma keräsi jälleen joukon innokkaita harrastelentäjiä. Myös Liikennelentäjä oli paikalla

Mukana myös

- 10 MPL saapui Suomeen
- 16 Suomen ilmavoimat 100v-juhlanäytös
- 22 Viimeiset mohikaanit
- 30 Rosvopaistitapahtumat finaalissa
- 40 Menneiltä vuosikymmeniltä: Virginialainen
- 42 Oiva Bagge muisteli Virginialaista
- 48 Siberian ylilentoluvat
- 52 Oripään lentoleiri
- 54 Embraer 190-E2 pilotin näkökulmasta
- 60 Experience Sharing to Enhance Safety-ES²
- 62 Kalustolistaus



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 2018 ilmestyy neljä numeroa.

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

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

Kannen kuva:

Miikka Hult

Puheenjohtajan kuva s.3:

Hely Yli-Kaitala

Lehden painotyo:

Forssa Print

Liikennelentäjä-lehden aineisto- ja ilmestymiskalenteri 2018

Nro	Toimitusaineisto	Ilmoitusaineisto	Lehti ilmestyy
4 / 2018	9.11.	16.11.	viikko 49

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

HYVIÄ, HUONOJA TAI KEKSITTYJÄ TARINOITA



Sami Simonen
A320/A330-kapteeni

FINNAIR

Syksy alkaa lähestyä ja Liikennelentäjä-lehti putoaa postilaatikkoon yhtä varmas-
ti kuin puut varistavat omat lehtensä.

Palautetta toimitus saa satunnaisesti, niin positiivista kuin negatiivistä. Lehdessä olevat jutut pyritään pitämään kirjoittajansa näköisinä, tarkoituksena on saada sitäkin kautta elävyyttä lehteen. Toki kaikkea ei aina voida sellaisenaan painaa. Lopullinen vastuu lehdestä on minulla ja liiton puheenjohtajalla. Viime lehdessä olleesta Hannu Aaltion kirjoittamasta ”Lentäjäpoika Emmauksen tiellä” -jutusta saimme palautetta, jossa kyseltiin jutun julkaisemisen tarkoituksesta ja tavoitteesta. On syytä huomata, että juttu oli osastossa ”Menneiltä vuosikymmeniltä”! Tällä muistutettiin ja painotettiin, että ajat ja asenteetkin ovat kovasti muuttuneet 1970-luvusta. Minulle itselleni juttu aukesi kevyenä ja humoristisena aikansa kuvauksena nuoren perämiehen muistoista Tampereen yöpyvältä. Oliko kaikki edes totta vai oliko mukana tarua, sen tietää vain kirjoittaja. Sen sijaan jos jutun luki tämän päivän maailmaan peilaten ja tiukasti operaatiomanuaaliin sitoen, ovat minimin alle lentäminen, salakalja ja nukkumaton yö tietenkin sellaisia rikkeitä, joita ei missään nimessä saisi lentotyössä tehdä; niistä tulisi raportoida.

Aloin palautteen saannin jälkeen miettiä, menikö toimituksessa josain kohtaa vikaan. Liikennelentäjälehtihän on pitkän historiansa aikana pitänyt statuksensa lentäjien ammattilehtenä sekä tietolähteenä myös ei-lentäville ilmailusta kiinnostuneille. Onko tämän johdosta tarina viime vuosisadalta, jossa lentäjä kuvailee jotakin rikkeitä, ehkä sellainen tabu, joka ei kuulu Liikennelentäjälehteen? Vai olisiko ehkä pitänyt liittää juttuun infolaatikko, jossa tuomitaan moinen toiminta ja muistutetaan nykyisistä määräyksistä? En tiedä mikä on oikea vastaus, mutta voimme tässä tilan-

teessa selvästi todeta, että tämän päivän Liikennelentäjälehti ei mitenkään voi hyväksyä minimeistä piittaamattomuutta, salakaljaa tai väsyneenä lentämistä. Tämä riippumatta siitä, oliko kyseinen juttu sinänsä hyvä, huono tai pelkästään keksitty. Ehkä 1970-luvun Liikennelentäjän fiktiivisissä tarinoissa kapteeni Koskikartiostakaan ei aina toimittu viimeistä piirtoa myöten määräysten tai ohjekirjojen mukaisesti.

Mielestämme olemme saamassa näin kesän päätteeksi taas hyvän lukupaketin kasaan. Tässä lehdessä ammattiliitto-osion lisäksi Kaarle Setälä avaa Siperian ylilentolupien maailmaa, Antti Rautiainen kertoo Just Culturen haasteista sekä saamme lukea Kalevi Rönqvistin ja Mauri ”Pänkä” Pänkäläisen yhteiskertomuksen finnairilaisten alullepanemista sotaveteraaneille järjestetyistä rosvopaistitapahtumista. Lisäksi lehdessä on toimittajien Hyvärinen, Tolvanen ja Hult kirjoittamat ilmailumuseo- ja FAF100-ilmailunäytös-kuvakertomukset. Menneiltä vuosikymmeniltä -osastokin on jälleen mukana, joten uskon kaikille löytyvän jotakin. Viime tingassa saimme mukaan myös uutisen Finnairin tuoreesta toimitusjohtajanimityksestä.

Loppuvuoden aikana tehdään päätöksiä lehden tulevaisuudesta. Vuodelle 2018 päätettiin lehteä julkaista 4 numeroa, koska haettiin synergiaetuja YTY-jäsenlehden jäsenpostituksessa. Tulevat saamaan lehden digiversion mukana mielipidekyselyn vuodelle 2019. Mikäli et voi heti vastata kyselyyn, tavoitat kyselyn myös liiton jäsensivuilta. Kyselyn tulokset käydään läpi loppuvuonna 2018 tai vuoden 2019 alussa, kun on tehty kyselyn tuloksiin pohjautuvia päätöksiä. Tavoitteenamme on pitää lehden taso korkeana ja jutut mielenkiintoisina. Siksi toistan jälleen pyynnön jäsenille: Tämä on teidän lehtenne. Lehti on teidän näköisenne vain jos saamme teiltä juttuja lehteen. Osallistukaa! ✂

MITEN VAIKUTAT AMMATTILIITTOSSA

Ammattiliitto on olemassa jäseniään varten. Ammattiliiton tehtävänä on huolehtia jäsentensä eduista, neuvotella työehtosopimuksia ja valvoa niiden noudattamista sekä järjestää jäsenille jäsenetuja kuten jäsenlehti, jäsenrintamerkki ja vuokramökit. Vai onko sittenkään? Tässä jutussa kerromme vaikuttamisen kanavista. Miten ja kuka ammattiliitossa päättää, ovatko vuokramökit tärkeämpiä kuin rintamerkit? Missä päätetään, mitä TES-neuvotteluissa lähdetään tavoittelemaan?

Sami Simonen

Syksy ja vaalit lähestyvät – oletko valmis?

Kun ryhdytään analysoimaan ammattiliiton päätöksentekoa, on hyvä ensin hahmottaa, mihin kaikki perustuu. Ammattiliitot ovat yhdistyksiä ja toimivat näin ollen yhdistyslain pohjalta. Vuoden 1989 yhdistyslaissa on säädetty, miten yhdistys perustetaan, mitä säännöissä on vähintään mainittava ja mitä kokouksia on ainakin pidettävä. Yhdistyksen perustajia on oltava vähintään kolme.

Ammattiliitto on yhdistys, jonka toimialaksi määritellään jonkin ammatikunnan tai työpaikan työntekijöiden edustaminen. Tarkkaan ottaen käsite ”liitto” on yhdistysten perustama yhteenliittymä, mutta sanaa käytetään melko vapaasti työntekijöiden ammattiyhdistyksistä puhuttaessa. Vaatetehtaassa kolmen takinkääntäjän perustama yhdistys ei kuitenkaan saa automaattisesti kaikkia ammattiyhdistyksen oikeuksia. Se voi kerätä jäsenmaksuja ja tarjota jäsenpalveluja, mutta työehtosopimusneuvottelupöytään se ei automaattisesti pääse. Jotta ammattiyhdistys pääsisi neuvottelemaan työehdoista, tulee siihen kuulua yli puolet työpaikan työntekijöistä. Lisäksi työnantajapuolen pitää hyväksyä kyseinen ammattiyhdistys neuvotteluosapuoleksi.

Tie voi olla mutkainenkin, mutta perille kyllä päästään. Kun Norwegian Air Shuttle aikoinaan perusti toimipaikan (base) Helsinkiin, FPA oli auttamassa Norwegianin lentäjiä perustamaan heille ammattiyhdistystä. Vaikka tämäkin tie oli mutkainen, se johti maaliin ja nykyään NPUF (Norwegian Pilot Union Finland) toimii heidän ammattiyhdistyksenä. Vaikka FPA:ssa onkin paljon tietotaitoa ja kokemusta ammattiyhdistystoiminnasta, Norwegianin lentäjien yhdistyksen perustaminen tarvitsi kuitenkin taakseen Norwegianin lentäjien halun ja enemmistön.

Tästä pääsemmekin keskeiseen tekijään: ammattiyhdistyksessä ylintä päätösvaltaa käyttävät yhdistyslain mukaan jäsenet.

Päättäjien valinta ja päätöksenteko

Vaikka lain mukaan ammattiliiton ylin päätösvalta on jäsenillä, miksi voi toisinaan tuntua siltä, että liitto tekee jotakin aivan muuta kuin jäsen haluaa? Lähtökohtaisesti päätökset perustuvat demokratiaan. Kuten hyvin tiedetään, demokratia sinänsä on lähes mahdoton keksintö, mutta kuitenkin paras ryhmän mielipiteen toteuttamiseen. Hyvin usein on mahdollista kysyä kaikilta jäseniltä mielipidettä kaikkiin kysymyksiin. Tätä varten yhdistykseen on rakennettu sääntöjen kautta yksi tai useampia hallin-

nollisia tasoja, joissa päätöksiä tehdään. Hyvin yleinen malli on kaksitasoinen. Yhdistyksen kokoukset ovat suurista linjoista päättäviä kokouksia ja niitä järjestetään säännöissä sovitulla tavalla. Usein kokouksia on kaksi, keväällä ja syksyllä, lisäksi voidaan säännöissä määritetyillä ehdoilla järjestää ylimääräisiä kokouksia.

Päivittäistä työtä tehdään liiton hallituksessa. Hallitus tekee kokouksissaan päätöksiä, joista pöytäkirjat ovat jäsenten nähtävillä. Mistä hallituksen on kokouksissaan vähintään päätettävä, määritellään yhdistyslaissa ja säännöissä sekä esimerkiksi hallituksen työjärjestyksessä. Jos hallituksen valtuudesta tehdä päätös jossakin asiassa vallitsee epävarmuutta, asia voidaan viedä liittokokoukseen, jolla on lopullinen sananvalta liiton toimintaan. Suomen liikennelentäjäliitto (SLL) on suuresta jäsenmäärästä johtuen ottanut käyttöön kolmitasoisien päätäntämallin, jossa jäsenten ja hallituksen väliin yhdistyksen jäsenet valitsevat vaaleilla 14-henkisen valtuuston, joka ohjaa hallituksen toimintaa omien kokoustensa päätöksillä.

Yhdistyksen hallitus keskustelee ja neuvottelee yhtiön kanssa jäsenten puolesta. Hallitukselle voi kuulua myös työehtosopimusneuvottelujen läpivienti tai sitä varten voidaan perustaa oma neuvottelukunta. Valitettava ilmiö niin lentäjien kuin muidenkin ammattiryhmien joukos-

sa on nuorten lentäjien puuttuminen hallitustyöstä. Yhtenä syynä nuorten poissaoloon kerrotaan olevan ammattiliittotoiminnan ja muun edunvalvonnan yllä leijuva leimaantumisen varjo. Tämä pelko on turha, mutta ymmärrettävä esimerkiksi Euroopan halpalentoyhtiöiden toimintaan peilattuna. Hyvänä esimerkkinä tästä on vaikkapa Ryanair, jossa koko ammattiliittotoiminta on kyseenalaistettu ja siihen osallistuneita painostettu ja jopa vainottu. Nyt heilläkin on ilmapii-ri kääntynyt kollektiivisen sopimisen suuntaan, jolloin yksittäisen lentäjän ei toivottavasti enää tulevaisuudessa tarvitse neuvotella omaa sopimustaan yhtiön kanssa yksin.

Suomessa on monta esimerkkiä siitä, että lentäjäliiton toiminnassa aktiivisesti toimivat henkilöt ovat edenneet lentoyhtiöiden tehtäviin kouluttajiksi, ryhmäpäälliköiksi, hr-päälliköiksi ja jopa operatiiviseksi päälliköksi. Uskon, että ammattiliittokokemus on hyvää oppimista ja antaa monipuolista näkemystä asioihin sekä tuo lisäarvoa myös lentoyhtiön tehtäviin.

Lentäjäyhdistyksissä on paljon muitakin tehtäviä, joissa pääsee mukaan vaikuttamaan yhdistyksen tekemään

työhön. Erilaisissa työryhmissä tai tehtävissä pääsee tähän toimintaan tutustumaan ja oppimaan siihen kuuluvia asioita. Tarvittaessa tehtävään myös järjestetään koulutus tai opastus, joten aikaisempi osaaminen ei ole välttämätöntä. Sinun kannattaa seurata oman liittosi tiedottamista tai ottaa yhteyttä edustajiin, mikäli sisälläsi on heräämässä vaikuttamisen tarve.

Eikä siinä vielä kaikki

Ryhtyminen toimihenkilöksi on varmasti tehokkain tapa saada oma mielipide kuuluviin ja pystyä vaikuttamaan vaikuttaa asioihin. Vaikuttamista voi tehdä myös muilla tavoilla, jos oma kiinnostus ei riitä vastuun ottamiseen liiton toiminnasta. Keskustelua asioista on tällöin hyvä käydä edustajien kanssa suoraan. Heiltä saa taustatietoa tai muuta informaatiota asioiden tilasta. Heidän kauttaan on niin ikään mahdollista saada asioita päätävien kokousten käsittelyyn, jolloin muutoksen mahdollisuus on todellinen. Yhdistyksestä riippuen jäsenillä on mahdollisuus myös osallistua hallituksen tai valtuuston kokouksiin ja saada ensi käden tietoa asioista ja niiden taustoista.

Usein yhdistyksillä on sisäisiä keskustelupalstoja, joissa asioita voidaan pureskella. Valitettavasti liittoaktiivien aika ei aina riitä keskustelupalstojen seuraamiseen ja siksi ensisijainen kanava tärkeissä asioissa on suora yhteydenotto edustajiin. Vähemmän kiireellisissä ja ”minusta tuntuu” -keskusteluissa nämä keskustelupalstat ovat paikallaan. Niissä mielipiteitä voidaan lennättää vapaasti ja jokainen saa itse päättää, mikä totuus kuulostaa parhaalta. Korkealentoinen ja välillä faktoista piittaamatonkin keskustelu herättää uusia ajatuksia, joita ei ehkä muuten olisi kenellekään tullut mieleen.

Ammattiliitto on jäseniään varten ja sen päätöstenkin tulisi kuvastaa jäsenten mielipidettä. Osallistumalla toimintaan ja keskusteluun jäsen tuo oman panoksensa päätöksentekoon ja samalla ohjaa liittoa haluamaansa suuntaan. Vapaaehtoisia ahertajia tarvitaan pitämään ohjaket käsiissä sekä pyörittämään jokapäiväisiä rutineja. Jos siis haluat osallistua, nyt on hyvä aika aktivoitua. Syksyn aikana lähes kaikissa liitoissa on jälleen vaalit. Asettumalla ehdokkaaksi ja äänestämällä vaikutat omaan tulevaisuuteesi. Miksi et vaikuttaisi?



SLL:N VAALIT JÄRJESTETÄÄN MARRASKUUSSA 2018

Asetu ehdolle, äänestä, vaikuta!

Tule valitsemaan

- Seitsemän valtuuston jäsentä kaudelle 2019-2020
- Kaksi varavaltuutettua vuodeksi 2019
- Kaksi luottamusmiestä vuodeksi 2019
- Yksi varaluottamusmies vuodeksi 2019

Lisätietoa ehdolle asettumisesta SLL:n jäsensivuilla ja tiedotteissa.
Terveisin SLL puheenjohtaja Tomi Vittaniemi.

FPA:N JÄSENYHDISTYKSET

SUOMEN LIIKENNELENTÄJÄLIITTO RY (SLL)

SLL täyttää 70 vuotta vuonna 2019. SLL:n toiminta lähti liikkeelle Finnairin edeltäjän, Aero OY:n lentäjien keskuudessa, kasvaen muutaman kymmenen jäsenen yhdistyksestä nykyiseksi lähes 1000 aktiivijäsenen edunvalvontaliitoksi. Lisäksi liitolla on opiskelija ja seniorijäseniä noin 400. Näin suurella joukolla päätöksenteko olisi varsin hankalaa pelkästään liittokokousten muodossa, koska edunvalvonnan jatkuvassa muutoksessa elävä toiminta-alue vaatii ajoittain nopeaakin reagointia ja päätöksentekoa. Liitto toimii pitkälti liikennelentäjien vapaaehtoisten osallistumisen varassa, liitolla on tukitoimintojen järjestämistä varten vain kaksi täysipäiväistä työntekijää.



Tomi Vittaniemi

Jäsenten suorat vaikutusmahdollisuudet

Liiton ylimpänä päätöselimenä toimii vuosittainen liittokokous ja tilinpäätöskokous, jossa jäsenet käyttävät oikeuttaan päättää ja valvoa liiton toimintaa. Jäsenet valitsevat lisäksi liiton toimijoista suoraan 14 valtuuston jäsentä, puheenjohtajan ja luottamusmiehet marraskuusin järjestettävien vaalien yhteydessä. Liiton ja sen valtuuston kokoukset ovat jäsenille avoimia, lisäksi kohtaamispaikkoja järjestetään ns. ”Meet the union” -päivillä Finnairin toimintakeskuksessa. Moni jäsen ottaa myös suoraan yhteyttä edunvalvojiin kohdatessaan heitä kasvatusten lennoilla sekä sähköpostitse ja puhelimesta. Nämä kanssakäymiset ovat tärkeitä edunvalvojille yhteisen näkemyksen muodostamisen pohjaksi.

Valtuusto toimii osana edunvalvontakoneistoa

SLL:n valtuustossa istuu puheenjohtajan lisäksi 14 valtuutettua, jotka valitaan edustamaan jäsenistöä ja vastaamaan varsinaisesta edunvalvonnan päätöksenteosta. Valtuustoon on hakeutunut eri lentokokemustaustaisia rivilentäjiä, joilla on halu kantaa vastuuta lentäjien edunvalvonnan asioista. Valtuuston kokoonpanoon ei säännöissä ole määritelty vakansseihin tai taustoihin perustuvia kiintiöitä, mutta vaaleissa valtuutetuiksi on valittu niin virkaiältään nuoria perämiehiä kuin pitkään lentäneitä kaukoliikennekapteeneita. Valtuuston jäsenyys on lentäjille monesti ensimmäisiä kosketuskohtia edunvalvontaan, ja avaa mahdollisuuksia ottaa laajemminkin vastuuta edunvalvonnasta.

Valtuusto kokoontuu heinäkuuta lukuun ottamatta joka kuukausi, ja pystyy näin ollen aktiivisesti seuraamaan edunvalvontaa ja ohjaamaan hallituksen toimintaa. Valtuuston osalta olennaista on luoda raamit ja tavoitteet pitkällekin tähtäävästi sekä tarvittaessa myös harkita mahdollisiin työmarkkinatoimiin ryhtymistä. Valtuutetuille järjestetään erikseen vapautus lentotöistä liiton toimintaan osallistumista varten.

SLL:n edunvalvontatoiminta ei ole pikavoittojen etsimistä, sitä tulee siksi tarkastella laaja-alaisesti. Tässä onnistumisen edellytyksenä ovat valtuutettujen monipuolinen tausta ja läheinen kontakti jäsenistöön.

Liiton muut tehtävät

SLL:n jäsenillä on mahdollista osallistua erilaisten toimikuntien ja työryhmien toimintaan. Monet tällaiset tehtävät täytetään valtuuston kokouksessa. Tarvittaessa niihin järjestetään avoin haku.

Toimikuntien ja työryhmien jäsenten ajankäyttö on hyvin tehtäväkohtaista ja antaa mahdollisuuden myös itse säädellä tehtävien laajuutta kiinnostuksen mukaan.

Liiton tehtävissä monet asiakokonaisuudet vaativat pitkäjänteistä toimintaa, erityisesti kansainvälisissä asioissa, joissa toiminta perustuu pitkälti henkilökohtaisiin suhteisiin.

SLL toivottaa jäsenensä tervetulleiksi vaikuttamaan yhdessä lentäjien edunvalvontaan.

NORWEGIAN PILOT UNION FINLAND – NPUF

Norwegian Pilot Union Finlandin puheenjohtaja Petri Puro kertoo yhdistyksensä toiminnasta:

NPUF on Norwegian Air Shuttlen Suomesta käsin lentävien ammattiyhdistys. Yhdistyksessä puheenjohtaja toimii myös luottamusmiehenä ja valitaan kerran vuodessa vaaleilla, mikäli ehdokkaita tulee useampia. Hallituksen muut jäsenet valitaan vaaleilla kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Liitolla on myös työsuojeluvaltuutettu, joka valitaan hallituksen keskuudesta. Yhdistyksessä ei ole tällä hetkellä muita tehtäviä eikä tehtäviin ole ollut suurta kilpailua. Iso osa jäsenistä asuu Suomen ulkopuolella ja se hillitsee kiinnostusta vapaaehtoisuuteen. Vaalien kautta valintoja ei ole tehty muutamaan vuoteen.



FAPA

FAPA edustaa Norran lentäjiä. Puheenjohtaja Sami Suontama kuvailee yhdistyksen toimintaa seuraavasti:

FAPAssa valitaan vaaleilla puheenjohtaja sekä 5–7 hallituksen jäsentä, joista valitaan sihteeri ja varapuheenjohtaja hallitukselle. Lisäksi valitaan hallituksen varajäsenet. Liittoon valitaan myös luottamusmies sekä varaluottamusmies, jotka yleensä ovat hallituksen jäseniä. Ehdokkaita on ollut kohtalaisesti ja valitut ovat olleet motivoituneita. Uusia kasvoja kuitenkin kaivataan, mikä on yleinen tilanne kaikissa liitoissa.



B1PA

B1PA on Cityjetin lentäjien yhdistys. Puheenjohtaja Timo Asikainen kertoo:

Cityjetin kotipaikkana on myös Helsinki, mutta suurin osa lennoista tapahtuu Ruotsissa. Toimintamalli on samanlainen kuin muillakin, puheenjohtaja, hallituksen jäsenet ja luottamusmiehet valitaan suoralla vaalilla. Lisäksi liitolla on työturvallisuustavastava, rahastonhoitaja, turvatoimikunnan jäsen sekä muutama muu toimi, joihin tarvitaan edustajia. Innokkaita ei ole ollut riittävästi, niinpä osa tehtävistä on jouduttu jopa jättämään täyttämättä.



JTF-PILOTS - JETTIME FINLAND

Puheenjohtaja Jyrki Leppälä valottaa yhdistyksen toimintaa:

Jetttime Finland Pilots edustaa Jettimen Suomessa työskenteleviä lentäjiä. Vaaleilla valitaan puheenjohtaja, joka on myös luottamusmies. Lisäksi valitaan työsuojeluvaltuutettu. Pienessä työyhteisössä ei ole muita tehtäviä ja valinnat ovat tapahtuneet hyvässä yhteisymmärryksessä ilman vaalitaistelua.



FINNISH HELICOPTER PILOTS' ASSOCIATION – FHFA

Puheenjohtaja Toni Nikulin kertoo toiminnasta.

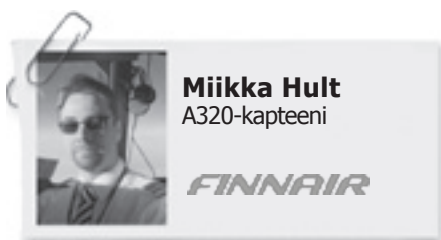
FHFA edustaa HEMS-lentäjiä Suomessa. Syyskokouksessa valitaan hallituksen jäsenet vuodeksi kerrallaan. Kevätkokouksessa valitaan luottamusmies sekä työsuojeluvaltuutetut eri operaattoreille. Äänestys tehdään sähköisesti hallituksen esityksen pohjalta. Toimintaan kaivataan lisää vapaaehtoisia.

TRAFI MYÖNSI ENSIMMÄISEN MPL(A)- LUPAKIRJAN

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on myöntänyt Suomeen ensimmäisen uudentyyppisen MPL(A) (Multi Crew Pilot Licence) -lupakirjan. Patria Pilot Trainingin kouluttama ensimmäinen 23 MPL-oppilaan ryhmä valmistui vastikään ja ensimmäinen MPL-lupakirja myönnettiin kesäkuun lopulla. Finnairille työllistyvät MPL-lupakirjan saavat lentäjät lentävät ensimmäiset Airbus A320 -matkustajalennot alkuvuodesta 2019.

Kuvat: Miikka Hult ja Finnair





Miikka Hult
A320-kapteeni

Patria Pilot Training ja Finnair julkistivat MPL-koulutushankeysteistyön vuonna 2012, ja Patria sai ensimmäisenä MPL-koulutusluvan Trafilta vuonna 2013. Varsinaisesti uudenlainen lentokoulutus pääsi vauhtiin vasta lokakuussa 2016, kun Finnair ilmoitti kouluttavansa lentäjiään tämän uuden koulutustalon kautta Patrialla.

Kaikkiaan noin 18 kuukauden mittaisessa MPL-koulutusohjelmassa lennetään aiempaa enemmän simulaattoreilla ja sen myötä vähemmän oikeilla lentokoneilla. Nelivaiheisen koulutuksen läpikäyville oppilailta ei vaadita aiempaa lentokokemusta.

MPL-koulutusohjelma hyväksyttiin Euroopassa joulukuussa 2006 ja ensimmäiset koulutuksen läpikäyneet ohjaajat työllistyivät Sterling Airlinesilla Tanskassa syyskuussa 2007.

Uusimuotoinen koulutus sisältää teoriaopetuksen lisäksi noin 250 tuntia lentokoulutusta josta noin 115 lennetään yksi- ja kaksimoottorilentokoneilla sekä DA42-monimoottori-FNPT-laitteella.

Patrian Tecnam- ja Diamond DA-42NG-koneilla tästä määrästä lennetään 85 tuntia ja loput 30 tuntia lennonharjoittelulaitteella.

Loppuosa lentokoulutuksesta suoritetaan Airbus-ohjaamoympäristöön oppilasta totuttavilla eriasteisilla lennonharjoittelulaitteilla.

Patrian koulutuskeskuksessa on uusi Airbus A320 FNPTII FTD1 MCC-lennonharjoittelulaite (kuvassa va-

semmalla), jossa oppilaat saavat koulutusta 17 kertaa ja noin 68 tunnin verran.

Viimeiseksi oppilaat saavat koulutuksensa III- ja IV-vaiheissa koulutusta Finnair Flight Academyn A320 FFS-simulaattorissa yhteensä 17 kerran ja noin 68 tunnin ajan. Sitä seuraa vielä lentokoe ja koululento.

Ensimmäinen FIN1 -kurssi aloitti teoriaopinnot loppuvuodesta 2017 ja nyt kurssin 23 oppilasta ovat lentäneet jo kolmetuntisen lentokokeen ja noin 1,5 tunnin mittaisen koululennon Airbus A320 -lentokoneella.

”Tarkastuslentotulokset olivat erinomaisia. Koulutus selvästi toimii kuten on suunniteltu, ja oppilaat saadaan koulutetuksi suoraan ammatin liikennekoneen perämieheksi”, toteaa Pilot Trainingin koulutuspäällikkö Vesa Kaartinen.

Trafi myönsi ensimmäisen MPL(A) -lupakirjan 25. kesäkuuta 2018 ja lupakirja luovutettiin haltijalleen Mikko Nikkaselle 29. kesäkuuta 2018. Seuraavat lupakirjat myönnettäneen pian paperitöiden valmistuttua.

Patrialla on parhaillaan koulutuksessa vielä 63 MPL-oppilasta Finnairin tarpeisiin käynnissä olevilla FIN2-, FIN3- ja FIN4-kursseilla.

Seuraavan eli FIN2-kurssin 15 lentäjäoppilasta valmistuu porrastet-

ti loppuvuoden 2018 aikana. FIN3-kurssin 24 oppilasta käy parhaillaan Pirkkalassa ensimmäisen vaiheen lentokoulutusta kuten myös FIN4-kurssin 24 oppilasta. Kurssit aloitettiin muutama kuukauden välein.

Finnair työllistää ensimmäiset FIN1-kurssilta valmistuneet lentäjät heti alkuvuodesta 2019 ja koko kurssin odotetaan työllistyvän kevään 2019 aikana. MPL-koulutetut lentäjät saavat työskennellä ainoastaan Finnairin Airbus A320-koneen perämiehinä. Vasta 1500 tunnin lentokokemuksen jälkeen lentäjä voi hakea tavanomaista rajoittamatonta liikennelentäjän lupakirjaa. Aikaa tähän menee noin 1,5–3 vuotta työmäärästä riippuen.

Finnair on kasvuvaiheessa ja yhtiön palveluksessa on jo noin 1000 lentäjää. Uusia lentäjiä tarvitaan kasvun lisäksi myös eläkepoistuman paikkaamiseen. Lentäjille on tarjolla työtä myös Norrassa.

Patrian ja Finnairin suunnitelmissa on 12–16 oppilasta FIN5- ja FIN6-kurssit, jotka alkaisivat marraskuussa 2018 ja helmikuussa 2019. Oppilaat kursseille on jo valittu.

MPL-koulutuksen lisäksi Finnair työllistää edelleen muun muassa Suomen Ilmailuopistolla Porissa perinteisen lentokoulutuksen saaneita lentäjiä. ✈



FINNAIRIN UUSI TOIMITUSJOHTAJA **TOPI MANNER**

Finnair nimitti 4. syyskuuta yhtiön seuraavaksi toimitusjohtajaksi kauppateiden maisteri Topi Mannerin, 44. Manner on valmistunut Turun kauppakorkeakoulusta. Finnairin hallituksen puheenjohtaja Jouko Karvinen kertoi pankkimaailmasta ilmailualalle siirtyvän Mannerin valinnan olleen yksimielinen. Nordean johtoryhmän ja henkilöasiakkaista vastaavan liiketoiminta-alueen johtajuuden jättävä Manner aloittaa Finnairin johdossa 1.1.2019.

Kuvat: Miikka Hult



Miikka Hult

Finnairin toimitusjohtajan paikalle oli Jouko Karvisen mukaan paljon hyviä hakijoita. Keväällä 2018 käynnistyneessä valintaprosessissa päädyttiin Manneriin normaali- en arviointi- ja haastattelukierrosten jälkeen yksimielisesti. Karvinen kuvasi Mannerista tulevan loistava toimitusjohtaja Finnairille. Mannerilla on vankka kokemus niin yksityis- kuin yritysasiakkaita koskevasta liiketoiminnasta.

"Kaikkein tärkein tekijä on Topi ihmisenä ja hänen tapansa johtaa ihmisten kautta sekä hänen tapansa kommunikoida. Se tarkoittaa Topin tapauksessa sitä, että hän ei pelkästään osaa puhua, vaan myös kuuntelee. Uskomme, että se on juuri se mitä me tällä nyt jatkuvalla Finnair-matkalla tarvitsemme", kommentoi Finnairin hallituksen puheenjohtaja Jouko Karvinen esitellessään seuraavaa toimitusjohtajaa.

Vaakakupissa painoivat Mannerin ihmissuhdetaitojen lisäksi myös hänen näyttönsä Nordeassa, suuressa kulut-

tajapalveluorganisaatiossa, joka on digitaalisen muutoksen läpikäynnin keskellä kuten Finnair. Mannerilla kerrotaan myös olevan konkreettista kokemusta muutosten läpiviennistä.

Topi Manner aloitti Nordeassa 1997. Nykyään Nordea on Pohjois-Euroopan suurin finanssipalvelukonserni.

Finnairin toimitusjohtaja Pekka Vauramo ilmoitti keväällä 2018 siirtyvänsä uusiin tehtäviin ja 21. toukokuuta hänet nimitettiin Metso Oyj:n toimitusjohtajaksi. Vauramo aloittaa uudessa toimessaan marraskuun 2018 alussa. Äskettäin Kauppalehti Optio valitsi Vauramon Suomen parhaaksi yritysjohtajaksi.

Vauramon ura Finnairin toimitusjohtajana alkoi 1. kesäkuuta 2013 ja päättyi uuden toimitusjohtajan nimittämisen yhteydessä 4. syyskuuta 2018. Toimitusjohtajan sijaisena toimii 4.9.–31.12.2018 Finnairin talousjohtaja Pekka Vähähyppä.

Vuosien varrella Manner on toiminut useissa tärkeissä Nordean johtotehtävissä Suomessa, muun muassa Nordea Pankki Suomi Oyj:n toimitusjohtajana sekä Nordean Suomen ja Baltian maiden vähittäispankkitoiminnon vetäjänä. Vuodesta 2016 Manner on ollut Nordean johtoryhmän jäsen sekä henkilöasiakkaista vastaava johtaja.



Vaikea lähtöpäätös

”Lähtöpäätös oli vaikea. Mahdollisuus kehittää Finnairia eteenpäin oli kuitenkin tarjous, jota en voinut vastustaa. Jään suuresti kaipaamaan työtovereitani Nordeassa ja luomaamme yrityskulttuuria”, Manner kommentoi Nordeasta lähtöään.

Tuleva toimiala ja yritys ovat Mannerille uusia ja opittavaa riittää. Rekrytointiprosessin aikana hän pääsi kuitenkin jo tutustumaan finnairilaisiin.

Finnairin uusi toimitusjohtaja Topi Manner sanoo: ”Olen ylpeä, että minut on valittu Finnairin osaavaan tiimiin rakentamaan yhtiön tulevaisuutta ja kehittämään yhdessä muiden finnairilaisten kanssa sitä elämyksellisyyttä, joka lentämiseen ja matkailuun liittyy. Todella iloisin mielin ja innostuneena mutta samalla nöyränä aloittelen Finnairin toimitusjohtajan tehtävissä tammikuun alussa. Finnair on monella tapaa ikoninen yritys ja tärkeä Suomelle. Se yhdistää Suomen ja

muun maailman. Finnair on vahva ja kehittyvä yhtiö.”

Mannerin kokemuksen mukaan Finnairilla on vahva tiimi, jonka kanssa hän lähtee mielellään opintomatkalle tulevaisuuteen. Manner on ilmoittanut panostavansa henkilöstöön, ja korostaa, että tyytyväiset työntekijät luovat tyytyväisiä asiakkaita.

Yksi uuden toimitusjohtajan lähitulevaisuuden suurista tehtävistä lienee Finnairin kapearunkolaivaston uudistaminen ja kasvattaminen. ✂



AERON JA FINNAIRIN TOIMITUSJOHTAJAT

Finnairin toimitusjohtaja valittiin jälleen yhtiön ulkopuolta. Edellisen kerran toimitusjohtaja nimitettiin oman väen keskuudesta 89 vuotta sitten. Tuolloin vuonna 1929 johtopaikalle tuli yhtiön perustajan Bruno Lucanderin kuoltua vasta 27-vuotias diplomi-insinööri Gunnar Ståhle.

1923–1929	Bruno Lucander
1929–1945	Gunnar Ståhle
1946–1947	vt. pääjohtajat C. J. Ehrnrooth ja Uolevi Raade
1947–1960	Leonard Grandell
1960–1987	Gunnar Korhonen
1985–1990	Risto Ojanen
1987–1998	Antti Potila
1999–2005	Keijo Suila
2006–2010	Jukka Hienonen
2010–2013	Mika Vehviläinen
2013–2018	Pekka Vauramo
2019–	Topi Manner

LADATTU AJAMISEN ILOLLA.



Ajamisen iloa



BMW 530e A CHARGED EDITION PLUG-IN HYBRID ALKAEN 54.949 €.

Huippumoderni BMW 530e Charged Edition -hybridimalli yhdistää kahden maailman parhaat puolet. Voit ajaa jopa 50 kilometrin matkat täysin päästöttömästi sähköllä. Pidemmillä matkoilla nautit BMW 5-sarjan tunnetusta suorituskyvystä ja ajamisen iloa lisäävistä innovaatioista. Charged Edition – Nyt saatavilla myös BMW Wallbox -pikalatausasema ja latauskaapeli vain 990 € (sis. Alv). Lue lisää osoitteesta **BMW.fi** ja tervetuloa koeajamaan.

BMW 530e Charged Edition alkaen 54.948,09 €. Autoveroton hinta 51.580 €, toimituskulut 600 €, arvioitu autovero 2.768,09 € uuden WLTP-päästömittaustavan mukaisella CO₂-päästöllä 55 g/km ja kulutus 2,4 l/100 km. Vapaa autoetu 965 €/kk, käyttöetu 815 €/kk. Ajotietokoneen kieli suomi. Kuvan auto erikoisvarustein.

JÄTTIYLEISÖ SEURAS TIKKAKOSKELLA ILM 100-VUOTISJUHLA

Poikkeuksellisen upea lentonäytössään ja Ilmavoimien 100-vuotisjuhlat sai kansan liikkeelle, ja Tikkakosken lentonäytös myytiin loppuun ensimmäisen päivän osalta. Koko viikonlopun aikana kotimaista vuoden 2018 suurinta lentonäytöstä seurasi noin 26 000 katsojaa. Nähtävää riitti niin maassa kuin taivaalla.

Aukeaman kuvat: Miikka Hult



SI AVOIMIEN LENTONÄYTÖSTÄ



Miikka Hult

Tikkakosken näytösviikonlopun teemana oli Ilmavoimiemme historia, nykyisyys ja tulevaisuus. Lentonäytösohjelmassa ei ollut yhtäkään ulkomaista taitolentoryhmää mutta nähtävää riitti silti merkittävästi.

Maanäyttelyssä oli esillä laajasti Ilmavoimien historiallista kalustoa edellisen sukupolven Saab Draken- ja MiG-21-hävittäjistä taaksepäin. Museo-osastolla sai tutustua Thulin Typ D-, VL Myrsky-, VL Viima-, Messerschmitt Bf 109- ja Bristol Blenheim -koneisiin. Näyttelyalueella olivat nähtävillä myös edelleen lentokunnossa olevat ja näytöksessään taivaalla nähdyt Gloster Gauntlet ja VL Viima. Ilmassa nähtiin Saab Safir -koulukoneet, jotka esiintyivät yhdessä Ilmavoimien nykyisten Valmet L70 Vinka -koneiden sekä seuraavaksi käyttöönotettavan Grob-koulukoneen kanssa. Tikkakosken ilmatilassa vihelsivät myös Fouga CM



Aukeaman kuvat: Miikka Hult

170 Magister -suihkuharjoituskooneet. Historiaosuuteen kuuluu tietysti myös DC-yhdistyksen lentävä Douglas DC-3, joka on ollut aikoinaan ollut Ilmavoimiemmekin käytössä.

Maanäyttelyssä oli rivissä tietenkin myös Ilmavoimien nykykalusto, joka

nähtiin omissa tai yhdistetyissä ohjelmanumeroissaan myös näytöslinjalla. Ohjelmassa oli mukana harvinainen kahden konetyypin suorituskykyvertailu, kun Hawk ja Hornet lensivät yhdessä esitellen muun muassa kaarto- ja nousukykyään sekä maksiminopeuttaan vaakalennossa ilman jälkipolttoa.



Tulevaisuusosiosta vastasivat eri hävittäjävalmistajat, jotka ovat mukana Ilmavoimien HX-hankkeessa tarjoamassa korvaajaa nykyiselle F/A-18 Hornet -monitoimihävittäjälle. Ehdokkaina olevista koneista Boeingin Super Hornetin elektroniseen sodankäyntiin suunniteltu versio EA-18 Growler esiintyi ensi kertaa lentonäytöksessä Yhdysvaltain ulkopuolella. Harvinainen vieras oli erittäin vauhdikkaan esityksen tehnyt Dynamic Duo eli Dassault Rafale -pari. Kyseinen hävittäjätyyppi vieraili Suomessa ensimmäistä kertaa sotaharjoituksessa vuonna 2017.

Suorituskykyään esittelivät ilmassa myös voimakas Eurofighter Typhoon sekä ketterä Saab 39 C Gripen. Lockheed Martinin F-35 Lightning II -mock-up oli esillä maanäyttelyssä.

Tapahtuman suuri suosio yllätti osin myös järjestäjät, minkä lisäksi erityisesti hellesää toi omat ongelmansa alueen vesihuoltoon. Lauantain ongelmat selätettiin nopeasti, sillä sun-



nuntaiksi alueelle oli järjestetty merkittävä määrä uusia vesipisteitä, joiden lisäksi Puolustusvoimat toi paikalle 10 000 litraa juomavettä säiliöautossa. Ensimmäisenä vierailupäivänä näytösalueella oli noin 16 000 vierasta ja sunnuntainakin väkeä saapui paikalle noin 10 000.

Viikonlopun lento-ohjelman takana oli Ilmavoimien ohjaajien lisäksi suuri joukko siviili-ilmailun ammattilaisia. Entisiä ja nykyisiä liikennelentäjiä istui muun muassa Fougan, Safirien, Arctic Eagles -ryhmän ja DC-3-koneen ohjaimissa.

Ensimmäisen päivän päätösnumero jäi näkemättä, koska esitykseen sa valmistautumassa olleen Midnight Hawks -ryhmän koneeseen tuli vikaa.



Sivun kuvat: Miikka Hult



Suihkuharjoitushävittäjän päälaskutelineen toinen rengas oli vaurioitunut lentoonlähdessä. Lauantain viimeiseksi ohjelmanumeroksi jäi siten yleisön jännityksen valtaan saanut Hawkin onnistunut hätälasku. Vauhdin ollessa jo alhainen Hawk kampeutui kiitotien sivuun ja tapauksesta selvittiin materiaaliveurioin.

Onnistuneen viikonlopun päätti sunnuntai-iltana neljän Hawkin ja yhden Hornetin lento kohti yleisöä. Näytöslinjalle saavuttaessa koneet kohosivat korkeuksiin ja Hornet käynnisti seuraavan 100-vuotiskauden soihtuttamalla näyttävästi. Kesällä 2019 lentonäytöksessä juhlistetaan jälleen täyttä sataa vuotta, kun Suomen Ilmailuliitto viettää omia juhliaan. ✈

Lentonäytöksen taitolento-osuudessa esiintyvät leipätyökseen Airbusia kускаavat kapteenit Martti Henriksson ja Tapio Pitkänen, perämies Iikka "Martin poika" Henriksson sekä kapteeni Miikka Rautakoura. Lisäksi oikealla Christen Eagle kuski Ari-Jukka Luomaranta, joka on kansainvälisestikin tunnustettu soitinrakentajamestari. Kuva: Heikki Tolvanen



Kuva: Miikka Hult



Dassault Rafale duo esitti hyvin viihdyttävän kissa-ja-hiiri näytöksen Tikkakosken taivaalle. Kuva: Heikki Tolvanen



VIIMEISET MO



Kalusto kohdallaan Fairbanksissa.
Vasemmalla Howard Hughesin
aikoinaan omistama DC-6,
oikealla Curtiss C-46 Commando.
Kuvat: Antti Hyvärinen

MOHIKAANIT?

Yhdysvaltain pohjoinen osavaltio Alaska kätkee sisälleen suuren populaation 1940- ja -50-luvun lentokoneita. Täydessä ajossa! (En siis tarkoita mohikaani-heimoon kuuluvia intiaaneja.)





Antti Hyvärinen
A320/330-perämies

FINNAIR

Jo perinteeksi muodostunut pyhiinvaellusmatka aarteiden perään alkoi tänäkin kesänä lentoyhteysien etsinnällä. Retken aikaikkunan maksimaalinen hyödyntäminen vaati menolennon järjestämisen Icelandairilla Reykjavikin kautta, josta on suora yhteys samalla yhtiöllä Anchorageen. Paluu muodostui sitten Condorin lennosta suoraan Frankkiin, josta kotimaisella kotiin. Molemmat yhtiöt lentävät pari–kolme kertaa viikossa Anchorageen. Niin lähellä mutta kaukana.

11 tunnin aikaero vaati ensin veronsa, joten päätin aloittaa ohjelman kevyesti tutustumalla paikalli-



Pratt & Whitney R-985. Tähtimoottorien jälkeen moottoritekniologia on mennyt pelkkää alamäkeä.



Beaverin vauhti lähenee jopa sataa solmua potkurinlapojen lähes höyrystyessä.



sen ilmailumuseon tarjontaan. Alaska Aviation Museum sijaitsi loistavalta paikalla aivan lentotoiminnan ytimessä. Alue rajoittui Lake Hoodin vesilentosatamaan joten vesikoneella pääsi suoraan paikalle. Aivan vieressä oli myös Ted Stevens Anchorage International Airport. Museon kokoelma koostui paljolti paikallisten operaattorien kalustosta ja puskakoneista. Erityisen maininnan arvoisia olivat muun muassa Alaska Airlinesin JT8-moottoreilla ja gravel kitillä (mahdollisesti operaatiot hiekkakentiltä) varustettu combi Boeing 737-200, Northern Air Cargon lahjoittama Douglas DC-6, PBY Catalina (puskasta raatona kuskattu) ja lentokelpoinen Grumman Goose -lentovene. Unohtamatta kuitenkin esimerkiksi Noorduyn Norsemanin tai Fairchild Pilgrimien kaltaisia ikiklassikoita. Entisöintitilassa oli myös mahdollista käydä ainakin arkipäivinä.

Korkeakulttuurin virkistettyä pää-

kopan alkoi viereinen Rust's Flying Service vetää puoleensa karpäspaperin tavoin. Samalla rannalla museon kanssa sijaitseva vesikoneoperaattori lensi kaikkea mahdollista keikkaa alueella, mukaan lukien sightseeingit Anchoragen ympäristössä. Koska monivuotinen aikomus DHC-2 Beaverin kyydistä ei ollut päässyt vielä toteutusasteelle, usutin kaverini Jyri Pekkosen diilaamaan meille kyytiä. Loistavalla tuurillani paikalla oli muitakin suomalaisia kavereita, joten kimppa oli kasassa. Hetken neuvottelujen jälkeen vajaan tunnin lenkki oli sovittu, ja istuimme alumiinilaatikossa Pratt & Whitney R-985 -moottorin takana laineiden liplattaessa kellukkeisiin. Arpaonni, tai häikäilemätön kiilaus, toimi tälläkin kertaa ja pääsin seuraamaan operaatioita perämiehen penkiltä. Tottunein ottein kuskimme rullasi koneen Lake Hoodin toiseen päähän odottaessamme öljyn lämpöjen nousua. Lento-ölkä maailman suu-

rimmasta vesilentosatamasta oli mieleenpainuva, pian suunta otettiin itään tarkoituksena kiertää hieman läheisiä vuoria. Upeat maisemat lipuivat hiljalleen allamme kun kiersimme huippuja laaksoja myötäillen.

Takaosastolla naamat olivat mesingillä. Aivan liian pian olimme pitkässä finaalissa Lake Hoodille ja hiuksen hienon kosketuksen jälkeen olimme pian jälleen kiinni laiturissa. De Havilland Canadian valmistama Beaver oli edelleen kovassa käytössä niin Alaskassa kuin Kanadassakin. Koneen ensilento tehtiin 1947 ja niitä oli myös Suomessa käytössä Ilmavoimilla (3 kpl), Rajavartiolaitoksella (3 kpl) ja yksi kappale Imatran Voimalla. Nykyajan hapatuksiakin näkee maailmalla nykyisin kun Beavereita on muutettu turbiinille.

Anchorage kansainvälinen lentokenttä oli erikoinen paikka. Vesilentosataman ja erittäin runsaan pienkonetoiminnan lisäksi siellä pyö-

Kolmirööri ponnistaa taivaalle vuorten ympäröivinä. Myös MD-11 alkaa olla katoavaa kansanperinnettä.



ri paljon rahtikalustoa. Fedexillä ja UPSilla oli siellä toimipisteet, ja useat muut operaattorit tankkasivat siellä matkatessaan Kaukoidän ja Yhdysvaltojen väliä. Lisämausteen antoivat seassa lentelevät 1940- ja -50-luvun tähtimoottoriset klassikot. Kaiken lisäksi kuvauspaikat kentän ympäristössä olivat erinomaiset koska ne mahdollistivat erittäin monipuolisen ja kaluston suhteen ainutlaatuisen liikenteen seuraamisen. Jos nyt siis olisi sattunut haluamaan viettää aikaansa lentokentällä kesäloman aikana...

Vaan aikataulu painoi päälle ja katsottavaa riitti. Uudenkarhean alitehoisen Chevrolet Sebringin keula osoitettiin aamusta pohjoiseen kohti Palmerin pikkukylää (lentokenttää). Siellä majaili yleensä runsas DC-3-populaatio, joka yllätyksekseni oli kuitistunut sitten viime käynnin. Varsin hiljaisen kentän ympäriltä asusti ainoastaan kolme kolmosta. Onneksi paikalla entisöinnissä olleet kaksi Fairchild C-119-konetta olivat edelleen löydettävissä, sekä Kanadasta kesäisin paikalla oleva palopommari, Conairin turbiini-Convair. Kyselyt platalle pääsemisestä otettiin yleisesti hyvin vastaan ja kaluston lähempi syynäminen onnistui helposti. Kellon raksuttaessa iltaapäivän puolelle otin kohteeksi Wolf Laken kentän lähetyviltä. Perimätieto sekä internet kertoivat että paikalla majaili Fairchild C-123, köyhän miehen Hercules. Kohde löytyikin nopeasti kaikessa tyylikkydessään. Se oli maannut paikoillaan jo usean vuoden lentämättä laisinkaan, jäänee nähtäväksi oliko Wolf Lake viimeinen leposija tälle Vietnamin sodassa kannuksensa ansainneelle koneelle.

Iltapäivälle oli vielä yksi kohde tiedossa, Wasillan lentokenttä. Siellä sijaitsi Alaska Air Fuelin päämaja. Yhtiön konseptina oli lentää polttoainetta 1940-luvun alkupuolella rakennetuilla Douglas C-54 (siviilissä DC-4) -koneilla. Muutaman vuoden vanha yhtiö oli ostanut kalustonsa legendaariselta Brooks Air Fuelilta Fairbanksista. Kahdella koneella vietiin liikkuvan kaluston sekä generaattoreiden tarvitsemaa polttoainetta niin pieniin kyliin kuin kaivoksiinkin. Matkustamon puolelle oli asennettu isot säiliöt putkistoinen ja huoho-



- ← Palopommari Convairin kuosissa Palmerissa.
- ↙ Kesän megayllätys, Karairin vanha DC-6B OH-KDB valmistautuu lentokauteen. Viimeinen Suomen aikoinaan viidestä kutosesta.
- ↘ Tyyliä joka kuutiotuuma. Douglas C-54 huollossa Wasillan lentokentällä.
- ↓ Super-kolmoset tauolla.
- ↓↓ Tämän nelosen matka on päättynyt Nenanan lentokentälle.



tuksineen. Saavuin paikalle ja koneita oli mahdotonta olla huomaamatta pienien räppänien seassa. Tällä hetkellä lentokelpoisen yksilön moottoripellit olivat irrallaan ja huolto käynnissä. Huikkasin aidan läpi mekaniikoille ja sain kutsun ajella paikalle tutustumaan. Aina yhtä mieltä ylentävää oli nähdä neljällä suurella tähtimoottorilla varustettua kalustoa liikenteessä. Pitkällisen käytön jäljet näkyivät koneessa, tekninen kunto oli kuitenkin hyvä. Varaosia oli vielä runsaasti saatavilla ja tulevaisuus näytti hyvältä useaksi vuodeksi eteenpäin. Kavereiden kanssa juttellessa tuli selväksi myös heidän arvostuksensa vanhaa kalustoa kohtaan. Myös nuorempia kavereita oli hommissa opettelemassa tähtimoottorien saloja. Valitettavasti huollon vuoksi lentoja ei ollut aivan lähiaikoina tuloillaan, joten tiukkaa lentotoimintaa ei tullut tällä kertaa nähdä lähempää.

Paikalla ollessani käytin tilaisuuden hyväkseni ja tutustuin samalla kentällä majoilleeseen Grumman Albatrossiin ja C-117 Super -kolmoseen. Illansuussa päivän kruunasi visiitti läheiseen



Museum of Transportationin kokoelmaan. Paikalla oli kaikenlaista liikkuva kalustoa vaihtelevassa kunnossa. Junia, traktoreita, paloautoja, lentokoneita ja muuta sekalaista materiaalia, paikoitellen huonossakin kunnossa pitkin pihvoja. Se ei suinkaan vähentänyt kaluston kiinnostavuutta.

Klassikkopuolelta Anchorageessa onnistuimme vielä pääsemään paikallisen kaverin kolmesta katsomaan. Trans Northernin kirjoissa ollut upeassa kunnossa oleva Ozark-yhtiön väreihin maalattu kolmonen oli ylväs näky. Kyseisen koneen omistaja Nicolai näytti kalustoa, ja samalla oli mahdollista tutustua myös kolmeen Douglas C-117 Super -kolmoseen joilla lennettiin rahtia ja ihmisiä tilaustöinä. Valitettavasti paikallaolopäivinäni ei pukannut keikkaa, joten mahdollinen kyyti ei onnistunut tällä kertaa. Superkolmonen oli sodanjälkeinen yritys saada seuraaja kolmoselle, mutta suuren DC-3-ylijäämän takia kauppa kävi heikosti. Yhdysvaltain laivasto otti koneita käyttöön, mutta siviilipuolelle saatiin myydyksi ainoastaan kolme konetta Capital-lentoyhtiölle. Koneessa oli metrillä pidennetty runko, uusi siipi, isompi pyrstö, laskutelineuukut sekä tehokkaammat moottorit. Paineistettu Convair ja sen kilpailija Martin veivät asiakkaat "vähän" parannetulta kolmoselta.

Loppuviikosta aikataulut saatiin sen verran linjaan paikallisen yhteyshenkilön kanssa, että päätin lähteä ajelamaan pohjoiseen kohti Fairbanksia. Siellä päämajaa piti jo legendaksi noussut Everts Air Cargo, ehkä suurin tähtimoottorikalustolla lentävä yhtiö. Kaluston monipuolisuus, määrä sekä aktiivisuus eivät jättäneet ketään kylmäksi. Liiketoiminnan piiriin kuului niin rahdin kускаusta kuin polttoaineen rahtaamista. Matkalla pohjoiseen jarrutin vielä Nenanan kentällä ja tarkastin 2007 pakkolaskun tehneen Douglas C-54 -koneen raadon joka makasi kentän reunalla. Moottoripalao ei ollut saatu sammumaan, minkä johdosta miehistö oli päättänyt tyrkätä koneen tundralle. Sieltä se oli sitten kuskattu paloina kentän reunalle.

Pohjoinen Fairbanks oli edelleenkin vanhan kaluston kotipesä monella tapaa. Saavuttuani perille lentokentän reunamille verkkokalvoni täyttyi-

vät lentokoneista, päämajan vieressä tontilla oli rökkiöittäin kutosia ilman siipiä, pyrstöä tai moottoreita. Yhteyshenkilöni huollon puolelta tuli vastaanottamaan minut ja ensimmäinen kohde oli luonnollisesti Karairin vanha Douglas DC-6, jonka tiesin siirtolennetyn paikalle muutamia vuosia sitten. Yllätys oli melkoinen kun kuulin ja näin, että kone oli lentokuntoiseksi entisöinnissä! Olin ollut lähes varma siitä, että se oli ostettu varaosiksi Kanadasta moottoreiden takia (ja rahtioven puutoksen takia), mutta kävikin ilmi että siitä tulisi vielä tankkeri Everts Air Fuelin puolelle. Hienossa kunnossa oleva kone oli lähes valmis,

ja tarkoitus oli lentää ensimmäinen keikka jo alkusyksynä 2018.

Alueella oli uskomaton määrä koneita. Osa lensi, osa odotti entisöintiä, osa oli varastoituna tai varaosina. Rökkiöittäin varaosia joka puolella. Kalusto koostui noin kymmenen lentokelpoisen DC-6:n laivastosta, neljäs-
tä Curtiss C-46 -koneesta sekä nykyisin lisäksi muutamasta DC-9-30- ja MD-80-rahtarista. Käytössä oli myös maailman viimeinen kunnossa oleva DC-6-simulaattori. Liikuimme ja kiipeilimme varaosina olevien kutosien seassa. Hieman oli haikeaa nähdä punaisissa maaleissa olevien vanhojen Northern Air Cargon kutosten nykyti-

Vanhat Northern Air Cargon kutokset ovat hiljenneet iäksi. Hiljentykäämme.



Arkipäivää Anchorageessa. Huhu kertoo tämän DC-6:n olevan matkalla norjalaiseen Ilmailumuseoon tuntien tultua täyteen. Vanha Braathensin kone.



← Yltiöpatriottinen DC-6 odottelee seuraavaa keikkaansa Fairbanksissa.

↓ Paikallinen arkkitehtuuri ei jätä ketään kylmäksi.

laa pyrstöt katkottuina. Kilpaileva yritys suostui myymään koneet Evertsille vain varaosiksi luovuttuaan itse kutoista 2008. Muistin koneet liikenteessä hienossa kunnossa 2000-luvun alkupuolen reissuilta, tulipa niillä lennelyksikin pitkin osavaltiota.

Kunnon kierroksen jälkeen oli aikaa käydä Brooks Air Fuelin aidan takana katsomassa muutamaa DC-4-konetta sekä koukata kiitotien toiselle puolelle tarkastamaan plat-ta. Paikallisen teknillisen oppilaitoksen 727 ja muutama Beaver sattuiivat vielä haaviin. Lopuksi poikkeaminen lentokenttätien varrella olevaan putiikkiin, jonka uskomaton arkkitehtuuri sai paatuneenkin harrastajan haukkomaan henkeään. Talon katolle oli nostettu DC-6:n nokkaosa. Tuli aika sanoa adjö Fairbanksille ja lähteä ajelemaan takaisin etelään hirviä väistellen.

Alaska tänään

Vanhat koneet ovat edelleen kovassa ajossa! Alaskassa tieverkot ovat harvassa ja kaikki mahdollinen sapus-kasta, polttoaineesta ja vessapaperis-ta lähtien on vietävä kyliin lentäen. Lentokentät ovat alkeellisia hiekkatien pätkiä monessa paikkaa. DC-6-kokoluokan potkuriturbiinikone on lähtöhinnaltaan moninkertainen vanhaan kalustoon nähden. Runsaiden varaosaröykkiöiden kanssa vanhalla kalustolla operointi on vielä järkevää niin kauan kuin 100LL polttoainetta on hyvin saatavilla. Maailmalla käytössä olevat koneet hankkiutuvat pikkuhiljaa Alaskaan, joka todella on ras-kaiden tähtimoottorien viimeinen suo-japaikka. Everts vakuuttaa, että DC-6 pysyy liikenteessä lähelle 2030-lukua! Melko vaikuttavaa. ✂



SOTIEMME VETERAANIN – KUNNIAKANSALAISTEMME – ROSVOPAISTITAPAHTUMAT OVAT LOPPUSUORALLA

Lentoemäntien ja stuerttien yhdistys oli vuodesta 1968 kerännyt varoja Kaunialan kuntoutussairaalan sotainvalidien hyväksi ja käynyt vuosittain tervehtimässä heitä. Tämä toiminta tuli myös tunnetun rosvopaistimiehen, Lampaansyöjät-elokuvan päätähten Leo Lastumäen tietoon. Ollessani keväällä 1992 taas kerran mukana finnairilaisten Kauniala-projektissa, tapasin hänet Kaunialan saunassa. Leo ehdotti, että sotiemme veteraaneille ryhdyttäisiin järjestämään rosvopaistitapahtumia eri puolilla maata. Ehdotus sai heti myönteistä vastakaikua sekä Finnairin että finnairilaisten keskuudessa ja niinpä rosvopaistitilaisuudet alkoivat jo saman vuoden toukokuussa.

Tästä kaikki alkoi 1992



Kalevi Rönqvist

Lentopurseri

Toiminnan ytimenä oli, että näin haluttiin kiittää sodissamme taistelleita siitä, että Suomi heidän ansioistaan säilyi itsenäisenä suunnattoman ulkopuolisen paineen alla. Rosvopaistitapahtumien toteutuksessa pitkään ja aktiivisesti mukana ollut Finnairin eläköitynyt lentokapteeni Mauri Pänkäläinen jaksaa edelleen muistuttaa, että ilman veteraanien suuria uhrauksia Finnairin koneiden kyljissä varmaankin seisoisi tunnus "Aeroflot".

Tukijat

Oli luonnollista, että kansallinen lentoyhtiömme Finnair oli heti alkuun rosvopaistitoiminnan merkittävänä tukijana. Keväällä 1992, kun Leo Lastumäki oli esittänyt ehdotuksensa, pidettiin Finnairissa palaveri, jossa mukana olivat Lastumäki ja minä

sekä Finnairin johdosta markkinointijohtaja Leif Lundström, johtaja Martti Suomela ja johtaja Eero Ahola. Käyty keskustelu oli lyhyt ja päättyi nopeasti yhtiön päätökseen tehdä tapahtumista sinivalkoinen kunniavelan maksutapa: Finnairin markkinointiosasto vastaisi tapahtumien kuluista, esiintyjille myönnettäisiin lentoliput niin kotimaassa kuin ulkomailla, ja Finnairin oma väki saisi lentää varatuilla paikoilla tilaisuuksiin jos sellaista tarvetta ilmenee. Näin edettiin hyvin joustavasti aina vuoteen 2011, jolloin Finnair yllättäen ilmoitti luopuvansa sponsoroinnista.

Onneksi muut vanhat tukijat jatkoivat: Nokian Renkaat, Insta, Kiilto, Kokkolan HalpaHalli, Kaatuneiden Muistosäätiö, Suomen Kerta Oy, Riitan Herkku, Koff ja Altia, paikalli-

set ruokakauppiaat ja lukuisat yksityiset lahjoittajat. Uusiakin tuli mukaan. Kertasuorituksia saatiin myös Suomen Liikennealentäjäliitolta ja Lennonjohtajien yhdistykseltä.

Rosvopaistitoiminta 26 vuoden aikana

Aloitussuoden jälkeen pidettyjen rosvopaistitilaisuuksien valmisteluun ryhdyttiin jo edellisessä vuonna, jolloin tapahtumapaikat ja -ajat lyötiin lukkoon yhdessä puolustusvoimien ja paikallisten järjestäjien kanssa. Yhtä poikkeusta lukuun ottamatta toimin sittemmin tilaisuuksien yhdyshenkilönä, vetäjänä ja juontajana. Mukana



Yhteislaulu 2017



Uusi C-sarja ja Mercedes 

Never stop improving. Uusi C-sarja.

Voiko parasta parantaa? Halu kehittyä entistäkin paremmaksi muovaa jokaista osaluuetta kohti täydellisyyttä. Uusi C-sarja on dynaamisempi ja urheilullisempi kuin koskaan. Lue lisää mercedes-benz.fi/uusi-c-sarja.

Vakiovarusteina mm.

- Automaattivaihteisto (9-vaihteinen)
- Peruuuskamera
- 10-puolaiset kevytmetallivanteet
- LED High Performance -ajovalot
- Thermatic-ilmastointiautomaatiikka
- Sisätilan valopaketti
- Etuistuinten mukavuuspaketti

Alk. 39 935 €



Mercedes-Benz C-sarjan mallisto alk. C 160 A Business kokonaishinta 39 934,83 € (sis. alv:n, arvioidun autoveron ja toim.kulut 600 €). Vapaa autoetu 755 €/kk, käyttöetu 605 €/kk. CO₂-päästöt uusi mittaustapa - WLTP 167 g/km, EU-keskikulutus 7,4 l/100 km. Huolenpitosopimus 3 vuodeksi kiinteällä kk-maksulla alk. 32 €/kk. Kuvan autot lisävarustein. Ajotietokoneen kieli: suomi.

VEHO

VEHO HERTTONIEMI
Mekaanikonkatu 14, Helsinki
010 569 3400

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

VEHO OLARI
Piispankallio 2, Espoo
010 569 2555

Ma-pe 9-18
la 10-16

Huolto
Ma-pe 7-18
010 569 8080, veho



itse tapahtumien järjestelyissä olivat Finnairin matkustamohenkilökunnan, pilottien ja tekniikan edustajat sekä muun muassa puolustusvoimien ja sotilaskotien väki. Moni meistä oli tuolloin jo eläkkeellä. Kaikkiaan homma luisti talkoohengessä mallikkaasti.

Heti toiminnan alusta alkaen tapahtumia järjestettiin vuosittain maakuntakohtaisesti vähintään 10, välillä jopa 16 kertaa kesässä. Lisäksi Floridassa 8 kertaa, Kanadassa 6 kertaa ja Virossa 12 kertaa, eli takana olevien 26 vuoden aikana hieman yli 300 tapahtumaa.

Suurin osallistujamäärä oli Pirkkahallissa 2012, yhteensä 1 700 henkeä, pienemmissä tapahtumissa esimerkiksi kummikohteena olevan Oulunkylän kuntoutussairaalan ulkoilmatilaisuuksissa oli keskimäärin 600 vierasta vuosittain.

Aloittaessamme keväällä 1992 Suomessa oli 267 000 sotiemme veteraania. Olemme siis tarjonneet rosvopaistia viihteen kera tai ainakin osallistumismahdollisuuden rosvopaistijuhlaan yli neljännesmiljoonalle veteraanille. Kiitollisuus veteraaneja kohtaan oli maassamme niin suurta, että varojen keruu tapahtumien toteuttamista varten oli heti alusta alkaen helppoa.”

Kaikki rosvopaistitilaisuuksien pitkän sarjan mahdollistaneet tahot saivat runsasta kiitosta veteraaneilta. Tapahtumat toivat piristävää vaihtelua veteraanien arkirutiineihin. Vanhimmat osallistujat olivat yli satavuotiaita.

Vuosien mittaan kerättyjä varoja ja saatuja lahjoituksia jäi yli siten, että rosvopaistitoimintaan osallistuneiden lopukaronkassa loka-kuussa 2017 varoja oli säästössä hieman yli 58 000 euroa. Varat ohjattiin Sotainvalidien vel-

jesliiton kotiaavustajatoimintaan, koska tarkoituksena oli, että 2017 olisi ollut viimeinen rosvopaistivuosi. Päätös toiminnan lopettamisesta perustui veteraanisukupolven ikääntymisestä aiheutuviin liikkumisen rajoituksiin ja veteraanien lukumäärän voimakka-

seen alenemiseen. Veteraanien lukumäärä vuonna 2018 on alle 12 000.

Kaikki päättyy aikanaan

Tapahtumasarjan jatkaminen kuitenkin vielä vuonna 2018 oli puolustus-

Inkeriläinen (Hatsina) kuorma-autonkuljettaja Albert Kirjanen hyvän ystävänsä Pentti Niemen kanssa Oulunkylässä 2016. Kirjasen isä taisteli Suomen armeijassa vapaaehtoisena mutta joutui perheineen kymmeneksi vuodeksi vankileirille Siperiaan Suomen lähetettyä 55 000 inkeriläispakolaista Neuvostoliittoon Moskovan välirauhan jälkeen syksyllä 1944. Albert Kirjanen pääsi lopulta Suomeen kun Suomi alkoi vastaanottaa inkeriläisiä paluumuuttajia 1990-luvulla. Kuva: H. Kärävä



Paistohautojen kuumennus.

voimien ja Finnairin lentävän henkilökunnan yhteinen päätös. Tähän vaikutti sekin, että vuosi 2018 oli myös puolustusvoimien 100-vuotisjuhla-vuosi.

Niinpä tapahtumia järjestettiin entiseen malliin vielä kahdeksan kappaletta vuoden 2018 puolella – tosin aikaisempaa pienempinä. Paikkoina olivat muun muassa Oulunkylä, Härmän ja Peurungan kylpylät, Kuopio, Oulu, Pöytyä ja Viro sekä vielä syyskuun alussa Tampere. Kaikki nämä paikkakunnat osallistuivat hyväntahtoisesti kustannuksiin. Kiitos tämän vuoden tilaisuuksista kuuluu lisäksi Suomen Liikennelentäjäliitolle, Kokkolan HalpaHallille, Kaatuneiden Muistosäätiölle ja ylihärmäläiselle Pihkahovisäätiölle, joiden avustuksella juhlat voitiin veteraanien toivomuksesta toteuttaa vielä liki 3 000 vieralle.

Toivon, että tapahtumia voitaisiin vastedeskin jatkaa edes pienissä puitteissa – veljeä ja sisarta kun ei jätetä! ✂

Rosvopaistitapahtumien uskollinen esiintyjä Vieno Kekkonen virittelee yleisön juhla-tunnelmaan Oulunkylässä 2014.



Purseri Siru Niemi (keskellä) valvoo ruoan esillepanoa Oulunkylässä 2015. Sivun kuvat: H. Kärävä



Purseri Kalevi Rönqvist jututtamassa yleisöä Oulunkylässä 2016.

ROSVOPAISTI- TILAISUUKSIEN SISÄLTÖ

*Sen jälkeen kun valtaosa raaka-
aineista ja tarvikkeista oli saatu
kokoon, oli rosvopaistitilaisuuden
tärkein käytännön valmistelutyö ly-
hykäisyydessään seuraavanlainen:
Lampaanlihat marinoitiin ja pakat-
tiin pergamiiniin ja alumiinifolioon
pari päivää ennen tapahtumaa –
marinadi sisälsi öljyä, ketsuppia,
sinappia, lihamaustetta ja suolaa.*

Oulunkylän rosvopaistitapahtuman vieraita 2016. Kuva: H. Kärävä



Tanssin pyörteissä.



Rosvopaistit kuljetettiin kuumasta haudastaan leikattaviksi kauhakuormurin kauhassa.



Paistien latominen kuumaan uuniin.



Mauri "Pänkä" Pänkäläinen Lentokapteeni

Tapahtumaa edeltävänä iltana varmistettiin, että kaikki oli paistamista varten kunnossa tapahtumapaikalla. Paistikuopat tehtiin yleensä kuormalliseen kivituhkaa, johon kaivettiin noin 30 cm syvä hauta. Pohjalle ja reunoille ladottiin tiiliä tai betonilaattoja.

Noin neljältä yöllä sytytettiin kuoppiin ladotut metriset koivuhalot, joita poltettiin 5–8 kuutiota. Aamuseitsemän maissa näistä syntynyt liki puolimetrisen 800-asteisen hiilikerros lapioidtiin odottamaan kauhakuormaimen etukauhaan. Lapiomiehillä piti tietenkin olla palomiehen varusteet. Tämän jälkeen kuopan pohjalle levitettiin kanaverkkoa, jonka avulla paistit saataisiin vedetyksi ulos kuumasta haudasta kun ne olivat kypsät. Verkon päälle ladottiin paistipaketit ja niiden päälle kaadettiin kauhasta kuumat hiilet sekä lopuksi paksu kerros hiekkaa.



Puolustusvoimat mukana peittämässä hautaa.



Varsinainen juhlatilaisuus

Varsinainen juhlatilaisuus aloitettiin kahdeltatoista sotilaskotisisarten tarjoamilla munkkikahveilla samalla kun vieraat alkoivat saapua paikalle. Kello yhteen mennessä Kalevi Rönqvist oli juontajana saanut tunnelman jo kohoamaan, yleensä ohjelman aluksi laulettiin Sillanpään marssilaulu. Ennen ruokailun alkua puolustusvoimien edustaja piti maljapuheen jonka päälle nautittiin Altian tarjoama niin kutsuttu "Marskin ryyppy".

Monella paikkakunnalla oli ilmapuolustusvoimien järjestämiä ylilentoja Hawk-tai Hornet-kalustolla taikka maavoimien ylilento NH-kopterilla. Erityisenä ohjelmanumerona Oulunkylän rosvoapaistitilaisuudessa oli muutamana viime vuonna Airveteranin omistaman sota-aikaisen DC-kolmosen ylilento. Tämä lisäsi tilaisuuden vaikuttavuutta. Luonnollisesti konetta lensivät Finnairin pilotit.

Varsinainen puolitoista tuntia kestävä juhlaohjelma alkoi kello yhden tienoilla. Totuttuina vakioesiintyjinä läpi vuosien olivat aina väsymättä esiintymään valmis Eino Grön, Vieno Kekkonen, Marjatta Leppänen, Pirkko Mannola, Tuija Saura ja Ilkka Halonen



Tämä Altian sponsoroima juoma sai nimekseen "Marskin malja". Sen tarjoili veteraanille vuonna 2014 purseri Riitta-Liisa Jaatinen, kuntoutushoitaja valvoo vieressä. Kuva: H. Kärävä



Oulunkylän rosvoapaistitilaisuuden väkijoukkoa 2014, edessä Vantaan sotaveteraaniyhdistyksen edustajia. Kuva: H. Kärävä



Lihakokit valmiina taistoon.

Rosvopaistiannos mallia Oulunkylä 2014. Sivun kuvat: H. Kärävä



Kapteenit Juha Saura (vas.) ja Mauri Pänkäläinen pilkkovat paistia Oulunkylässä 2015.

orkestereineen sekä Esa Niemitalo ja monet paikalliset artistit ja sotilassoittokunnat.

Kello kahteen mennessä rosvo-paistitkin olivat kypsiä. Paketit nostettiin kuumuutta hohkaavasta piilostaan ja kuljetettiin innokkaana odottavalle keittiöväelle – valtaosa näistä oli usein Finnairin kapteeneita – jotta liha päästiin heti pilkkomaan tarjoilukuntoon. Jatkovalmistelun hoitivat lentoemännät, lautasille pantiin liha, leipäjuusto, kurkku, tomaatti ja leipä. Lentoemännät ja stuertit sekä sotilaskotisisaret hoitivat kaiken tarjoilun, annokset vietiin veteraaneille pöytiin. Koff sponsoroii ruokatarjoiluun kuuluvat oluet ja kivennäisvedet.

Ruokailun aikana oli edelleen eri artistien esityksiä ja orkesterimusiikkia. Jokavuotisiin ohjelmanumeroihin kuuluivat lisäksi arpajaiset sekä tanssit, joissa lentoemännät hakivat veteraaneja tanssiin. Lopuksi tarjottiin Altian kustantamat kahvit ja konjakit. Juhlava kolme–neljä tuntia estänyt tilaisuus päättyi usein yhteisesti vierailevan tähden kanssa laulettuun Veteraanin iltahuutoon, joka sai sekä vieraat että henkilökunnan liikuttumaan. ✈



DC-3-veteraanin ylilento Oulunkylässä 2016.



Aeron ja Finnairin pitkäaikainen pilotti Heikki Urmas (1935–2013) ehti lentää noin 24 000 tuntia vuonna 1956 alkaneen ja 1990 päättyneen liikennelentäjänuransa aikana. Seuraava kertomus on ote hänen vuonna 2012 julkaistusta kirjastaan ”Voi maatamme”.

VIRGINIALAINEN

Suomessa esitettiin televisiossa 1960-luvun lopulta 70-luvun alkupuolelle suosittua lännensarjaa nimeltä Virginialainen (The Men from Shiloh). Sarjan pääosassa oli näyttelijä James Drury, Suomessa häntä alettiin heti alkuun kutsua nimellä Virginialainen. Vuonna 1971 Drury matkusti Suomeen esiintymään muutamien maaseutupaikkakunnan juhannusjuhlissa.

Finnairin DC-8-62-CF Amsterdamissa 1970-luvun alkupuolella. Peitetyistä ikkunoista näkyy, että koneen etuosa siiven takareunaan saakka on varattu rahdille. Kuva: H. Kärävä



James Drury — Virginialainen
TV-sarjasta "The Men from Shiloh"



Heikki Urmas

Minulla oli edestakainen lento Helsingistä New Yorkiin muutama päivä ennen tuota juhannusta. Yövyttyään Manhattanilla lentomiehistömme siirtyi illansuussa bussilla Kennedyn lentokentälle Helsinkiin paluuta varten. Meillä oli Helsinkiin suora lento, johon sisältyi välilasku Amsterdamissa. Joku meistä oli saanut kuulla, että koneessa olisi matkustajana televisiotähti Virginialainen. Kentälle saavuttuamme Finnairin virkailija vahvisti, että näin todella oli. Varsinkin matkustamomiehistö oli innoissaan kun koneeseen oli tulossa kuuluisa filminäyttelijä.

DC-8-koneemme päällikkönä oli kapteeni Mauri "Maukka" Maunula ja minä toimin ensimmäisenä perämiehenä. Valitettavasti kone oli ns. tynkäversio, siihen oli lastattu etupäähän useita eskimoiglun näköisillä suojakuorilla katettuja rahtipalletteja, joten matkustajien käyttöön jäävä tila oli vain Convair 440:n matkustamon kokoluokkaa: koneeseen, johon enimillään mahtui liki 200 matkustajaa, oli asennettu istuimet noin 60:lle matkustajalle. Ohjaamon ja koneen peräpäähän jäävän matkustamon väli oli täytetty palleilla, joiden sivustaan jäi vain kapea käytävä ohjaamon ja matkustamon välistä kulkua varten. Palletit päättyivät väliseinään, jonka takana koneen peräosassa oli siis lyhyt matkustamo. Matkustajat otettiin tällaisissa koneversioissa sisään koneeseen takaovesta. Oli tavallista, että matkustajat yllättyivät matkustamon pienuudesta, koska ulospäin ei näkynyt, ettei matkustamossa ollut istuimia edes kymmentä riviä.

Ohjaamomiehistö ei tavannut matkustajia lainkaan, koska me siirryimme koneen etuoven kautta ohjaamoon suorittamaan lähtövalmisteluja. Ilmaan päästyämme lento jatkui rutiininomaisesti ja parin tunnin lennon jälkeen tulimme Newfoundlandin yläpuolelle, josta alkaisi varsinainen Atlantin ylitys kohti Amsterdamia. Näillä New Yorkin lennoilla oli Amsterdamissa aina koko miehistön vaihto ennen kuin kone jatkoi viimeisen reittivälin Helsinkiin.

Aloittaessamme valtameriosuutta ohjaamoon tuli lentoemäntä Terttu Vertanen, matkustamon vanhin. Hän oli murheen murtama, koska matkustajana oleva amerikkalainen filmitähti oli ollut hyvin töykeä ja ilmoittanut, ettei tämä ollut mikään matkustajakone vaan rahtikone. On totta, että matkustajat usein valittivat siitä, että matkustamo lyhydessään oli ikävän ahta oloinen. Tämähän ei ollut lentoemäntien vika, mutta he joutuivat aina vastaanottamaan moitteet. Kysyin kapteenilta, mitä mieltä hän olisi siitä, että kutsuttaisiin tyytymättömät vierailulle ohjaamoon. Maukka Maunula piti ajatusta hyvänä ja lähetimme Tepa Vertasen esittämään kutsun filmitähdellemme.

Ei kestänyt pitkään kun ohjaamoon ilmestyi kaksi herraa, James Drury ja hänen managerinsa. Aluksi tulijat ihmettelivät miten oli vielä näin valoisaa, vaikka piti olla jo myöhäinen ilta. Maukka selitti vieraillemme, että reitti kulki niin pohjoisessa, että aurinko oli näkyvässä koko yön, heidän olivat tietävästi menossa yöttömän yön juhliin.

Tämän jälkeen totesin herroille, etteivät he kuuleman mukaan olleet tyytyväisiä koneen interiööriin ja kysyin, olivatko he selvillä siitä, miksi heidät oli kutsuttu Suomeen. Manageri vastasi kutsun syyksi sen, että heidän televisiosarjansa oli Suomessa kovin suosittu. Huomautin, että sarjassa oli yksi erityinen suomalaisia kiehtova piirre: kysymys oli hevosista ja kaikki suomalaiset ovat hevoshulluja, tässä oli todellinen syy kutsuun. Lisäksi totesin, että Finnair on erinomainen lentoyhtiö, joka oli varautunut siihen, että herroilla olisi mukanaan ainakin kaksi hevosta. Tämän takia koneen etuosa oli varattu rahtitilaksi. Nyt suomalaiset tulisivat pettymään kun matkassa ei ollutkaan hevosia!

Sanoessani tämän herrojen ilme oli näkemisen arvoinen, mutta tuolla ilmoituksellani oli se vaikutus, että heidän suhtautumisensa muuttui välittömästi. Tämän jälkeen keskustelimme vilkkaasti lentämiseen liittyvistä asioista ja siitä, millainen maa on Suomi. Vierailia ei näyttänyt olevan mitään kiirettä takaisin omille paikoilleen ja Maukka suhtautui myönteisesti heidän toivomukseensa saada pienet viskit. Soitimme sisäpuheli-

mella Tepalle ja kohta ohjaamoon ilmestyi viskipullo – tuohon aikaan eivät kaikenlaiset määräykset vielä olleet esteenä hyvälle palvelulle.

Sillä välin kun minä hoidin välttämättömiä työtehtäviä kakkosperämiehen kanssa, Maukka kertoi sotiemme vaiheista ja vuosistaan hävittäjälentäjänä. Herrojen ilmeet muuttuivat entistä tyytyväisemmiksi ja pian he jopa esittivät meille kutsun saapua heidän vieraikseen Hollywoodiin. Vähän ennen kuin aloimme valmistautua laskeutumaan Amsterdamiin, varsin hävittäjälentäjien herrat poistuivat ohjaamosta ja olivat kuulemma lentoemänille kertoneet, että ohjaamovierailu oli ollut fantastinen. Maukka ja minä jäimme oman miehistömme kanssa yöpymään Amsterdamiin ja kone matkustajineen jatkoi Helsinkiin vaihtomiehistön hoivassa.

Viikon kuluttua sain Hollywoodista kirjeen, josta uskottelin vaimolleni, että nyt minua pyydetään filmitähdeksi. Tällaista pyyntöä kirjeessä ei kuitenkaan ollut, vaan vierailukutsu James Druryltä. Toivomuksena oli, että ilmoittaisin tuloajankohtani ja sen hotellin nimen, jossa miehistö tulee yöpymään. Elokuun 1971 alussa lähdin kapteeni Oiva Baggen miehistössä lennolle Los Angelesiin, mutta Kiplingin sanoin se onkin sitten jo toinen juttu. ✂



Heikki Urmas

OIVA BAGGE TÄYDENSİ URMAKSEN JUTUN

*Liikennelentäjä-lehden pyynnöstä
Finnairin lentokapteeni Oiva "Oiski" Bagge
(s.1928) ehti vielä täydentää Urmaksen
kertomuksen helmikuun 2018 lopussa,
vähän ennen siirtymistään hiljaisten
laivueeseen 10.4.2018:*

Oiva Bagge

Heikki Urmas kertoi minulle elokuussa 1971, että meille kummallekin oli vuorolistaan merkitty tilauslento Los Angelesiin. Hän oli pyytänyt päästä tämän lennon förstiksi, koska oli saanut tuon ajan televisiotähdeltä James Drurylta eli Virginialaiselta vierailukutsun Hollywoodiin.

Helsingistä alkanut välilas-kuton lento kesti lähes 11 tuntia. Saavuttuamme lennon jälkeen miehistöhotelliimme Los Angelesissa, Heikki soitti James Drurylle. Vastaus oli odotusten mukainen. Drury kertoi lähettävänsä auton hakemaan meidät dinnerille erääseen Los Angelesin keski-kaupungin hotelliin.

Auto saapui pian ja meidät kuljettettiin hotellille, jonka vartaanottotiskin eteen auto ajoi sisälle mattoa pitkin. Tällaista valet-palvelua emme olleet aikaisemmin kokeneet. Hotellin alakerran aulatiloiissa oli paikalla paljon porukkaa. James Drury oli seurueeseen jo meitä odottamassa musta cowboyhattu päässään, luonnollisesti samanlainen kuin tv-sarjassa.

Aulassa oli muutamia nojatuoleja, mutta väki tuntui mieluummin olevan jatkuvasti liikkeellä paikasta toiseen. Meidät esiteltiin eri ihmisille Suomesta tullean Jamesin ystävinä. Melko pian kuitenkin kadotimme nämä ihmiset tässä liikkuvassa ihmisvi-
linässä, ehkä emme riittävästi käyttäneet small talkia amerikkalaiseen tapaan.

Siirryimme ravintolan puolelle ja isäntämme James osoitti meil-

le illallispöydästä istuinpaikkamme. Ruokailun aikana hän kertoi muun muassa Suomen käynnistään ja hänelle välitetystä Suomen Pankin ilmoituksesta, jonka mukaan hänelle Suomessa esiintymisestä luvattua palkkiota ei saanut maksaa etukäteen, kuten muualla oli tapana. Vieressämme istuneet muut vieraat halusivat tietää tarkemmin Suomen Pankin määräyksistä. Keskustelu oli muutoinkin vilkasta.

Dinnerin kestäessä James esitteli meille nimeltä mainiten muutaman naisnäyttelijän, jotka ilmeisesti olivat joidenkin Suomen televisiossa esitettyjen saippuasarjojen tähtiä. He eivät kuitenkaan kuuluneet meidän tuntemiimme näyttelijöihin. Heikki totesi suomalaisilla lentäjillä olevan sellaiset työajat, että meidän oli vaikea seurata saippuaopperoita ja lisäsi, että hänen oma suuri elokuvausosikkinsa on ollut Marilyn Monroe, joka kuitenkin valittavasti oli jo kuollut.

Dinnerin jälkeen James Drury ehdotti, että lähtisimme vielä hänen residenssiinsä, jonne tulisi myös osa illallisseurueesta. Saavuimme autoilla komealle talolle, jonka pihassa kasvoi palmuja. Tämä residenssi sijaitsi melko jyrkässä rinteessä. Emme kii-rehtineet etujoukon mukana sisätiloihin, koska emme tunteneet paikallisia vierailutapoja, emmekä tienneet, mihin suuntaan oven suulta kääntyisimme. Jäimme siis pihalle odottelemaan. Siinä ollessamme joku tuli kysymään minkä drinkin haluaisimme. Emme kuitenkaan enää jaksaneet ottaa vastaan minkäänlaista tarjoilua, olimmehan lähteneet lennollemme Helsingistä Suomen ajassa ja olleet siitä alkaen valveilla. Nyt väsymys yllät-



ti ainakin minut nojattessani palmun runkoa vasten. Niinpä Heikki ilmoitti pihalla pistäytyneelle Drurylle, että palaamme hotelliimme.

Hyvästelimme Drury ja kiitimme mukavasta ja mieleenpainuvasta illanvietosta. En osaa sanoa, oliko hän pettynyt poistumiseemme kesken jatkosten, mutta me pääsimme automatkan jälkeen hyvin ansaitulle levolle. Erityisesti on illasta säilynyt mielesäni vielä vuosikymmenten jälkeen Hessun Marilyniä koskeva tokaisu.

James Drurylla oli tietävästi eräitä ystävyys-suhteita Suomeen vielä tekemänsä matkan jälkeenkin. Meidän osallistumisestamme hänen tarjoamalleen illalliselle oli kulunut jo jonkin verran aikaa, kun minulle yllättäen tuli lähetys USA:sta. En enää muista, kuka lähetyksen minulle toimitti, mutta paketissa oli erittäin suuri kokoinen maissinlapakko ja sen sisällä pitkä keltainen maissintähkä. Tähkä oli kookas, liki 30 sentin pituinen. Lähetyksen saatteena oli viesti, jossa kerrottiin, että James Drury oli Oregonin ranchiltaan etsinyt pisimmän maissintähkän ja halusi lähettää sen minulle.

En tiedä, saiko Heikki Urmaskin tällaisen jättiläismaissin. Minun maisini kulkeutui Rantasalmen kesähuvilan tuvan kaapin ylähyllylle, jossa se on kuivuneena vieläkin tallella muistona vierailustamme Hollywoodiin. ✂

LADATTU AJAMISEN ILOLLA.



Ajamisen iloa



BMW 530e A CHARGED EDITION PLUG-IN HYBRID ALKAEN 54.949 €.

Huippumoderni BMW 530e Charged Edition -hybridimalli yhdistää kahden maailman parhaat puolet. Voit ajaa jopa 50 kilometrin matkat täysin päästöttömästi sähköllä. Pidemmillä matkoilla nautit BMW 5-sarjan tunnetusta suorituskyvystä ja ajamisen iloa lisäävistä innovaatioista. Charged Edition – Nyt saatavilla myös BMW Wallbox -pikalatausasema ja latauskaapeli vain 990 € (sis. Alv). Lue lisää osoitteesta **BMW.fi** ja tervetuloa koeajamaan.

Nyt myös latauskaapeli ja BMW Wallbox -pikalatausasema vain 990 € (sis. ALV).

BMW 530e Charged Edition alkaen 54.948,09 €. Autoveroton hinta 51.580 €, toimituskulut 600 €, arvioitu autovero 2.768,09 € uuden WLTP-päästömittaustavan mukaisella CO₂-päästöllä 55 g/km ja kulutus 2,4 l/100 km. Vapaa autoetu 965 €/kk, käyttöetu 815 €/kk. Ajotietokoneen kieli suomi. Kuvan auto erikoisvarustein.



laakkonen.fi

Laakkonen ESPOO
Luomannotko 7
02200 Espoo
Puh. 010 214 8210

Laakkonen HELSINKI
Mekaanikonkatu 2
00880 Helsinki
Puh. 010 214 8060

Laakkonen JOENSUU
Voimatie 1
80100 Joensuu
Puh. 010 309 2337

Laakkonen JUMBO Vantaa
Vantaanportinkatu 3
01510 Vantaa
(Avataan 4.10.)

Laakkonen JYVÄSKYLÄ
Palokankaantie 20
40320 Jyväskylä
Puh. 010 214 8484

Laakkonen KOUVOLA
Korjalankatu 4
45130 Kouvola
Puh. 010 214 9560

Laakkonen LAHTI
Tupalankatu 5
15680 Lahti
Puh. 010 214 9565

Laakkonen LAPPEENRANTA
Katsastajankatu 4
53500 Lappeenranta
Puh. 010 214 9555

Laakkonen KUOPIO
Kallantie 10-12
70400 Kuopio
Puh. 010 309 6190

Laakkonen REDI Helsinki
Hermannin Rantatie 5
00580 Helsinki
Puh. 010 214 7750

Puheluhinnat 010 –yrityksnumeroon: 8,35 snt/puhelu + 16,69 snt/minuutti (sis. alv. 24 %)

VESIKONEET HIEKKARANNALLA JA SIKA VARTAASSA



Suomen merkittävin vesilentotapahtuma nautittiin elokuun helteissä ja tuulissa jo 48. kertaa. Kyseessä oli Suomen vesi- ja suksilentoyhdistyksen Hauhon Ilorannan leirikeskuksessa 10.–12. elokuuta järjestetty Splash-in-nimelläkin tunnettu Hauho fly-in -tapahtuma.

Kuvat: Miikka Hult



Miikka Hult

Ilorannan leiri- ja lomakeskus sijaitsee Hauhon Rukkoilassa puhtaalla Iso Roineveden rannalla. Vieraitaan Iloranta on palvellut jo 80 vuoden ajan. Tarjolla on monitasoista majoitusta ja laajalti ajanvietettä.

Lentotapahtuman perinteisiin kuuluu yhteisen ajanvieron ohessa tarkastus- ja koululentojen lentäminen ja arvokkaan kuppilatiiman kerääminen. Vuosien varrella on myös tehty erilaisia lentoretkiä lähialueen järville. Tapahtuman perinteisiin kuuluu lauantai-iltaisain järjestettävä sikajuhla.

Kesän 2018 lentotapahtumaan saapui 13 konetta ja polttoainehuolto hoidettiin siirrettävällä kahden kuution säiliöllä. Parhaimmillaan Hauho fly-in -tapahtumissa on ollut kesällä 26 vesikonetta ja talvitapahtumassa huimat 41 konetta. Vuosien varrella talvitapahtumassa on ollut heikoimmillaan vain kolme konetta.

Kuvat: Miikka Hult





Vuoden 2018 Splash-in:in erikoisvieraksi voitaneen lukea Ilorantaan lyhyen visiitin tehnyt Thurston Aircraft Corporationin vuonna 1970 valmistama TSC-1A Teal (OH-THA). Kyseinen koneyksilö on seitsemäs koskaan valmistettu versionsa edustaja ja lisäksi se on Suomen ainoa konetyyppinsä edustaja. Vuonna 1971 kyseinen kone upposi järveen Oulun lähellä hieman alle 80 lentotuntia takanaan. Nyt koneelle on kertynyt lentotunteja vasta reilut 100 ja viimeisimmän kerran se on otettu entistämistoimien jälkeen käyttöön keväällä 2018. Ennen tätä kone on tietävästi lentänyt edellisen kerran vuonna 1991.



Vuonna 1988 perustettu Suomen vesi- ja suksilentoyhdistys ry toimii vesi- ja suksilentotoiminnan harjoittajien tiedonvaihtokanavana ja etujärjestönä. Sen tarkoituksena on edistää vastuullista vesi- ja suksilentokulttuuria. Yhdistyksellä on noin 100 jäsentä.

Yhdistys järjestää tapahtumia Ilorannassa kahdesti vuodessa ja seuraava järjestyksessään 49. tapahtuma eli Hauho Ski-in järjestetään maaliskuussa 2019. Kesän Splash-in on siten jo juhlat 50. fly-in Ilorannan maisemissa. ✈



LENNOT SIPERIAN

Aika ajoin suomalaisessa mediassa puhutaan Siperian ylilento-oikeuksista ja niiden vaikutuksesta erityisesti Finnairin kilpailuetuun Aasian liikenteessä. Millaisia nämä sopimukset oikein ovat ja missä keskustelu velloo tällä hetkellä?



YLI

Kuvat: Kaarle Setälä

Kaarle Setälä**Nykyiset sopimukset ja maksut**

Tällä hetkellä Suomen ja Venäjän välillä on voimassa vuonna 1993 Neuvostoliiton romahduksen jälkeen solmittu lentoliikennesopimus. Se antaa kummallekin maalle oikeuden nimetä lentoyhtiöt, jotka saavat lentää Suomen ja Venäjän välisiä reittejä. Ylilentokin on tietysti sallittua. Yksittäisen kaupunkiparin välille voi kumpikin osapuoli nimetä yhden yhtiön, jonka on lisäksi oltava suomalaisessa tai venäläisessä omistuksessa.

Vuosittain käydään kahdenvälisiä lentoliikennekonsultaatioita, joissa maiden välisiä järjestelyjä päivitetään. Tätä kirjoitettaessa viimeisin on ollut Novosibirskissä 24.–25.5.2017 järjestetty kokous, jossa Suomi sai oikeuden 80 Aasian-kohteeseen suuntautuvaan Siperian ylitykseen viikossa, sekä mahdollisuuden kolmanteen päivävuoroon Helsingin ja Moskovan välille. Tällä hetkellä reitille nimetyt lentoyhtiöt ovat Finnair ja Aeroflot. Rahtiliikennekohteidenkin lisäämisestä sovittiin. Luonnollisesti oikeuksien käyttö on riippuvaista yhtiöiden kaupallisista päätöksistä.

Valtiosalla hankittujen oikeuksien lisäksi vaaditaan vielä operatiivisella tasolla tukku lupia. Finnairin tapauksessa Operations Control Center hakee ylilento- ja laskeutumisluvat kahdesti vuodessa, eli ennen liikennekausien alkua. Lisäksi on haettava luvat käyttää tiettyjä reittejä ja pisteitä ilmatilaan saapumiseen sekä sieltä lähtemiseen. Venäjän lisäksi muutkin maat toki vaativat ilmatilansa käyttöä koskevan lupahakemuksen.

Myös toisilla Euroopan mailla on Venäjän kanssa samankaltaisia, kohdalaisten iäkkäitä bilateraaliosopimuksia. Siperian taivaalla kuultavat radiokutsut kuuluvat näin ollen useimmiten eri maiden niin kutsutuille lipulaivayhtiöille. Sopimukset ovat kuitenkin ristiriidassa nykyisen eurooppalaisen kilpailulainsäädännön kanssa, jossa koko maanosaa kohdel-

laan yhtenä markkinana. EU:n suosiman vapaan kilpailun näkökulmasta ongelmia syntyy, kun sopimukset muodostavat alalle tulon esteitä ja näin ollen hyödyttävät markkinoilla jo olevia toimijoita. Monen muun maan ohella Suomi sai Euroopan komissiolta vuonna 2010 huomautuksen, jonka sisältönä oli muun muassa, että yksittäisten lentoyhtiöiden nimeämislausaukset ovat unionin lainsäädännön vastaisia.

Lentoyhtiöiden fuusiot ja yritysostot tuottavat välillä pulmia ylilento-oikeuksien suhteen. Takavuosina Lufthansan ostettua Austrian Airlinesin syntyi keskustelua siitä, mitätöisikö Austrianin siirtymisen pois itävaltalaisomistuksesta oikeuden lentää Venäjän ilmatilassa. Kysymykseen tuli selvästikin ratkaisu, sillä yhtiö lentää yhä esimerkiksi Moskovaan ja Pietariin.

EU:ta kaihertavien ylilentomaksujen saaja on ainakin suurimmaksi osaksi Aeroflot, josta Venäjän valtio omistaa enemmistöosuuden. Maksujen suuruudet eivät ole julkista tietoa, mutta Euroopan komission mukaan vuonna 2008 eurooppalaiset lentoyhtiöt maksoivat näitä maksuja 420 miljoonaa dollaria. Kun Aeroflotin voitto samana vuonna oli 37 miljoonaa dollaria, näyttävät ylilentomaksut tuovan varsin mukavan tulonlähteen varsinkin vaikeina aikoina.

Finnairin liikennepolitiikasta ja markkinoillepääsystä vastaava johtaja Hanna Laurén valottaa, että ylilentomaksuja ei ole neuvoteltu uudelleen – eikä muutenkaan muutettu – kymmeneen vuosiin. Kun järjestelmä luotiin, Aeroflotin tuolloinen asema valtion ilmailulaitoksen osana oli hieman nykyisestä poikkeava. Navigointimaksut sen sijaan määräytyvät Venäjän yksipuolisen ilmoituksen perusteella.

Sopimusten muuttamisyritykset

EU on yrittänyt moneen otteeseen puhua Venäjän kanssa sopimusten laatimisesta uudelleen. Vuonna 2006 neuvoteltiin yhteisymmärrys-

pöytäkirja, jonka mukaan vuodesta 2010 alkaneen siirtymäajan puitteissa piti Siperian ylilentomaksuista luopua lähes kokonaan. Venäjä asetti sopimuksen hyväksymisen ehdoksi pääsyn maailman kauppajärjestön WTO:n jäseneksi.

Venäjän WTO:hon hyväksymisen yhteydessä asiakirjasta neuvoteltiin uudelleen vuonna 2011. Sisältö pysyi aika lailla muuttumattomana, mutta tuolloin sovittiin, että maksuihin liittyvä järjestely uudistettaisiin vuoden 2013 loppuun mennessä. Tavoitteena oli, että vuoden 2014 alusta lähtien eurooppalaiset lentoyhtiöt maksaisivat läpinäkyvästi kustannusperusteisia maksuja venäläisille ilmailuviranomaisille ilmatilan käytöstä ja navigoinnista. Kun tämä takaraja oli mennyt, systeemi luvattiin uudistaa puolessa vuodessa. Asia ei kuitenkaan ole vielä edennyt.

Asiasta on puhuttu myös kansallisen tason neuvotteluissa. Suomen ja Venäjän väliset keskustelut lentoliikennesopimuksen uudistamisesta alkoivat jo vuonna 2003. Vuoden 2011 lopulla saatiin aikaan pöytäkirja, jonka mukaan sopimusta piti muuttaa vastaamaan EU-lainsäädäntöä. Pöytäkirja on edelleen vahvistamatta.

Kovaa meteliä mediassa Siperian ylilento-oikeuksista on pitänyt niistä



kiinnostunut Norwegian Air Shuttle. Ruotsin, Norjan ja Tanskan aikoinaan Neuvostoliiton kanssa solmima lentoliikennesopimus on samantapainen kuin Suomenkin, joten se mahdollistaa Siperian ylilennot vain SAS:lle. Vuoden 2017 lopulla norjalaiset ja venäläiset virkamiehet tapasivat aiheen tiimoilta. Tarkoituksena oli saada Norwegianille mahdollisuus lentää Norjasta Siperian yli Aasiaan. Ainakaan tuon tapaamisen seurauksena asia ei edennyt.

Etenemistä ei tapahtunut liioin keuhalla 2018, kun venäläiset eivät edes

tulleet neuvotteluihin. Seuraava yritys on vuoden 2018 lopulla. Tähän kierrokseen kohdistuu lievästi kohonnutta mielenkiintoa, sillä Norjan valtio pani kesällä loputkin omistamansa SAS:n osakkeet myyntiin.

Samoin Finnairin käytöstä poistamaa A340-kalustoa ostanut Air Belgium (jonka IATA-tunnuksen KF monet varmasti muistavat Blue1:n ajoilta) kohtasi hidasteita yrittäessään käynnistää kaukolentojaan Hong Kongiin. Lopulta kesäkuussa 2018 lentojen aloitus onnistui.

Ylilento-oikeuksien poliittiset ulottuvuudet

Ylilento-oikeudet nousevat välillä myös poliittiseen keskusteluun. Kun EU:n pakotteet vuonna 2014 aiheuttivat venäläisen Dobrolet-halpalentoyhtiön kaatumisen, Venäjältä kuultiin vihjailua eurooppalaisten yhtiöiden ylilento-oikeuksien poistamisesta. Samalla asialla uhkailtiin hollantilaisia, kun AirBridgeCargo oli vähällä menettää slotinsa Schipholissa lentoaseman kapasiteettiongelmiensa vuoksi. Niin ikään uusimmalla pakotekierroksella keuhalla 2018 navigointi- ja ylilentomaksujen korotuksen mahdollisuus mainittiin.



Edellä mainittuihin Air Belgiumin ongelmiin liittyi myös venäläisen Sputnik Newsin julkaisema juttu, jossa annettiin ymmärtää lupien viipymisen johtuneen poliittisista syistä. Jutussa ei kuitenkaan mainittu lähteitä, joten sen todenperäisyys lienee arvailujen varassa.

Finnairin Hanna Laurén kuitenkin korostaa, että ylilentoasioita ei pitäisi yrittää väkisin politisoida, eikä niihin käytännön tasolla liity sen suurempaa dramatiikkaa. Ylilento-oikeudet ovat pysyneet ilmailuviranomaisten välisinä lakeihin ja sopimuksiin nojaavina asioina.

Yhteenveto

Näyttää siltä, että ylilento-oikeuksien pitkän ajan kehityksen suurta linjaa voisi kuvailla termillä ”business as usual”. Kahdenvälisiin sopimuksiin on tehty pieniä viilauksia tasaisin väliajoin, mutta radikaaleja muu-

toksia ei ole tullut. Suurta uusien yhtiöiden rynnistystä Siperian taivaalle ei ole nähty, mutta toisaalta ilmatilaa ei ole keltään suljettukaan, vaikka kansainvälinen tilanne olisikin kiristynyt.

Ylilentoasioissakin tulevaisuuden ennustaminen on vaikeaa, joten siihen ei liene tässä syytä ryhtyä. Tuskinpa kuitenkaan aivan lähitulevaisuudessa on tarvetta lentää Japaniin pohjoisnavan kautta. ✈



KUPPILATIIMAA JA LUPAKIRJOJEN PÄIVITYSTÄ ORIPÄÄSSÄ JO 17. KERTAA

Liikennelentäjien pitkäaikaiseksi perinteeksi muodostunut Oripään SEP-leiri vietettiin mukavassa kevätsäässä 15.–18. toukokuuta. Nelipäiväiseksi venytetyn leirin aikana tarjoutui mahdollisuuksia erilaisiin ilmailukokemuksiin moottori- ja purjekoneilla sekä mukavaan yhdessäoloon ja kuppilatiiman kartuttamiseen.



Kuvat: Miikka Hult



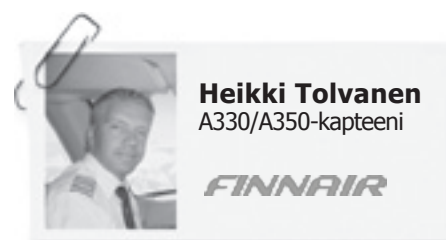
EMBRAER E190-E2

PILOTIN NÄKÖKULMASTA

E2-malli erottuu edeltäjästään Honeywellin suuremmilla näytöillä. Kuva: Embraer



Liikennelentäjä-lehden numerossa 2/2018 esitelyn Embraer E190-E2 -tyypin kaupalliset lennot ovat käynnistyneet ja tulokas on nähty myös Helsingissä Finnairin yhteistyökumppani Widerøen väreissä. Tuore malli sai viranomaissertifioinnin kuluvaan vuoden keväällä, hyväksyntä tuli samanaikaisesti sekä FAA:lta, EASA:lta että ANAC:lta (Brasilian ilmailuviranomainen). Perehdyimme seuraavassa E2:een pilotin näkökulmasta. Koelennon suoritti Aviation Week-lehden toimittaja Tim Wuerfel, jonka kokemuksiin artikkeli perustuu.



Heikki Tolvanen
A330/A350-kapteeni

FINNAIR

Vähän uutta, vähän vanhaa, vähän lainattua

Kun Embraer suunnitteli toisen sukupolven E-Jet E2 -mallisarjaa, valmistaja pyrki pitämään kirkkaana mielessä kaksi olennaista pilotteja koskevaa kriteeriä. Uudessa mallissa piti huomioida ohjaamoiden yhdenmukaisuus aiempaan E1-malliperheeseen, jotta siirtyminen ensimmäisen sukupolven mallista toisen sukupolven malliin olisi mahdollisimman vaivatonta. Samanaikaisesti uutuuteen haluttiin integroida tämän päivän teknologiaa parantamaan turvallisuutta ja taloudellisuutta. Lennettyään päivän sekä E1- että E2-malleilla, ilmailutoimittaja Wuerfel koki Embraerin onnistuneen molemmissa tavoitteissaan – E2:lla lentäminen oli miellyttävä kokemus.

E2-malli on pitkälti uudelleen suunniteltu liikennekone, jossa on Embraerin kehittämä neljännen sukupolven fly-by-wire-järjestelmä, uusittu siipi, kehittyneemmät huoltojärjestelmät sekä Pratt & Whitney GTF-moottorit (geared turbofan), joiden avulla saavutetaan pienempi polttoaineen kulutus, melutaso sekä pitemmät huoltovälit.

Embraerin suljetun loopin FBW (fly-by-wire) -järjestelmä saa koneen järjestelmiltä informaatiota, jolloin se kykenee optimoimaan ohjausliikkeitä pehmeämpien lento-ominaisuuksien aikaansaamiseksi sekä säästämään polttoainekulutuksessa. Järjestelmän valmistuksessa on kyetty hyödyntämään uusia materiaaleja, jotka kevyempinä tuovat painosäästöjä. Edeltäjässä E1-mallissa on avoimen loopin FBW, jossa ei ollut vastaavia feedback-ominaisuuksia eivätkä esimerkiksi siivekkeet olleet osa järjestelmää.

E2:n valmistusosista on noin 75 % uusia, joten huolimatta yhdennäköisyydestä edeltäjän kanssa voidaan puhua lähes uudesta liikennekoneesta. Sertifiointia varten vaadittiin 46 000 maatestaus- sekä 2 200 koelentotuntia.

Ohjaamoiden yhdenmukaisuus on silmiinpistävä ja sen myötä koneita voidaan operoida samalla tyyppikelpuutuksella, joka olikin yksi suunnittelun ennakkoehtoista. Näin ollen E1-lentäjät tarvitsevat vain vajaan kolmen päivän maakoulutuksen ilman tarvetta simulaattorikoulutukseen. Tämä mahdollistettiin peilaamalla E1:n lento-ominaisuuksia ja jättämällä pois osa uuden FBW:n mahdollistamista uudistuksista.

Uutuuden kimppuun

Ennen koelentoja Wuerfel pääsi tutustumaan uuden mallin kehitystyössä käytettyyn fixed-base-simulaattoriin, jossa hän pääsi kokemaan uusitun FBW:n hienoja ominaisuuksia. Ensimmäisessä lentoonlähdössä simuloitiin moottorihäiriö, jolloin automatiikka otti tilanteen haltuun pienentämällä nousukulmaa ja nousunopeutta sekä kääntämällä koneen lentosuunnan suoraan pienellä kallistuksella lisättynä.

Toisessa testissä simuloitiin poikkeuksellista lentotilaa nousemalla lentopinnalle 200, jossa koneen nokka vedettiin 30 asteen nousukulmalle ja kone käännettiin katolle. Ilman ohjaajan korjaavia liikkeitä automatiikka työnsi nokan alas, pyörytti koneen oikein päin ja oikaisi koneen rauhallisesti vaakalentoon ylinopeustilanteesta. Wuerfel oli hyvin vakuuttunut järjestelmän suorituskyvystä.

Embraer käyttää E2-mallin markkinoinnissa Profit Hunter sloganin ja kesällä esittelykone oli maalattu Farnborough:n ilmailumessuille metsästävän hain kuosiin. Kuva: Sam Chui/Embraer



Ennen E2-sarjalaisen koelentoa Wuerfel pääsi tunniksi taivaalle kautta aikain ensimmäisen E190-E1:n ohjaimiin, jotta hän saisi vertailukohtaa tulokkaaseen. Lennon jälkeen hän pääsi E2:n kimppuun. Molemmat lennot operoitiin Embraerin koelento-keskuksessa Gavião Peixoton lentokentällä. Ensi vaikutelman mukaan kone muistuttaa pitkälti edeltäjäänsä. Lähempää tarkasteltuna on helppo huomata eroavaisuuksia. Koneen laskutelineet ovat pitemmät ja nostavat kokonaiskorkeutta noin puolella metrillä, jotta isommat PW1900G-ohivirtausmoottorit mahtuvat siipien alle. Uuden, elegantin siiven myötä kärkeväli on kasvanut viitisen metriä 33,7:ään metriin. Siiven suhdeluku 11 (aspect ratio) on liikennekoneiden suurin. Siipi valmistettiin alumiinista, sillä Embraerin mukaan komposiittimateriaalien käyttö olisi ollut järkevää vain suuremman siiven tapauksessa. Toinen siipeen liittyvä muutos sen asemointi hieman eteenpäin E1-malliin verrattuna. Sen avulla lento-ominaisuudet ovat parantuneet painopisteaseman siirrettyä taaemmaksi ja sen seurauksena polttoaineenkulutus on 1,5 prosenttia pienempi. E1-mallille tyypillinen painopisteaseman

suurehko vaihteluväli ja sen vaikutus lento-ominaisuuksiin on kompensoitu E2-mallissa uuden FBW-teknologian avulla.

Uuden ja liukkaamman siiven parempi nostovoima pitää tietysti kompensoida tavallista jyrkemmissä lähestymisliikkeissä, joten molempien siipien yläpinnoille on lisätty lentojarupaneelit, joita voi käyttää lennettäessä sileänä sekä laippa-asetuksella 1.

Uusi FBW sisältää myös siivekkeet. Niitä hyödynnetään lennon aikana pienin liikkein vähentämään rakenteellisia rasituksia siiville. Kiitotiekosketuksen jälkeen siivekkeet ohjataan yläasentoon avustamaan spoilereita ja lisäämään painoa pyörille, joissa on aiempaa pienemmät jarrut painonsäästöllisistä syistä.

Maatoiminta

Wuerfelin istuuduttua E2:n ohjaamoon se tuntui E1:n koelennon jälkeen heti tutulta. Honeywellin neljä suurta Primus Epic 2 -avioniikkänäyttöä dominoivat näkymää. Niiden väliin on jäänyt vain tilaa standby-mittaristolle sekä laskutelinevivulle. PFD (primary flight display) esittää synteettisen kuvan maastosta sekä horisontaalisen

maastoprofiilin, joka on nykyään saatavilla myös E1-malleihin. Koska ohjaaja voi vaihdella näyttöjen sisältöä, näyttöihin voidaan haluttaessa saada vastaava näkymä kuin E1-malleissa. Näytöille on saatavissa runsaasti informaatiota, joten on käyttäjästä kiinni mitä kaikkea halutaan näkyviin.

Yleisesti ohjaamon suunnittelufilosofia on lähes yksi yhteen E1-mallin kanssa. Ohjaamo on suunniteltu järkevästi, sillä siellä ei ole ylimääräisiä kytkimiä. Niiden sijaan monia järjestelmiä voidaan ohjata näyttöjen ja CCD:n (cursor control device) avulla. Halutessaan ohjaaja voi myös siirtää oman kursorinsa toisen kuskin näytölle aivan kuten A350:ssä.

Kolme autopilotin valitsinta siirrettiin asiakaspalautteen perusteella, eli glareshieldillä sijaitsevat nopeus-, suunta- ja korkeusvalitsimet ovat vaihtaneet paikkaa vasemmalta oikealle ja ovat nyt samassa järjestyksessä kuin vastaavat arvot PFD:llä. Vastaavasti myös korkeusmittarin QNH- ja laskeutumisminiminvalitsin vaihtoivat paikkaa, jotta ne olisivat samassa järjestyksessä kuin PFD:n oikeassa alakulmassa. E2-malliin voi valita HUD:in (head-up display) ja sähköisen ohjaamokirjaston.

EMBRAER E190-E2 NUMEROINA

Mitat

Pituus – 36.2 m
Korkeus – 10.7 m
Kärkiväli – 33.7 m

Painot

Maksimi lentoonlätöpaino – 56 400 kg
Maksimi laskupaino – 49 050 kg
Maksimi hyötykuorma – 13 500 kg
Maksimi polttoainekuorma – 13 690 kg

Moottorit

2 x Pratt & Whitney PW1900G (23 000 lb työntövoimaa)

Suorituskyky

Normaali matkanopeus – Mach 0.78
Maksimi matkanopeus – Mach 0.82
Lakikorkeus – 41 000 ft
Kantama – 2850 nm
Lentoonlätömatka (MTOW, ISA, SL) – 1615 m

Matkustamo

97 (kolmiluokkainen), 106 (yksiluokkainen), 114 (tiheä versio)



E190-E2 sertifiointi lento tapahtui helmikuun lopulla. Kuva: Embraer

Moottorit käynnistetään normaalisti APU:n avustamana, jonka jälkeen testataan ohjaimien vapaa liike. Jarrujen vapautuksen jälkeen kone lähtee välittömästi liikkeelle moottoreiden tehokkaan tyhjäkäynnin myötä. Nokkapyöräohjauksella konetta voidaan poikkeuttaa 70 asteeseen asti ja se aktivoidaan painamalla vasemmalla sijaitsevaa ohjauspyörää alas. Lentoonlähöpaino oli 50 000 kiloa, josta polttoainetta oli 8 000 kiloa kolmessa tankissa. E2-malliin jouduttiin lisäämään kolmas polttoainetankki, sillä uudet sertifiointimääräykset edellyttävät parempaa redundanssia mekaanisesti hajonneen moottorin (uncontained engine failure) ja siitä aiheutuvan polttoainetankin rikkoutumisen vuoksi. Tankit on myös määräysten mukaisesti varustettu typpi-inertointijärjestelmällä. (Inertoinnissa korvataan happea tai kosteutta sisältävä ilma syttymättömällä kaasulla.) Polttoaine syötetään normaalisti keskitankista siipitankkeihin, josta se kulkeutuu moottoreille. Lentoonlähden painopisteasetus CG (center of gravity) oli 20 %.

Brasilian taivaalle

Lentoonlähö suoritettiin laippa-asetuksella 2, jolloin nopeudet V_1 ja V_R olivat 131 kt, V_2 -nopeus 138 kt sekä VFS (final segment) -nopeus 192 kt. GTF-moottorien matalan huminan saattamana lähtökiihtyvyys oli hyvä ja nokka nostettiin 15 asteen nousukulmaan. Ohjaimia joutui varsinkin puuskaisella säällä liikuttamaan reippaanlaisesti, kuten Embraerin kalustolle on tyypillistä, mutta se ei ollut millään muotoa epämiellyttävää ja sen avulla ohjaaminen oli tarkkaa. Ensikertalaiselle ”pukinsarvien” mallinen ohjain tarvitsi hieman harjoittelua. Polvien oli syytä olla kohtalaisen lähellä keskikolumnia, sillä varsinkin puuskaisessa säässä ohjattaessa ohjainten ulkokärjet osuivat helposti jalkoihin. Muutoin Wuerfel koki lentopinnalle 240 nousussa koneen ohjaamisen olleen helppoa ja tarkkaa. Lentopinnalla hän hiljensi nopeuden green dot-nopeudelle (minimum clean

speed) ja kiihdytti siitä 300 kt nopeuteen lentäen käsin havainnoiden samalla trimmi- ja ohjausmuutoksen tarpeita, jotka olivat hyvin normaaleja.

Seuraavaksi E2 lennettiin loivassa lii'ussa V_{MO} -nopeuteen 320 KIAS samalla seuraten miten ylinopeussuojaus otti koneen pehmeästi haltuun nostaten hieman nokkaa. Käytettäessä lentojarrua oli havaittavissa pieni noka nousu, mutta se oli odotettavissa. Wuerfel piti tärkeänä, että suojausjärjestelmät eivät käytä oikaisutilanteissa autokaasua, vaan toimivat vain autopilotin kautta oli se kytkettynä tai ei.

Lentopinnalla oli aika kokeilla jyrkkiä kaartoja nopeudella 250 KIAS. Hän ohjasi koneen 45 asteen kallistukselle, jolloin suojausjärjestelmät antavat ohjaajan vielä jatkaa, tosin käyttäen hieman normaalia suurempaa ohjainvoimaa. 45 astetta pienemmällä kallistuksella FBW pitää halutun kallistuksen, tosin niin, että 33–45 asteen välillä kallistus palaa 33 asteeseen, jos ohjaaja päästää ohjaimista irti.

Seuraavaksi koelennon ohjelmassa perehdyttiin E2:n sakkausominaisuuksiin, joita tarkasteltiin lentopinnalla 180. Nopeuden annettiin ensiksi hidastua arvoon $1.3 V_S$ (sakkausnopeus) lentäen sileänä, jonka jälkeen nopeutta hidastettiin 1 kt/sekunti säilyttäen aloituskorkeus. Veto pidettiin lopulta takarajoittimessa noin kahden sekunnin ajan, jolloin ohjaimet vapautettiin ja tehoa lisättiin varovasti. Moottorit vaativat noin neljä sekuntia kiihtyäksään suurille kierroksille, jonka jälkeen niiden potku toi koneen ripeästi pois sakkauksesta ilman korkeudenmenetystä. Sama toistettiin hidastuvuuden ollessa 3 kt/sekunnissa, sekä samainen tilanne vielä laskuasussa. Kaikki oikaisut sakkauksesta tapahtuivat pehmeästi ja helposti, jolloin pilotilla oli ohjaamisessa koko ajan täysi kontrolli. Huomionarvoista on, että FBW laskee koneen kohtauskulman nopeudelle V_{MIN} eikä lisää tehoja, eli oikaisu tapahtuu vain ohjainten avulla. Viranomainen ei edellyttänyt E2:een stick shakeria, sillä kohtauskulmarajoitin olisi ollut riittävä, mutta Embraer halusi lisätä stick shakerin E1:n kommonaliteetin vuoksi.

Takaisin maan kamaralle

Taivastangon jälkeen oli aika testata E2:n laskeutumisominaisuuksia. Ensimmäinen lähestyminen ja läpilasaku tehtiin laippa-asetuksella 5, jolloin V_{APP} (lähestymisnopeus) oli 137 kt ja V_{REF} (referenssinopeus) 132 kt. Kosketuksen jälkeen nokkapyörän laskeeminen vaati vain pienen lisävedon, mutta siitä lähdettiin takaisin taivaalle. Uusi lähestyminen ja valmistautuminen ylösvetoon 400 jalasta, jota seuraisi simuloitu moottorihäiriö vetämällä toinen moottori tyhjäkäynnille. Lähestyminen tehtiin jälleen laippa-asetuksella 5, josta lähdettiin ylösvetoon suunnitellusti. Laipat otettiin asentoon 2 ja oikea moottori vedettiin tyhjäkäynnille. Tehonvähennyksen myötä Wuerfel laski hieman nokkaa ja antoi vasenta jalkaa pitääkseen koneen radan jatkeella. Jotta hän olisi voinut paremmin päätellä tarvittavan jalan painalluksen, hän kiinnitti huomion PFD:n yläosaan, jossa sijaitsee valkoinen sideslip-indikaattori. E2 mallissa indikaattori muuttuu telineen sisäänoton jälkeen siniseksi beta target -indikaatioksi. Se ei kumminkaan keskiasennossa indikoi niin sanottua puhdasta lentotilaa, vaan minimivastustilaa. Järjestelmä huomioi peräsimen, siivekkeiden ja spoilerien asennot sekä lentokoneen runkokulman. Moottorihäiriöproseduuri oli lennetävissä tarkasti ja E2 tuntui miellyttävältä lentää jäljellä olevan moottorin omatessa runsaasti tehoreserviä.

Vielä yksi läpilasaku, joka suoritettiin kytkemällä koelentokone backup direct -modelle, jolloin kaikki suojaukset ovat poissa. Tuotantokoneissa ei ole mahdollisuutta poistua normal modesta muutoin kuin multivika-tapauksissa, jolloin automatiikka tekee vaihdoksen. Kone on kumminkin direct modelle hyvin samanlainen lennettävä kaikilta osin.

Tämän jälkeen Wuerfel isäntineen suuntasi 300 kilometrin päähän Embraerin päätukikohtaan São José dos Camposiin, jonne saavuttiin vuoriston yli. Oli hyvä aika testata jyrkemman liukukulman lähestymistä, joten nopeutta pienemmäksi, laippaa ulos

ja nokka kohti Tellusta. Lähestymisen aikana koneen paino oli pudonnut 46 600 kiloon jäljellä olevan polttoaineen ollessa 4 600 kiloa. Lähestyminen suoritettiin autokaasun ollessa valittuna nopeudella V_{APP} 129 kt. Wuerfel arvosti perinteisesti liikkuvia kaasuvipuja, vastaavasti ohjausauvan liikkeet olivat hyvin monitoroitavissa. Myös kymmenen solmun sivutuuleen laskeuduttaessa Wuerfel totesi Empun olevan helppo lennetävä. Laskukiidossa käytettiin tyhjäkäyntireverssiä ja kevyttä jarrutusta. Miellyttävä koelento oli ohi.

Uusi E2 saanee ainakin lähes tuhattaviittäsataa ensimmäisen sukupolven E-jettiä lentävien pilottien hyväksynnän, sillä uusittu FBW tarjoaa lisää ja parempia lentotilasuojuuksia. Uudet PW1900G-moottorit antavat matkantekoon lisää ytyä samalla kun melutaso ja polttoaineen kulutus pienyvät. Wuerfelin mielestä Embraer on pitänyt kiinni perusfilosofiastaan tarjota lentäjille liikennekone, jossa he



E190-E2-mallin ensikäyttäjä Widerøe juhli koneen roll-outia Embraerin tehtaalla huhtikuussa 2018. Kuva: Embraer

ovat ”herroina talossa” automaation ylivallan sijaan. Tämä antaa miehistöille maksimaalisen teknisen tuen rutiinioperaatioissa sekä reagoinnissa kriittisiin tilanteisiin. ✈

Haluatko asuntosi myyntiin
syksyn parhaaseen
myyntiaikaan?
Soita heti: 040 680 7704!

**kahdeksas
päivä**

Valitse elämäsi tärkeintä kauppaa varten ammattitaitoinen ja tehokas välittäjä. Tarjoa nyt oma asuntosi myyntiin, niin tehdään hyvät kaupat. Hoidan myös asuntojen vuokraukset!

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



Myyntisiivous

Asunto siistiksi kuvausta
ja näyttöä varten.



Stailaus

Asunto edustavaksi
kuvauksiin ja näyttöihin.



Muutot

Helposti ja stressittömästi
uuteen kotiin.

EXPERIENCE SHARING TO ENHANCE SAFETY ES²

– ONKO JUST CULTURE ITSESTÄÄNSELVYYS JA VAIN ILMAILUN ETUOIKEUS?

"Just Culture" is a culture in which front-line operators and others are not punished for actions, omissions or decisions taken by them which are commensurate with their experience and training, but where gross negligence, willful violations and destructive acts are not tolerated."

Antti Rautiainen

- A32S-kapteeni, Finnair
- IFALPA-akkreditoitu onnettomuustutkija
- SSC/FPA:n jäsen
- AAP/IFALPA:n jäsen
- FD WG/ECA:n jäsen

ES²-historiaa

EUROCONTROL oli vahvasti mukana, kun haluttiin selvittää perimmäisiä syitä Linaten (2001) ja Überlingenin (2002) onnettomuuksiin. Kummassakin tapauksessa ensisijaiset syyt olivat selviä, mutta esiin tuli myös piileviä vikoja ATM-järjestelmässä.

Tapauksia selvittämään oli aluksi muodostettu EUROCONTROLin Strategic Safety Action Plan (SSAP). Sen tekemässä kyselyssä paljastui, että SMS oli Euroopassa implementoitu vain muutamissa lennonvarmistuspalveluja tarjoavissa organisaatioissa (ANSP – Aeronautical Navigation Service Providers), ja niissäkään se ei ollut yhteneväinen toisten kanssa. Samaan aikaan ilmeni, että monissa valtioissa oli vaikeuksia siirtää EUROCONTROLin turvallisuuteen liittyvää sääntelyä kansallisiin lakeihin.

Tilanteen parantamiseksi luotiin vuoden 2004 lopulla projekti, joka sai nimen Support to ANSPs for SMS Implementation (SASI). Sen tavoitteena oli tarjota suoraa ja pragmaattista apua lennonvarmistuspalvelu-organisaatioille niiden yhtenäistäessä SMS-järjestelmäänsä EU-sääntelyn mukaiseksi.

SSAP:sta tuli vuonna 2006 European Safety Programme (ESP), mutta SASI pidettiin mukana myös uudessa ohjelmassa. SASI-prosessi on tuottanut

muun muassa EUROCONTROLin Safety Management -manuaalin sekä toimeenpannut useita tilaisuuksia, joissa vuoteen 2009 mennessä jo noin 1000 asianomaista oli saanut lisää tietoa ja vaihtanut kokemuksia. Tänä päivänä SASIa pidetään yhtenä EUROCONTROLin onnistuneimmista projekteista, ja siitä ovat hyötäneet kaikki lennonvarmistuspalveluja tuottavat organisaatiot.

Menestyksestä rohkaistuneena EUROCONTROLin turvallisuusyksikkö päätti luoda projektin, jolla voitaisiin vastata lähitulevaisuuden tarpeisiin, jotka liittyvät erityisesti suunniteltuihin Euroopan ilmatilamutoksiin (Single European Sky, SES ja Functional Airspace Block, FAB). Myös uusissa EU-asetuksissa (EU No 2096/2005 ja EU No 691/2010 sekä EU No 376/2014) on ilmaistu tarpeet välittää tietoa kansallisiin järjestelmiin. Näin vuonna 2010 syntyi ES² eli Experience Sharing Enhances Safety. Se muodostuu vuosittain kolmesta kokouksesta sekä yhdestä konferenssista, joka on koonnut eri lennonvarmistusorganisaatioiden toimitusjohtajat yhteen. Näin he ovat saavat kuulla, miten turvallisuusjärjestelmää on johdettu ja miten se on saatu implementoiduksi. Näitä kokouksia on ollut niin koko Euroopan kattavana yhteisenä tilaisuutena kuin alueellisina tai kansallisina.

PEC-kurssit

Ilmailun ammattilaisille, myös ilmailuviranomaisille, itsestään selvää on se, että merkittävä osa Safety Management -järjestelmää ja siihen olennaisesti liittyvää raportointikulttuuria on Just Culture -periaate. Tämä ei kuitenkaan ole ollenkaan itsestään selvää syyttäjille, jotka yksiselitteisesti tekevät syyttämisen- tai syyttämättäjättämispäätöksen eurooppalaisissa oikeusjärjestelmissä kansallisella tasolla. Itse asiassa ilmailun ja oikeusalan ammattilaisten välinen suhde ei ole koskaan ollut helppo, varsinkaan vakavan vaaratilanteen tai onnettomuuden jälkeen. Tarve hallita jossain määrin oikeutta ja toisaalta varmistaa ilmailuun liittyvien turvallisuusasioiden välittyminen oikealla tavalla synnyttivät Prosecutor Expert-kurssit (PEC). Vuonna 2012 EUROCONTROLin Network manager Safety Unit järjesti kaksi ensimmäistä kokeilukurssia. Heti alusta alkaen mukana olivat IFATCA sekä ECA. Kursseille on osallistunut niin lennonjohtajia kuin lentäjiä, joita koulutetaan toimimaan asiantuntijoina syyttäjien apuna tutkintaprosessin aikana. Toisaalta kurssin osallistujista noin puolet ovat olleet eurooppalaisten tuomioistuinaikojen ammattilaisia, tuomareita, syyttäjiä sekä asianajajia. Tavoitteena on ollut saada osapuolet näkemään toistensa tarpeet ja ongelmat sekä muodostamaan yhteneväinen näkemys pe-

riaatteista. Kurssista kerrotaan tarkemmin tämän lehden toisessa artikkelissa.

Kurssien aikaansaannos oli muun muassa muutos vuoden viimeisen ES²-kokouksen/-seminaarin (WS, Working Session) sisällössä siten, että kahtena viimeksi kuluneena vuonna niihin on kutsuttu muun muassa tuomareita ja syyttäjiä, mutta myös laiva- ja raideliikenteen ammattilaisia sekä sairaaloiden ja ydinvoimaloiden vastaavia. Just Culture -periaatetta on viety ilmaliikenteen hyvän esimerkin kannustamana myös muihin ympäristöihin – niissäkin on selvä tarve parantaa raportointikulttuuria.

European Cockpit Association (ECA) on ollut alusta alkaen järjestämässä PEC-kursseja ja on lisännyt osallistumistaan myös ES²-projektissa. ES²-projekti (ja PEC-kurssit) on tuottanut myös Just Culture -roadshow't, joissa pieni ryhmä kiertää Euroopan eri valtioita. Näissä tapaamisissa käydään esittelemässä kansallisille syyttäjille Just Culture -konseptia ja samalla verkostoidutaan sekä lisätään molemminpuolista ymmärrystä osapuolten tarpeista ja ongelmista.

ES²-WS04

Vuonna 2016 kokous järjestettiin nimellä ”ES²-WS04-16, Just Culture and the Judiciary, Just culture across industries: Learning from each other” Lissabonissa 22.–23.11. Tilaisuudessa

olivat mukana muun muassa EU:n rautatieviraston turvallisuusjohtaja Kim Drews ja Euroopan meriturvallisuusviraston onnettomuustutkinnan Stephance Floch. Koskettavimman esityksen piti Clinical Human Factors -ryhmän puheenjohtaja, englantilainen Martin Bromiley (OBE, Officer of the Order of the British Empire), joka aloitti kertomalla hoitovirheestä johtuneesta vaimonsa kuolemasta. Vaimonsa kuoleman jälkeen hän omistautui sairaaloiden raportointi- ja Just Culture -kulttuurin parantamiseen. Tuon jälkeen brittiläisiin sairaaloihin on tullut mm. check-listoja, simulaatioita ja CRM-koulutusta ja niissä on aiempaa paremmin tunnistettu ei-tekniisten taitojen tarve sekä ennen kaikkea ”Safety”. Paikalla Lissabonissa oli toista sataa osallistujaa.

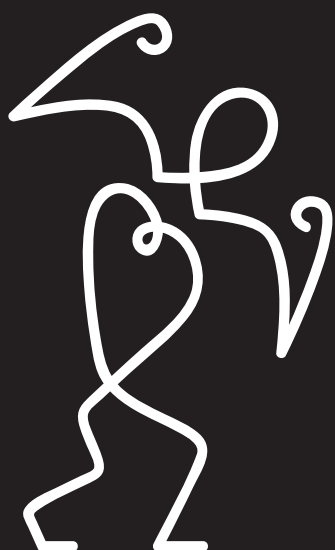
Vuoden 2017 ES²-WS04-17 oli nimeltään ”Just Culture and the Judiciary – Quo Vadis?, Just culture across industries: Continuing to learn from each other”. Työsesio järjestettiin tällä kertaa Roomassa 21.–22.11. Osallistujia oli jälleen yli sata, noin puolet Italiasta. Alkupuheenvuorot pitivät ENAVin* JC TF:n puheenjohtaja Roberto Scaramella ja IFATCAN Marc Baumgartner. Mielenkiintoisimpia esityksistä olivat Italian korkeimman oikeuden entisen presidentin esittelemät Costa Concordian onnettomuus ja tuomio sekä Viaregion junaonnettomuus. Päätöksenteon vaikeutta nopeissa tilanteissa avattiin Fever

Dream -teatterin ammattinäyttelijöiden avulla siten, että he esittivät kahta ydinvoimalan valvomossa työskennellyttä työntekijää. Näytelmä eteni vaihteittain siten, että myös yleisö joutui valitsemaan muutamista päätösvaihtoehdoista tilanteen edetessä. Nämä päätökset vaikuttivat lopputulokseen – joka oli huono!

Nyt Suomen lentäjaliitto ja sen turvatoimikunta ovat päättäneet järjestää vastaavalla tavalla kansallisen tapahtuman syksyllä 2018. Tapahtumaan on jo kutsuttu Trafi ja Finnair, Puolustusvoimat, AVIn pelastustoimi sekä Helsingin kaupungin pelastus- ja turvallisuuspuoli. Tarkoituksena on luonnollisesti saada mukaan myös syyttäjänviraston ja alueellisten tuomioistuinten edustajia sekä myös VR:n, satamien ja varustamoiden edustajia. Tästä kerromme myöhemmin lisää.

Merkittävimmässä rooleissa näiden tapahtumien järjestämisessä ovat olleet moninkertaisesti palkittu EUROCONTROLin turvallisuusjohtaja Tony Licu, EUROCONTROLin Just Culture TF -puheenjohtaja Roderick van Dam sekä sveitsiläinen IFATCAN SESAR-koordinoija Marc Baumgartner.

* ENAV Groupiin kuuluvat Enav S.p.A., Techno Sky, Enav Asia Pacific, Enav North Atlantic ja ESSP. ENAV vastaa muun muassa koko Italian lennonjohtotoiminnasta. ✈



Kasvata massia

Vaurastuminen ei ole sattumaa, kun siihen on hyvät välineet. Uusi mobiilipalvelu pitää tavoitteesi iskussa. Sästät kuukausittain tai kerralla.

Tutustu ja vaurastu: mandatumlife.fi/vaurastu

 **MANDATUM LIFE**
RAHAT JA HENKI



KONETYYPPILISTAUS

2/2018



Pekka Lehtinen
A320-perämies

FINNAIR

Vuoden 2018 alkupuoliskolla muutokset kalustossa olivat pieniä. Cityjetin operoima kalusto koostuu nyt 22 koneesta, mutta koneet operoivat pääasiassa muualla kuin Suomessa. Finnair vastaanotti heinäkuun lopussa uuden A321-koneen (OH-LZU), minkä johdosta

A321-tyyppiä on käytössä jo 19 kappaletta. Vuoden lopulla Finnairin on määrä vastaanottaa yksi uusi A350. Norwegian operoi kesäkaudella Helsingistä jo 9 koneella. Vuoden vaihteessa jäsenyhdistysten operoinnissa oli yhteensä 117 lentokonetta ja 9 helikopteria. ✈

Yhtiö	Koneita yhteensä	Konetyyppi	Lukumäärä
Cityjet	22	Bombardier CRJ-900LR	22
Finnair	56	Airbus A319-100 Airbus A320-200 Airbus A321-200 Airbus A321-200 Sharklet Airbus A330-300 Airbus A350-900	8 10 6 13 8 11
Nordic Regional Airlines	24	ATR 72-500 Embraer 190	12 12
Jetflite	4	Bombardier Challenger 350 Bombardier Challenger 604 Falcon 7X	1 2 1
Jet Time	2	Boeing 737-700 Boeing 737-800	1 1
Norwegian	9	Boeing 737-800	9
HEMS-helikopterit	9	Airbus Helicopters EC135 P2+ Airbus Helicopters H145	5 4

Liikennelentäjä toimittajaksi?

Haemme joukkoomme uusia toimittajia tekemään tätä mielenkiintoista, arvostettua ja samalla palkitsevaa vapaaehtoistyötä. Mikäli koet olevasi kiinnostunut kirjoittamaan lentämiseen liittyvistä asioista yleensä tai jotkin liikennelentämisen osa-alueet ovat erityisen kiinnostuksesi kohteina, olet tervetullut kertomaan niistä jäsenistöllemme; tässä on siis oiva harrastus sinulle. Ota yhteyttä: sami.simonen@fpapilots.fi



ASUNTOMESSUT TUUSULASSA 2020





MYKISTÄVÄ VOLVO –HYBRIDIMALLISTO.

Volvo T8 Twin Engine AWD -hybridi valmiina koeajettavaksesi.

Yhteensä 390 hevosvoimaa kehittävä, teknisesti kehittynyt Volvon T8 Twin Engine AWD -plug-in hybridi on ainutlaatuisen tehokas, matalapäästöinen ja ajotapaasi mukautuva vaihtoehto. Komeat luvut eivät kuitenkaan kerro koko tarinaa, vaikuttava T8 Twin Engine AWD pitää kokea itse.

Tervetuloa koeajamaan mieleinen Volvo T8 Twin Engine AWD Bilja Kaivokselaan.

Volvo T8 Twin Engine AWD -hybridimallisto alkaen: autoveroton hinta 58 200 €, autovero 3 309,32 €, toimituskulut 600 €, kokonaishinta 62 109,32 €. EU-yhd. 2,0–2,8 l/100 km, CO₂ 46–63 g/km. Kuvan autot lisävarustein.



Ota Marjoon ja Kyöstiin yhteyttä ja sovi upeasta hybridikoeajosta, samalla kerromme sinulle ajankohtaisista Finnairin työsuhdeautoeduistasi.



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



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



Volvon koti jo vuodesta 1990.

KAIVOKSELA

Vantaanlaaksontie 6
Automyynti ma–pe 8–18, la 10–16

Uudet autot p. 010 8522 881
Vaihtautot p. 010 8522 882
Huoltopalvelut, Vientiautopalvelut

www.bilja.fi